



# Sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge

UTREDNING – 2021



Foto: Redningsselskapet



## Forord

**Utredning av krav til utleier, fører, fartøy og utstyr ved utleie av fritidsbåt** er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av representanter fra Sjøfartsdirektoratet med støtte fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Fiskeridirektoratet.

Utredningen kommer som følge av Meld. St. 30 (2018–2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik, samt Innst. 203 S (2019–2020). I utredningen forsøker arbeidsgruppen å gi et helhetlig bilde av forhold knyttet til utleie av fritidsbåt, og å trekke fram både positive og negative sider ved innføring av nye krav til utleiere, fartøy, utstyr og førere av utleiebåter.

Som et ledd i utredningen har Sjøfartsdirektoratet innhentet kunnskap og innspill fra eksterne aktører. Direktoratet ønsker å rette en stor takk til alle som har bidratt.

Haugesund 30.03.2021

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Helga Maria Sulen Sund (prosjektleder)	Seniorrådgiver, seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet
Randi Linløkken (prosjektleder)	Seniorrådgiver, seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet
Petter A Søreng (prosjekteier)	Seksjonssjef, seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet
Stian Lundegaard	Jurist, seksjon for fritidsfartøy, Sjøfartsdirektoratet
Tove Aasland Torgersen	Rådgiver, seksjon for risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet
Sverre Limtun	Utredningsleder i seksjon for produksikkerhet, DSB
Truls Andreassen	Sjefingeniør i seksjon for produksikkerhet, DSB

Andre bidragsyttere:

Trond Ottemo fra Fiskeridirektoratet har bidratt med informasjon og Safetec ved Leif Inge K. Sørskår og Hans Laupsa har bistått prosjektgruppen med å gjennomføre spørreundersøkelse og arbeidsmøte med eksterne aktører.



# 1. Innhold

1.	Innhold.....	2
2.	Begrepsavklaring.....	4
3.	Sammendrag.....	7
4.	Innledning.....	8
4.1	Mandat .....	8
4.2	Bakgrunn.....	8
4.3	Avgrensning av oppdraget .....	9
4.4	Metode .....	10
5.	Kilder til kunnskap.....	11
5.1	Tidligere utredninger og publikasjoner med temaet båtutleie .....	11
5.2	Oversikt over utleie av båt i Norge .....	12
5.3	Tall fra register og organisasjoner.....	13
6.	Gjeldende regelverk.....	14
6.1	Regelverk i Norge.....	14
6.1.1	Produktkontrollloven .....	14
6.1.2	Fritidsbåtregelverket.....	15
6.1.3	Turistfiskevirksomheter .....	18
6.1.4	Krav og sanksjoner i lov om fritids- og småbåter (fritids- og småbåtloven) .....	18
6.2	Regelverk i andre land .....	20
6.2.1	Sverige .....	20
6.2.2	Finland .....	20
6.2.3	Danmark .....	20
6.2.4	Island.....	21
6.2.5	Canada .....	22
7	Tilsynsmyndigheter.....	22
7.1	DSB.....	22
7.2	Sjøfartsdirektoratet.....	23
7.3	Fiskeridirektoratet .....	23
7.4	Politiet.....	24
7.5	Kystvakten.....	24
8	Hva er problemet, og hva vil vi oppnå? .....	24
8.1	Statistikk og funn .....	25
8.1.1	Sjøfartsdirektoratet 2011–2019.....	25
8.1.2	Statens havarikommisjon (SHK) 2018 .....	27
8.1.3	Redningsselskapet 2011–2019 .....	29



8.1.4	Hovedredningssentralen (HRS).....	29
8.1.5	Vest-Finnmark Rådet (2018).....	33
8.1.6	Tilsyn i regi av DSB i 2011.....	34
9	Forslag til aktuelle krav .....	34
9.1	Krav til konstruksjon og vedlikehold av utleiefartøy .....	34
9.2	Krav til tilsyn.....	38
9.3	Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy .....	40
9.4	Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr (utstyr).....	43
9.5	Krav om kompetanse for fører.....	47
9.6	Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy .....	49
9.7	Krav til utstyr om bord .....	50
9.8	Krav til kompetanse for utleier .....	53
9.9	Krav om ansvarsforsikring på fartøy .....	54
9.10	Informasjons- og holdningsskapende arbeid .....	55
10	Nytt regelverk for utleiefartøy? .....	57
11	Økonomiske og administrative konsekvenser av tiltakene (under arbeid) .....	58
12	Vedlegg .....	65
1	Dødsulykker med utleiefartøy 2011 – 2019:.....	65
2	Oversikt over ulike typer kommunikasjons- og sporingsutstyr som finnes på markedet.....	72
3	Spørreskjemaresultater – Safetec.....	75
4	Arbeidsmøte – Safetec.....	103





## 2. Begrepsavklaring

<b>Aktør</b>	I denne utredningen er enhver som driver med utleie, omtalt som «aktør».
<b>App</b>	App er en forkortelse for «applikasjon» i betydningen dataprogram. App brukes ofte om applikasjoner som har relativt begrenset og entydig funksjonalitet, blir distribuert på en kontrollert måte gjennom egne app-butikker, eller er tilpasset små enheter som smartklokker, smarttelefoner og nettbrett.
<b>Arbeidsmøtet (2020)</b>	Et arbeidsmøte med representanter fra bransjeorganisasjoner, forbund og myndigheter. Gjennomført som et ledd i denne utredningen. Administrert av Safetec. Vedlegg 3.
<b>Båtutleie</b>	Båtutleie blir i denne utredningen definert som fritidsbåter som blir leid ut uten mannskap, eller som inngår i leien av et overnattingssted.
<b>DSB</b>	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
<b>Dødmannsknapp</b>	Annet ord for automatisk nødstop. Automatisk innretning som stopper fremdriftsmaskineriet dersom føreren av fartøyet faller over bord.
<b>EU-kontroll</b>	Periodisk kjøretøykontroll er en myndighetspålagt, regelmessig undersøkelse av den trafiksikkerhetsmessige tilstanden til kjøretøy.
<b>EØS</b>	Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS-området)
<b>Fisketurist</b>	Fritidsfisker som overnatter borte fra eget hjem eller fritidsbolig
<b>Fisketuristbedrifter</b>	Kommersielle foretak som leier ut fritidsbåter uten mannskap til turister som har til hensikt å fiske
<b>Forbrukertjeneste</b>	Med forbrukertjenester menes en tjeneste som tilbys hovedsakelig til private brukere. Forbrukertjenester omfatter det utadrettede tilrettelagte tilbudet, inkludert opplæring og utleie/utlån av utstyr. Det er ikke avgjørende om den som tilbyr tjenesten, er en offentlig eller privat virksomhet, om det er næringsvirksomhet eller frivillig virksomhet, eller om det tas betaling for deltakelse i tjenesten.



<b>Sikker forbrukertjeneste</b>	Med sikker forbrukertjeneste menes en tjeneste som med utgangspunkt i normale vilkår for gjennomføring eller vilkår for gjennomføring som med rimelighet kan forventes, ikke medfører en uakseptabel risiko for helseskade som ikke er i samsvar med et høyt vernenivå for menneskers helse og sikkerhet.
<b>Forbrukerprodukt</b>	Med forbrukerprodukt menes ethvert produkt som er beregnet på forbrukere, eller som med rimelighet kan forventes brukt av forbrukere.
<b>Sikkert forbrukerprodukt</b>	Med sikkert forbrukerprodukt menes et forbrukerprodukt som med utgangspunkt i normale bruksvilkår eller bruksvilkår som med rimelighet kan forventes, ikke medfører en uakseptabel risiko for helseskade som ikke er i samsvar med et høyt vernenivå for menneskers helse og sikkerhet.
<b>Meldeplikt</b>	Meldeplikten gjelder hvis en forbrukertjeneste utgjør en uakseptabel og betydelig risiko for helseskade. DSB ønsker oversikt over alvorlige ulykker og dødsfall ved forbrukertjenester der disse skyldes forhold ved forbrukertjenesten, og ulykken kunne vært unngått ved risikoreduserende tiltak som med rimelighet kan kreves.
<b>Fritidsfartøy</b>	Et fritidsfartøy er 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. Fartøy som leies ut uten mannskap av næringsdrivende, regnes i dag som fritidsfartøy.
<b>HMS</b>	Helse, miljø og sikkerhet
<b>HRS</b>	Hovedredningssentralen. Hovedredningssentralen leder og koordinerer alle typer redningsaksjoner (land-, sjø- og luftredningstjeneste). Dette skjer enten direkte fra avdelingen i Nord-Norge eller fra avdelingen i Sør-Norge, eller gjennom oppdrag til underlagte lokale redningssentraler. Hovedredningssentralen har også et særskilt pådriveransvar for å vedlikeholde og videreutvikle samvirket innen redningstjenesten mellom hendelsene.
<b>Internkontrollforskriften</b>	Gjennom krav om systematisk gjennomføring av tiltak skal forskriften fremme et forbedringsarbeid i virksomhetene for å nå målene i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.
<b>NFD</b>	Nærings- og fiskeridepartementet
<b>NHO Reiseliv</b>	NHO Reiseliv er den største arbeidsgiverorganisasjonen for reiselivet i Norge. NHO Reiseliv er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), som er den største interesseorganisasjonen for bedrifter i Norge.



<b>Nkom</b>	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Nkom arbeider for å sikre et robust, likeverdig, rimelig og fremtidsrettet tilbud av posttjenester og elektronisk kommunikasjon (ekom) i hele landet.
<b>Produktkontrollloven</b>	Produktkontrollloven skal forebygge at produkter og forbrukertjenester medfører helseskade, herunder sørge for at forbrukerprodukter og forbrukertjenester er sikre.
<b>Realregistrerbar (skipsregister – NOR)</b>	Rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder, jf. panteloven § 1-1. De fartøyene som kan registreres i skipsregisteret, må også kunne pantsettes enkeltvis.
<b>Ressurskriminelle</b>	Uregistrerte enkeltpersoner/grupperinger som tjener penger på havfisketurisme ved å utnytte fellesressurser uten å følge gjeldende regelverk.
<b>Safetec</b>	Safetec er en leverandør av tjenester innen risikostyring og risikobasert beslutningsstøtte.
<b>SAR</b>	Search and Rescue – Søk og redning
<b>SHK</b>	Statens havarikommisjon
<b>Skipsbegrepet</b>	Det vil blant annet si at fartøyet må være av en viss størrelse, kunne bære noe last eller flere personer, og ellers ha en såpass skipslignende fremtoning at det er naturlig å kalle det et skip.
<b>Spørreundersøkelsen (2020)</b>	En spørreundersøkelse ut mot utleierye av fritidsbåt, gjennomført som et ledd i denne utredningen. Administrert av Safetec. Rapport finnes i vedlegg 3.
<b>Teknisk kontrollorgan</b>	Uavhengig organ som er utpekt iht. lov 16. juni 1994 nr. 20 om tekniske kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvarsvurderinger, herunder kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon av produkter som andre har utviklet.
<b>Turistfiskebedrifter i Fiskeridirektoratets register</b>	Bedrifter som er registreringspliktige hos Fiskeridirektoratet, skal være registrert i merverdiavgiftsregisteret, ha bruttoinntekt på minst 50 000 kroner per kalenderår basert på turistfiske i sjø, og disponere minst ett fartøy som leies ut til fisketurister eller tar turister med på fiske. Foretak med lavere inntekt enn 50 000 kan registrere seg frivillig.



### 3. Sammendrag

Denne utredningen er et produkt av at regjeringen sommeren 2019 la fram stortingsmeldingen «Samhandling for bedre sjøtryggleik» (Meld. St. 30 (2018–2019)). I meldingen framgår det at regjeringen vil vurdere om det bør stilles strengere krav ved utleie av fritidsfartøy. Sjøfartsdirektoratet har i denne utredningen arbeidet sammen med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), samt hentet inn innspill fra en bred gruppe av eksterne aktører.

Utredningens første del, fra kapittel 2 til kapittel 4, tar for seg begrepsavklaring, mandat, bakgrunn, avgrensing av oppdraget og metode. Kapittel 5 beskriver kilder til eksisterende kunnskap. Kapittel 6 tar for seg gjeldende regelverk i Norge og andre utvalgte land, og kapittel 7 og 8 beskriver ulike myndigheter som er tilknyttet aktiviteten båtutleie, og relevante funn fra ulike aktører.

Arbeidsgruppen har i kapittel 9 kommet frem til ti tiltakspunkt som kan bidra til å øke sikkerheten til turister som leier fritidsfartøy gjennom kommersiell virksomhet i Norge.

Arbeidsgruppen mener at man bør stille noe strengere krav til konstruksjon, vedlikehold og merking av fartøy som skal leies ut. Dette er for å sikre en minimumsstandard på fartøy, jevning vedlikehold og identifisering av fartøyene som utleiefartøy. Arbeidsgruppen mener også at det bør være krav til leder på utleiefartøy der dette er nødvendig for å komme seg om bord igjen etter fall over bord. Dette er diskutert nærmere i kapittel 9.1.

Arbeidsgruppen anbefaler at Sjøfartsdirektoratet får myndighet til å drive tilsyn med utleiefartøy, spesielt etter ulykker, alvorlige hendelser og bekymringsmeldinger. Dette er drøftet i kapittel 9.2.

For å kunne nå ut med informasjon og kampanjer, mener arbeidsgruppen at det bør opprettes en oversikt over foretak som leier ut fritidsfartøy. Dette kan også være nyttig ved framtidig tilsynsvirksomhet. Arbeidsgruppen mener også at alle utleiefartøy bør merkes med kontaktinformasjon til utleier. Dette kan være nyttig i flere sammenhenger, blant annet dersom et fartøy blir funnet drivende. Hvis utleier har flere båter, bør båtene også nummereres. Dette er drøftet i kapittel 9.3.

I kapittel 9.4 drøftes behovet for å kreve kommunikasjons- og sporingsutstyr om bord i utleiefartøy. Her mener arbeidsgruppen at utleiefartøy bør være utstyrt med egnet kommunikasjons- og sporingsutstyr, og at det bør være opp til utleier å vurdere hvilken teknologi som er hensiktsmessig. Arbeidsgruppen mener at leietagere bør få mulighet til å bruke VHF på utleiers lisens, uten å ha eget VHF-sertifikat, og at det bør gjøres et videre arbeid med dette. Dette må gjøres etter at det er gjort endringer i regelverket som forvaltes av Nkom. I tillegg anbefaler arbeidsgruppen at Kystverket legger til rette for at utleiere kan spore fartøyene via AIS.

I kapittel 9.5 drøftes behovet for skjerpede krav til kunnskap hos leietagere. Arbeidsgruppen mener at det bør innføres et krav til dokumentert sikkerhetsgjennomgang med leietager, gitt av en standard utarbeidet av myndighetene. Dette kan sikre at både de som ikke har formell kompetanse, og de som mangler erfaring med fritidsbåtbruk i Norge, kan sikres et kunnskapsgrunnlag før de får ta fartøyet ut. I tillegg bør utleiere oppfordres til å skaffe seg formell kompetanse om bruk av fritidsbåt, for eksempel ved å ta båtførerprøven eller fritidsskippersertifikat.

Arbeidsgruppen har i kapittel 9.6 diskutert om det bør settes et krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy. Her har arbeidsgruppen kommet frem til at dages krav kombinert med andre forslag i utredningen er dekkende. Sjøfartsdirektoratet bør utarbeide en veileder slik at det kan bli enklere for utleierne å lage slike systemer for sine fartøy.



I kapittel 9.7 drøftes det som det bør stilles krav til sikkerhetsutstyr om bord. Utleiefartøy har et veldig variert bruksområde, med varierende behov for utstyr. Arbeidsgruppen har i kapittel 9.1 foreslått å innføre krav til ombordstigningsanordning, og i kapittel 9.4 foreslått at det innføres krav til varslings- og sporingsutstyr om bord. Utover dette, og det som allerede finnes i fritidsbåtregelverket, foreslås det ikke flere krav til utstyr. Arbeidsgruppen mener at det bør stilles krav til dokumentert vedlikehold av utstyret som er om bord.

Kunnskap hos utleierye kan føre til tryggere drift. Det anbefales derfor at det blir laget et frivillig e-læringskurs som kan tilbys utleierye. Dette er diskutert nærmere i kapittel 9.8.

I kapittel 9.9 drøftes behovet for å kreve at utleierye forsikrer fartøylene sine. Arbeidsgruppen anbefaler at alle utleierye må oppfordres til å forsikre fartøylene sine.

I kapittel 9.10 diskuteres viktigheten av informasjons- og holdningsskapende arbeid, med eksempler på tiltak som kan gjennomføres.

I kapittel 10 drøftes muligheten for å lage et nytt regelverk for utleiefartøy, og i kapittel 11 finnes en oversikt over økonomiske og administrative konsekvenser av foreslåtte tiltak. Det anbefales at DSB, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet samarbeider med næringen for å utvikle klarere retningslinjer for utleiedrift og tilhørende fartøy. Det anbefales også at det settes av midler til å ha oppsøkende kampanjer rettet mot utleierye.

Vedlegg 1 viser en detaljert oversikt over ulykker som har skjedd i forbindelse med utleie av fritidsfartøy de siste årene. Vedlegg to viser en oversikt over ulike typer kommunikasjons- og sporingsutstyr, og vedlegg tre er utfyllende rapporter fra Safetec.

## 4. Innledning

### 4.1 Mandat

Nærings og fiskeridepartementet (NFD) har i oppdragsbrev datert 7. oktober 2019 gitt Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å vurdere om utleie av fritidsbåt er regulert på en slik måte at sikkerheten for leietaker er tilstrekkelig ivaretatt. Direktoratet skal vurdere om det er behov for å stille ytterligere krav til utleierye, fører, fartøy og utstyr, herunder vurdere administrative og økonomiske konsekvenser av eventuelle forslag til endringer. Oppdraget er en del av oppfølgingen av Meld. St. 30 (2018-2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik (sjøsikkerhetsmeldingen).

For å få et godt kunnskapsgrunnlag bes direktoratet samarbeide med DSB og Fiskeridirektoratet.

I brev fra NFD til Sjøfartsdirektoratet per 24. mars 2020, «Stortingsmelding om Samhandling for bedre sjøtryggleik oversendelse av Stortingets Innst. 203 S (2019-2020)», blir det informert om at Stortingets næringskomité støtter arbeidet med utredningen. Når det gjelder utleie av fritidsbåter, ber næringskomiteen direktoratet vurdere om havfisketurister skal kunne bruke VHF på eiers lisens, forutsatt at eier har gitt grunnopplæring til leietaker. Dette er diskutert i kapittel 9.4.

### 4.2 Bakgrunn

Blant de som deltar i båtlivet i Norge, er det flere som leier båt og utstyr. Dette omfatter både nordmenn og utenlandske besøkende. En stor del av utleievirksomheten er knyttet til fisketurisme, men folk leier båt også i andre sammenhenger, f.eks. ved hytteleie der båt er inkludert, til kajakturer, til dagsturer fra campingplasser osv. Årlig antall omkomne blant personer som leier båt i Norge, har i





gjennomsnitt vært fire de siste årene. Ulykkesstatistikken er nærmere beskrevet i kapittel 8.1 i denne utredningen.

Ifølge Statens havarikommisjon (SHK) sin kartlegging av ulykker med fritidsfartøy i 2018 hadde turistene som omkom dette året, sannsynligvis ingen eller liten erfaring med farvannet, vær- og sjøforholdene eller båttypen som ble brukt da ulykken skjedde. Arbeidsmøtet (2020) konkluderte at flere utleieryttere opplever at leietakere mangler kunnskap og erfaring om vær- og sjøforhold.

DSB sitt tilsyn i 2011 og Spørreundersøkelsen (2020) viser at nivået på sikkerhetsarbeidet hos utleieryttere og kjennskapen til gjeldende regelverk varierer.

Ifølge DSB er forbrukertjenesten båtutleie en aktivitet som kan innebære høy risiko for brukerne dersom forebyggende tiltak ikke iverksettes. SHK stiller også spørsmål ved om utleie av fritidsbåter i tilstrekkelig grad går for seg på en forsvarlig måte, der tryggheten til leietakerne ivaretas.

Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023 (Sdir, 2019) anser utleie av båt som et sentralt innsatsområde med hensyn til regjeringens nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på sjøen.

Ifølge NHO Reiseliv har det vært en kraftig økning i antall reiselivsbedrifter langs kysten de siste årene. Disse reiselivsbedriftene legger til rette for blant annet båtutleie og fisketurisme og medvirker til økt aktivitet og sysselsetting i en rekke lokalsamfunn. Man kan anta at antall ulykker blant de som leier båt, vil øke de neste årene dersom det ikke blir innført nye forebyggende tiltak.

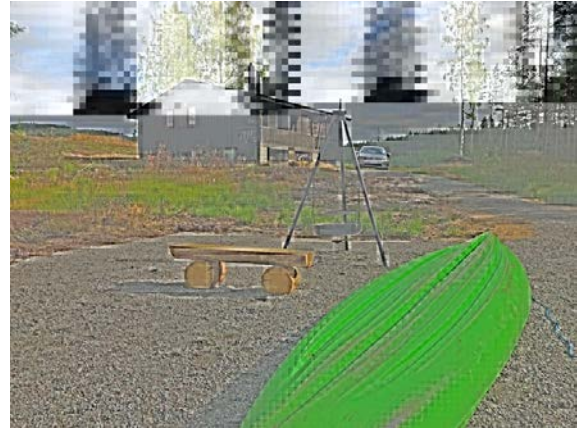
### 4.3 Avgrensning av oppdraget

Arbeidsgruppen mener at nye krav skal gjelde kommersiell virksomhet som leier ut fritidsbåter og er registrert i foretaksregisteret. Arbeidsgruppen mener også at det er viktig å intensivere det holdningssskapende arbeidet og informasjonstiltak ut mot alle som leier ut fritidsfartøy.

### Bakgrunn for avgrensningen

Utleie av fritidsfartøy er en aktivitet som spenner vidt med tanke på type aktivitet og type fartøy som blir utleid. Utleie av fritidsfartøy tilbys av både små og store bedrifter, privatpersoner, campingplasser, frivillige lag og organisasjoner med flere. Forskjellige typer aktiviteter har sannsynligvis ulik risiko for leietakerne.

Foretak som leier ut fritidsfartøy, er regnet som næring, men selve bruken av fartøyene omfattes i dag av fritidsbåtregelverket så lenge fartøyene leies ut uten mannskap. Likevel mener arbeidsgruppen, etter å ha kartlagt utleieaktiviteten, at en del av aktiviteten sannsynligvis innebærer økt risiko sammenlignet med vanlig fritidsbåttbruk. Det er derfor naturlig at man også kan kreve noe ekstra av både fører, fartøy, utstyr og utleieryttere i visse tilfeller. Det at båtutleie kan ha så ulike karakterer, har gjort det utfordrende å finne en naturlig avgrensning av hvem det bør stilles ekstra krav til, og hva som bør ligge i kravene.



1. Det ene bildet (t.v.) er hentet fra nettsidene til et tilfeldig valgt utleiefirma som tilbyr utleie av båt og overnatting i rorbu, Rørvik Rorbuer. Det andre bildet (t.h.) viser ei hytte med kano som leies ut på Airbnb

Arbeidsgruppen har diskutert om man kan avgrense ekstra krav til å gjelde kun fisketurismen. Innhentet kunnskap viser at aktivitet som skjer ved fisketurisme, kan ha økt risiko sammenlignet med annen fritidsbåtbruk. Turister som kommer til Norge for å fiske, kan være villige til å ta en ekstra risiko. De har gjerne betalt for et dyrt opphold og vil ikke la seg stoppe av vær og vind når de skal fiske. Fisketurister drar muligens også lengre ut på havet og tilbringer flere timer ute i båt sammenlignet med andre. Utfordringen med denne avgrensningen er at man ikke har en klar definisjon av hva som er fisketurismeaktivitet, da turister fisker både fra båter de låner i tilknytning til private hytter, og fra foretak som baserer hele sin inntekt på utleie av båter til fisketurister.

En annen utfordring med en slik avgrensning er at det også kan være forhøyet risiko for ulykker ved annen aktivitet enn fisketurisme. Et eksempel er utleie av kajaker eller vannscootere. Det er derfor vanskelig å anbefale at strengere tiltak kun skal gjelde fisketurismen.

Arbeidsgruppen har diskutert om avgrensningen skal gjelde kommersiell virksomhet som er registrert i foretaksregisteret. Det vil si at privatpersoner som leier ut egen hytte i kortere perioder, eller ideelle organisasjoner ikke blir omfattet. Aktivitet som kvalifiserer til å bli registrert som næringsvirksomhet i Brønnøysundregistrene, vil være omfattet.

Arbeidsgruppen har diskutert om kravene kun bør gjelde foretak som har mer enn 50 000 kroner i inntekt, slik det er gjort i forskrift for turistfiskevirksomheter. Dette fungerer fordi regelverket sier at man kun kan ta fisk ut av landet via en bedrift som er registrert hos Fiskeridirektoratet. Dermed vil mange turistfiskevirksomheter frivillig registrere seg her for å kunne tilby tjenesten til utenlandske gjester. Utfordringen med en slik grense på 50 000, er at utleier da ikke vil ha samme insentiv til å ville følge et nytt regelverk. Man vil risikere underrapportering av inntekter fra utleie av fritidsfartøy for å unngå å bli omfattet av regelverket. Arbeidsgruppen anbefaler derfor ikke å sette en inntektsgrense.

Uavhengig av denne avgrensningen gjelder produktkontrollloven og internkontrollforskriften for alle som tilbyr en forbrukertjeneste. Privatpersoner kan også bli omfattet av dette regelverket om de har aktivitet av et visst omfang. Ideelle organisasjoner er omfattet av produktkontrollloven og internkontrollforskriften og vil måtte følge disse kravene.

#### 4.4 Metode

For å kunne gjøre en fornuftig avgrensning av anbefalte tiltak og finne tiltak som kan være hensiktsmessige, har arbeidsgruppen samlet inn mest mulig eksisterende kunnskap. En oversikt over denne kunnskapen finnes i kapittel 5.



I tillegg gjennomførte Safetec en spørreundersøkelse ut mot ulike grupper utleiery (kommersielle foretak, privatpersoner og frivillige organisasjoner / interesseorganisasjoner). Det ble også arrangert et heldags arbeidsmøte med relevante deltakere fra ulike etater, bransjeorganisasjoner og forbund. Resultatene fra spørreundersøkelsen og arbeidsmøtet er gjengitt i sin helhet i vedlegg 3 og er ellers brukt i ulike drøftinger av tiltak i denne utredningen.

Det har i tillegg blitt gjennomført enkeltmøter og e-postkorrespondanse med ulike aktører, bl.a. Vest-Finnmark Rådet, nordiske sjøfartsmyndigheter, diverse utleiery, Kystverket og Hovedredningsentralen (HRS).

Arbeidsgruppen har gjennom en spørreundersøkelse kartlagt ulike grupper utleiery og sett på blant annet:

- tilstanden til båtene som tilbys
- hvilket utstyr som tilbys
- hvordan det arbeides med sikkerhet i dag
- hvordan nye krav eventuelt kan bidra til å øke sikkerheten

Ved å ta i bruk innhentet kunnskap har arbeidsgruppen landet på ti aktuelle krav som diskuteres i kapittel 9. Noen av disse kravene medfører endringer i dagens regelverk. Disse er tatt med videre i kapittel 10, der det diskuteres hvor disse nye kravene kan hjemles i lov.

## 5. Kilder til kunnskap

### 5.1 Tidligere utredninger og publikasjoner med temaet båtutleie

Sikkerhet i forbindelse med utleie av fritidsbåt har tidligere blitt utredet i flere offentlige utredninger, rapporter eller publikasjoner. Nedenfor følger en oversikt:

#### Offentlige rapporter:

- 2012: Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt (Sjøfartsdirektoratet)
- 2012: TEMA, Forbrukertjenesten båtutleie – Tilsynsrapport (DSB)
- 2019: Rapport Sjø 2019/02 Kartlegging av fritidsbåtulykker (SHK)
- 2019: Meld. St. 30 (2018-2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik
- 2019: Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023

#### Andre utredninger:

- 2018: Forstudie Havfisketurisme i Vest-Finnmark (Vest-Finnmark regionråd)
- 2020: Sluttrapport – forprosjekt Havfisketurisme i Vest-Finnmark (Vest-Finnmark regionråd)

#### Publikasjoner:

- Safe at Sea in Norway (informasjonsfolder til utleier og leietaker)<sup>1</sup>
- Forbrukertjenesten båtutleie (DSB)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>[https://www.sdir.no/contentassets/b9e64d17605a4a89b2722d5deff24074/information\\_for\\_tourists\\_2018.pdf?t=1587543546599](https://www.sdir.no/contentassets/b9e64d17605a4a89b2722d5deff24074/information_for_tourists_2018.pdf?t=1587543546599)

<sup>2</sup> <https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/forbrukertjenesten-batutleie/>



- [Har du en trygg drift? Veiledning for tilbydere av forbrukertjenester til sjøs](#) (DSB, ikke publisert for tiden da den er under oppdatering)<sup>3</sup>
- Temaveiledning i risikoanalyse for risikofylte forbrukertjenester

#### Nettsider med informasjonsmateriell til båtturister:

- <https://www.sdir.no/fritidsbat/sjovett/sikkerhet-tilknyttet-fisketurisme-i-norge/>
- <https://www.visitnorway.no/planlegg-reisen/sikkerhetstips/sikkerhet-pa-sjoen/>
- [nhoreiseliv.no/fisketurisme](http://nhoreiseliv.no/fisketurisme)
- <https://www.dsb.no/lover/produkter-og-forbrukertjenester/artikler/sikkerhet-ved-fisketurisme/>
- <https://www.sikkerhverdag.no/>
- <https://www.fiskeridir.no/Turistfiske>

#### Apper:

- Fiskeridirektoratet har en egen app for mobil/nettbrett der en finner reglene for fritidsfiske i Norge. I dag har ikke appen så mye informasjon om sikkerhet.
- Kystverket har utviklet en app til hjelp for fritidsbåtturister til å sjekke været (KystVær) og en app som viser båtens hastighet målt i knop (Båtfart).

## 5.2 Oversikt over utleie av båt i Norge

Det finnes mange forskjellige typer utleie av båt i Norge i dag. Det finnes ingen fullstendig oversikt over alle typer aktivitet. Foretaksregisteret har ingen egen næringskode for båtutleie, og statistisk sentralbyrå har heller ikke informasjon knyttet til båtutleie. Man kan likevel få et visst inntrykk av størrelsesordenen ved å trekke frem eksisterende kunnskap fra ulike kilder:

#### Antall båter som blir leid ut i Norge

I dag er det sannsynligvis mer enn én million fritidsbåter i Norge. Ifølge Båtlivsundersøkelsen 2018 hadde 3,1 % av de 571 329 båtene som var i bruk i 2017, blitt leid ut i løpet av året. Det var altså i underkant av 18 000 båter som ble leid ut i 2017. Dette var en økning på 1,4 % fra 2012.

#### Antall som leier båt i Norge

Av de 2 271 730 nordmenn som var på båttur i 2017, hadde rundt 3,6 % eller i underkant av 82 000 personer leid båt, ifølge Båtlivsundersøkelsen 2018. Deltakerne i undersøkelsen ble også spurt om de hadde planer om å leie fritidsbåt i Norge, i det kommende året, noe 2,7 %, eller i overkant av 100 000 nordmenn, bekreftet at de hadde. Til sammenligning viste undersøkelsen at det var om lag 86 000 personer som hadde planer om å leie båt i utlandet samme år, og 30 000 personer som hadde planer om å leie båt både i Norge og i utlandet.

#### Antall utenlandske turister som leier båt i Norge

I 2005 kom ca. 353 000 fisketurister til Norge, ifølge «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt (2012)». Rapporten var basert på tall fra en kartlegging av reisevaner i Norge i 2005, gjennomført av Transportøkonomisk Institutt. Prosjektgruppen har uten hell forsøkt å finne nyere kartlegginger. Fra 2016 var det Samferdselsdepartementet, ved Vegvesenet, som tok over den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Ifølge den siste reisevaneundersøkelsen gjennomført av Urbanet Analyse var

---

<sup>3</sup>[https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/e6154f8cac6745dd976c4ca491825ecf/veileder\\_for\\_tilbydere\\_av\\_forbrukertjenester\\_til\\_sjos.pdf](https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/e6154f8cac6745dd976c4ca491825ecf/veileder_for_tilbydere_av_forbrukertjenester_til_sjos.pdf)



det kun 500 av totalt 250 000 registrerte reiser der formålet var å dra ut i båt. Dette er ifølge Urbanet Analyse litt for lite til at de ønsker å utføre flere analyser for å få et oppdatert tall.

### 5.3 Tall fra register og organisasjoner

#### Register

##### Fiskeridirektoratets register og antall registrerte fisketurer

Alle bedrifter som leier ut fritidsbåter til turister som skal fiske, og som oppfyller bestemte kriterier (se begrepsavklaring i kapittel 2), må registrere seg i [Fiskeridirektoratets register for turistfiskebedrifter](#). I tillegg kan turistfiskebedrifter som ikke er omfattet av den pålagte registreringsordningen, registrere seg frivillig. Det er per 09.03.21 registrert 1374 turistfiskebedrifter med totalt 5783 båter. Dette tallet gir sannsynligvis ikke et reelt bilde, da flere bedrifter er inaktive og ikke hører hjemme i registeret, mens andre trolig ville ha meldt seg ut dersom bedriftene hadde måttet betale for å være registrert. I tillegg er det registrert firmaer som leier ut båter med fører, og som dermed havner inn under regelverket for næringsfartøy [for fartøy som fører 12 passasjerer eller færre](#).<sup>4</sup>

I 2019 (2020 hadde ikke representative tall på grunn av koronapandemien) var det registrert 112 742 fisketurer via Fiskeridirektoratets register. Ifølge Fiskeridirektoratet er antall turer ikke nødvendigvis entydig parameter for aktivitet, ettersom enkelte bedrifter uriktig kan rapportere mange fisk på få turer. Registreringen sier heller ikke noe om hvor mange personer som er om bord i fartøyene.

Fiskeridirektoratet opplever for tiden en økning i antall foretak som ønsker å registrere seg, sannsynligvis som en følge av at man nå kun kan ta ut fisk fra Norge dersom man har fisket fra et registrert foretak. De opplever også at flere utenlandske personer med hytte i Norge ønsker å bli registrert som turistfiskebedrift for å få lov til å eksportere fisk.

Yes Sea Fishing Norway SA er medlemsorganisasjon for sjøfisketurisme med 79 oppførte medlemsaktører. NHO Reiseliv har ca. 40 medlemsbedrifter som driver med utleie av båt.

#### Tall fra andre kilder

På Novasol.no finnes det nærmere 700 feriehus der båt er inkludert. Samme søk på finn.no gir 535 treff. Det finnes også andre formidlere av hytte med båt, som f.eks. Airbnb og Din Tur. I tillegg er det grunn til å tro at flere leier ut hytte med båt privat.

NAFs guide Camping i Norge 2020 har en komplett liste over alle landets campingplasser med oversikt over fasiliteter ved den enkelte campingplassen. Det er campingplassene selv som har meldt inn opplysningene. I guiden er det per 03.03.21 registrert 86 campingplasser rundt om i Norge som tilbyr båtutleie.

Det er 127 kajakklubber som låner ut kajaker i Norge i dag. Kajakklubber låner ofte ut kajaker til både medlemmer og andre gjester.

Det finnes flere nettsider som tilbyr båtutleie på vegne av privatpersoner, f.eks. [boatflex.com](#), [maritimutleie.no](#) eller [hygglo.no](#)

Gjennom en tilsynsaksjon i 2011, avdekket DSB at det er stadig flere utenlandske aktører som tilbyr båtutleie i Norge. Ifølge Brønnøysundregistrene er det vanskelig å finne nøyaktig antall, da disse virksomhetene ikke er registrert med en egen næringskode.

---

<sup>4</sup> <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/fartoy-som-forer-12-passasjerer-eller-farre/>





## 6. Gjeldende regelverk

### 6.1 Regelverk i Norge

I Norge er krav til sikkerhet ved båtutleie gitt i ulike regelverk som forvaltes av ulike myndigheter, bla Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet.

#### 6.1.1 Produktkontrollloven

DSB skal føre tilsyn med at krav i, eller i samsvar med, produktkontrollloven med tilhørende forskrifter overholdes. Aktuelt regelverk for tilbydere av forbrukertjenesten er:

- Lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenesten (produktkontrollloven)
- Forskrift 6. desember 1996 nr. 1127 om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften)
- Forskrift 2. juni 2018 nr. 1019 om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr (PVU)

#### **Produktkontrollloven**

Produktkontrollloven omfatter forbrukertjenester som ikke er særskilt regulert sikkerhetsmessig i annen lovgivning. Med forbrukertjenester menes en tjeneste som tilbys hovedsakelig til private brukere. Forbrukertjenester omfatter blant annet opplæring og utleie/utlån av båt og utstyr. Det er ikke avgjørende om det er næringsvirksomhet eller frivillig virksomhet, eller om det tas betaling for deltakelse.

Produktkontrollloven stiller krav til at den som tilbyr båtutleie har ansvar for at sikkerheten er ivaretatt, og må ha nødvendig kunnskap for å vurdere risiko ved den tjenesten som tilbys. Dette gjelder også produkter som inngår i tjenesten. Alle som leier båt i Norge, bør være sikre på at tjenesten og produktet som tilbys er trygt.

Produktkontrollloven omfatter i utgangspunktet alle produkter. Produsent, importør, forhandler og andre tilbydere av produkter er ansvarlige for at produkter som gjøres tilgjengelige for forbruker, er sikre.

#### **Sikkert forbrukerprodukt eller en sikker forbrukertjeneste**

Forbrukerprodukter eller forbrukertjenester anses å være sikre når de ikke medfører en uakseptabel risiko for helseskade ved normal bruk.

Produktkontrollloven gir ingen konkrete sikkerhetskrav til produkter og forbrukertjenester. Slike krav spesifiseres ofte i forskrifter. I flere forskrifter henvises det videre til krav gitt i standarder. Ifølge loven anses forbrukerprodukter og forbrukertjenester å være sikre, når de er i overensstemmelse med kravene i harmonisert europeisk standard eller nasjonal standard på området. For eksempel skal CE-merkede fritidsfartøy oppfylle gitte standarder for å anses for sikre. Det samme gjelder for CE-merket flyteutstyr.

#### **Internkontrollforskriften**

Virksomheter som leier ut fritidsbåter er også pliktige til å følge internkontrollforskriften.

Internkontroll er ment som et verktøy for virksomhetene, for å sikre at relevante krav i regelverket er oppfylt, og at det arbeides systematisk med sikkerhet. Virksomheten som tilbyr båtutleie som en forbrukertjeneste har en plikt til å utføre systematisk internkontroll, og skal kartlegge mulige farer.



Videre skal det gjennomføres en skriftlig risikovurdering av tjenesten før den tilbys forbruker, og nødvendige tiltak skal gjøres for å redusere risiko til et akseptabelt nivå.

Internkontrollsystemet skal være tilpasset virksomhetens aktiviteter, risikoforhold og størrelse. Systemet skal praktiseres og oppdateres ved behov. Den som tilbyr båtutleie som en forbrukertjeneste, skal være kjent med faktorer som påvirker risikoen forbundet med sitt tilbud.

DSB har utarbeidet en [veileder](#)<sup>5</sup> som sier noe om hva foretak bør vurdere når de arbeider med internkontroll i forbindelse med båtutleie. Denne informasjonen fritar likevel ikke tilbyder fra øvrige krav til sikring av tjenesten.

Dersom tilbyder leier ut båt, eller på annen måte tilbyr forbrukertjenesten via et formidlingsbyrå eller lignende, har tilbyder likevel et ansvar for å påse at kunden får riktig informasjon og at sikkerheten ved tjenesten blir ivaretatt.

Tilbyder kan stille strengere krav enn det loven stiller, f.eks.:

- ved at tilbyder setter ekstra krav til båtførerferdigheter,
- setter begrensninger i forhold til hvor langt ut på sjøen kunden kan føre båten
- setter ekstra alderskrav for fører av båt
- forbyr drikke av alkohol om bord i båten

Brudd på slike regler vil kunne medføre større ansvar for kunden. Det må dokumenteres at disse kravene er formidlet til kunden før utleie skjer, eller forbrukertjenesten gjennomføres.

Dersom tilbyder kan dokumentere forsvarlig sikring av tjenesten, har kunden et selvstendig aktsomhetsansvar for sine handlinger. Mottaker av tjenesten skal vise aktsomhet for å ivareta sin egen sikkerhet, herunder det å innrette seg etter den veiledning og informasjon som gis av tilbyder.

### 6.1.2 Fritidsbåtregelverket

Regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter skiller mellom fritidsbåt og næringsfartøy, med skipsfart og næringsvirksomhet på den ene siden, og båtliv og fritidsaktivitet på den andre. Utleievirksomhet av fritidsbåter kan være næringsvirksomhet, men bruken av fartøyene regnes som bruk av fritidsfartøy fordi den benyttes til fritidsformål, av privatpersoner. Bruken av fritidsbåter er regulert i Småbåtloven og tilhørende forskrifter, mens fartøy som er definert som næringsfartøy er regulert i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

- Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)
- Forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt (minstealderforskriften).
- Forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy
- Forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv (fritidsbåtforskriften)
- Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)
- Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

---

<sup>5</sup> <https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieill/veiledere/forbrukertjenesten-baatutleie.pdf>



### **Krav til fører gjennom småbåtloven og tilhørende forskrifter:**

Personer født 1.1.1980 eller senere, må ha båtførerbevis for å føre en båt med en lengde mellom 8 og 15 meter, eller med motor over 25 hestekrefter, ifølge minstealderforskriften. Personer som er under 16 år, kan kun føre båter med maks 10 hestekrefter og med en maksfart på 10 knop. Båten kan heller ikke være lengre enn 8 meter.

Norge er med i ordningen om Internasjonalt båtførersertifikat (ICC). ICC er forkortelse for International Certificate of Competency, og ved bruk i Norge gir det føreren de samme rettighetene som et vanlig båtførerbevis. Det vil si at du kan føre norske fritidsbåter inntil 15 meter uten andre begrensninger. Internasjonalt båtførersertifikat (ICC) skal omfatte kystnavigasjon for å være gyldig.

For førere med kvalifikasjonsbevis utstedt i utlandet, gjelder egne regler for anerkjennelse av utenlandske båtførerbevis. Kvalifikasjonsbevis utstedt i en annen EØS-stat er gyldig i samsvar med bevisets innhold. Utenlandske båtførerbevis er gyldige dersom de i det vesentligste tilfredsstiller kravene til det norske båtførerbeviset, og er utstedt på et skandinavisk språk eller engelsk.

### **Krav til bruk av flyteutstyr**

Alle fritidsbåter skal ha egnet flyteutstyr til alle om bord. På båter med en lengde på under 8 meter skal flyteutstyret være på dersom man oppholder seg utendørs under fart.

### **Promillegrense**

Når en fører motoriserte fritidsbåter med en lengde på under 15 meter, eller seilbåter med en lengde på 4,5 til 15 meter, er promillegrensen 0,8. For å føre fartøy med en lengde over 15 meter er promillegrensen 0,2.

### **Beskyttelse av sikkerheten og helsen til personer om bord**

Fritids- og småbåtloven og lovens forskrifter stiller ikke eksplisitte krav til annet utstyr enn flyteutstyr. Småbåtlovens § 22 om beskyttelse av sikkerheten og helsen til personer om bord sier generelt at:

*«På enhver fritidsbåt skal det finnes slikt utstyr og slike innretninger, samt være truffet slike forholdsregler, som er nødvendig for å beskytte sikkerheten og helsen til personer om bord. Det skal særlig sørges for at fare for brann og eksplosjon forebygges, og at tekniske innretninger og utstyr om bord på fartøyet er konstruert, oppstilt og forsynt med verneinnretninger slik at personer om bord er vernet mot skade på liv og helse».*

I § 23 Utstyr, står det at Kongen kan gi forskrifter om rednings- og flyteutstyr og om krav til annet utstyr, herunder om:

1. kommunikasjonsutstyr
2. brannslukningsutstyr
3. annet sikkerhetsutstyr

Regelverket for bruk av fritidsbåt har hjemmelsgrunnlaget for å straffe båtfører eller eier ved lovbrudd i forbindelse med bruk av fritidsbåten.



### **Krav til utstyr i sjøveisreglene**

Regel 33 i sjøveisreglene beskriver krav til lydsignal i forskjellige fartøystyper. Sjøveisreglene beskriver også kravene til bruk av lanterner på fritidsfartøy. I overbygde båter skal det finnes ett eksemplar av sjøveisreglene om bord, i henhold til regel 54.

### **Båteiers forpliktelser**

I tillegg vil også båteier ha forpliktelser i henhold til § 27 i småbåtloven. Dette går ut på at båteier og båtfører er ansvarlig for å overholde bestemmelsene som er gitt i loven. For eksempel er det i lovens § 35 presisert at eieren av en småbåt plikter å forvise seg om at den han eller hun lar bruke båten, fyller vilkårene for å føre den. Det samme gjelder for den som har rådighet over båten på eierens vegne.

### **Straff**

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i medhold av småbåtloven, kan straffes med bøter, tap av førerrett eller fengsel. Forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker inneholder oversikt over lovbrudd ved bruk av fritids- og småbåter, som kan bøtelegges ved forenklet forelegg.

### **Fritidsbåtforskriften**

Fritidsbåter med lengde på mellom 2,5 og 24 meter, bygget etter 15. juni 1998, skal være produsert i samsvar med fritidsbåtdirektivet, som er et EU-regelverk. I Norge kommer dette regelverket til uttrykk gjennom fritidsbåtforskriften. Denne forskriften har som formål å sikre at fritidsbåter, vannscootere og komponenter blir konstruert, produsert og montert på en slik måte at skade på helse og miljø blir forebygget. Alle fritidsbåter som er regulert ved fritidsbåtforskriften må merkes med et «CE-skilt» som ikke skal kunne fjernes. Her skal det være opplyst om produsentens navn og kontaktadresse, konstruksjonskategori, maksimalt antall personer om bord, største tillatte vekt av personer og last.

Fritidsbåter som er satt på markedet, eller tatt i bruk i EØS-området, før 16. juni 1998, er unntatt krav om CE-merking. I tillegg finnes flere typer fartøy som er unntatt krav om CE-merking ifølge forskriften, som f.eks. kanoer, kajaker, gondoler og tråbåter som bare drives fram av menneskelig kraft.

Disse kravene i fritidsbåtforskriften retter seg mot produsenter av fritidsbåter, importører eller distributører. Brukeren av båten har ikke noe ansvar i henhold til dette regelverket.

### **Registrering av fartøy i skipsregistrene (NOR)**

Fritidsbåter med lengde på 15 meter eller mer, er registreringspliktige i NOR (Norsk ordinært skipsregister). Båter med lengde på mellom 7 og 15 meter kan frivillig registreres i NOR ifølge sjøloven.

Skipsregisteret er et realregister. Dette betyr at fartøyene må være egnet for enkeltvis pantsettelse. Småbåter (kanoer, kajaker, robåter, vannscootere etc.) vil ikke være å regne som skip, og er ikke registrerbare i skipsregisteret. For innføring i skipsregisteret, må hver registerenhet utgjøre et individualisert formuesgode, som kan identifiseres ved en unik identifikator, for eksempel et fartøys kjenningsignal.

Skipsregisteret er velegnet for samtlige fartøy som tilfredsstillter skipsbegrepet. Sjøfartsdirektoratet antar at fritidsfartøy med lavere minimumsgrense enn i dag vil kunne falle innenfor, og dermed være realregistrerbare.



### 6.1.3 Turistfiskevirksomheter

Fiskeridirektoratets hovedmål er å sikre lønnsom og verdiskapende fiskeriaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Fiskeridirektoratet gir råd til NFD om forvaltning av fiskeriene, akvakulturnæringen og marine arealer, og direktoratet kontrollerer at lover og regler blir fulgt.

Fiskeridirektoratet har ansvar for regelverket rundt fisket, f.eks. bruk av redskap, ferdsel nært oppdrettsanlegg, minstemål og eksport.

Forskrift 5. juli 2017 nr. 1141 om turistfiskevirksomheter trådte i kraft 1. januar 2018. I denne forskriften er det beskrevet at alle som driver med turistfiske skal registrere seg i Fiskeridirektoratets register over turistfiskevirksomheter. Alle turistfiskebedrifter som er registrert i mva-registeret, har inntekt basert på turistfiske i sjø på minst 50 000 kroner per kalenderår (brutto), og disponerer minst ett fartøy for utleie til fisketurister, eller som tar med turister på fiske, skal registreres her. Bedrifter som leier ut minst én båt og som har omsetning fra turistfiske, men som står utenfor mva-registeret, kan registrere seg frivillig. De må være registrert i Brønnøysundregistrene og ha et organisasjonsnummer.

I tillegg rapporterer bedriftene fangster i samsvar med forskrift om rapportering av fangst fra turistfiskevirksomheter.

Fra januar 2021 ble nye regler for turistfisket gjeldende, med tanke på utførsel av fisk og digital fangstrapportering. Nå er det kun mulig å ta med fisk ut av landet dersom du har fisket og oppholdt deg ved en turistfiskebedrift som er registrert i Fiskeridirektoratet sitt register over turistfiskebedrifter.

### 6.1.4 Krav og sanksjoner i lov om fritids- og småbåter (fritids- og småbåtloven)

Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter er delt opp i 6 kapitler hvor sanksjonene er spesifisert i hvert enkelt kapittel hvor dette er relevant.

#### **Krav til fritidsbåter og utrustningen av dem**

Kapittel 3 inneholder krav til flyteutstyr, navigasjon og kvalifikasjoner.

Relevante forskrifter:

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

- Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk
- Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

Straffebestemmelsen finnes i § 28. Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av kapittel 3 straffes med bøter.

#### **Tap av førerrett med videre**

Kapittel 3 A regulerer tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Alkoholpåvirkning og uaktsom navigering er eksempler på grunnlag for tap av førerrett.

Vilkårene er nærmere regulert i forskrift 25. juni 2010 nr. 975 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt.





## **Alkoholpåvirkning**

Kapittel 4 har krav til generell skikkethet og alkoholpåvirkning ved føring av fritidsbåt med lengde under 15 meter. Straffebestemmelsen finnes § 37. Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av kapittel 4 straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år.

Alkoholpåvirkning ved føring av fritidsbåt som har en største lengde på 15 meter eller mer, reguleres i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Straffebestemmelsen finnes i § 143. Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer § 143 straffes med bøter eller med fengsel i inntil 1 år.

## **Miljø**

Kapittel 5 regulerer forbud mot forurensing og bruk av vannscooter.  
§ 38 regulerer forbud mot forurensing.

Relevante forskrifter:

- Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
- Forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)

Fritids- og småbåtloven har ingen spesifikk straffebestemmelse for brudd på § 38, men forurensningsloven § 41-7 sier at overtredelse av forurensningsforskriften eller vedtak truffet i medhold av forurensningsforskriften, straffes etter forurensningsloven kapittel 10 eller produktkontrollloven § 12 hvis ikke strengere straffebestemmelser kommer til anvendelse.

Fritids- og småbåtloven § 40 regulerer bruk av vannscootere og lignende mindre fartøyer. Bestemmelsen gir departementet hjemmel til å lage forskrift om bruk med hensyn til miljø og sikkerhet.

Straffebestemmelsen finnes i § 40. Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i § 40 tredje eller fjerde ledd eller bestemmelser i forskrift fastslått med hjemmel i § 40 tredje eller fjerde ledd, straffes med bøter.

## **Forenklet forelegg**

Fritids- og småbåtloven § 42 gir hjemmel for å fastsette forskrift om forenklet forelegg. Forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker nevner en rekke lovbrudd som kan bøtelegges ved forenklet forelegg. Eksempler er mangel på rednings- og flyteutstyr og brudd på reglene om lanterneføring.

## **Straffeloven**

Lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) inneholder straffebestemmelser som kan gi grunnlag for å straffe handlinger i forbindelse med navigering av fritidsbåt. Et eksempel er § 280 som sier at «med fengsel inntil 3 år straffes den som uaktsomt volder betydelig skade på en annens kropp eller helse». I en dom fra Agder lagmannsrett (dom: LA-2018-155647) datert 22.3 2019 ble en 67 år gammel mann dømt for uaktsom betydelig kroppsskade (straffeloven § 280) og uaktsom navigering av fritidsfartøy (fritids- og småbåtloven § 24) til 24 dager ubetinget fengsel og ett års tap av førerrett for båtførerbevispliktig fritidsbåt.



## 6.2 Regelverk i andre land

### 6.2.1 Sverige

I Sverige stilles samme krav til utleiefartøy som til fritidsfartøy. Transportstyrelsen har ikke noe tilsynsansvar for utleievirksomhet av fritidsbåter. Som i Norge blir båten ansett å være et næringsfartøy dersom den leies ut med mannskap.

Kravet for å føre fritidsfartøy over 12 meters lengde og 4 meters bredde i Sverige, er at en har [kustskepparintyg](#).<sup>6</sup>

- Fritidsbåten kan maksimalt ha 12 passasjerer utenom besetningen.
- Har fritidsbåten mer enn 12 passasjerer, regnes den som et passasjerfartøy, som skal følge kravene for næringsfartøy.
- Kravet om utrustning på fritidsbåter gjelder som for alle fartøy, at de skal være trygt bemannet og i sikker stand, etter [fartygssäkerhetslagen](#).<sup>7</sup>
- Når det gjelder privatutleie, opplyser Transportstyrelsen at en alltid skal kontakte forsikringsselskapet for å undersøke hvilke forsikringer som gjelder.

### 6.2.2 Finland

I Finland stilles samme krav til utleiefartøy som til fritidsfartøy.

- For fritidsfartøy over 5 meter må det være godkjent flyteutstyr til alle om bord.
- I tillegg er det krav til lensepumpe (eller annet utstyr for å få vann ut av båten), og årer eller anker for alle motorbåter og seilbåter med en lengde på over 5 meter.
- Det er også krav til brannslukkingsutstyr på båter med innenbordsmotor, eller utenbordsmotor med motorkraft større enn 25 kW, eller dersom det er kokeinnretning i båten.

### 6.2.3 Danmark

I Danmark er samme krav til utleiefartøy som til fritidsfartøy.

Der stilles det blant annet krav om:

- flyteutstyr
- at fritidsfartøyet skal ha med sikkerhetsutstyr, med hensyn til værforhold, fartøystype, størrelse, innretning, bruk, turens lengde og turens varighet.

I Danmark er det krav til at personer som fører «speedbåter» har speedbådsbevis. Dette gjelder også for personer som har leid fritidsbåt i Danmark. I 2017 var det en alvorlig høyhastighetsulykke som førte til lovendringer i Danmark, og det ble innført krav til vannscooterbevis.

<sup>6</sup> <https://batlivsutbildning.se/produkt/kustskepparintyg/#1242>

<sup>7</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/fartygssakerhetslag-2003364\\_sfs-2003-364](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/fartygssakerhetslag-2003364_sfs-2003-364)



Utenlandske turister som ønsker å leie fritidsbåter/vannscouter i Danmark, må ha et dansk bevis. Utlendinger kan kontakte en godkjent tilbyder for å få vurdert om bevis eller kurs fra deres hjemland er likestilt med dansk bevis/opplæring. De kan få utstedt dansk bevis på dette grunnlaget.

#### 6.2.4 Island

På Island deler de utleiebåtene inn i ulike kategorier, med ulike krav:

- a) Fritidsbåter med lengde på over 6 meter skal registreres i det nasjonale skipsregisteret. Båter med lengde på over 6 meter skal ha tilsyn som fritidsbåt. Dette betyr at båten skal inspiseres av et godkjent foretak hvert fjerde år, og ellers av eieren. Det finnes en tabell med oversikt over utstyr som må være om bord. Denne utstyrstabellen er delt inn i tre forskjellige farvannskategorier: «Restricted Service», «Coastal Service» og «Oceanic Service». Alle båtene skal blant annet være utstyrt med VHF, sjøkart, livbøyer og redningsflåte.

Båter som opererer i fartsområdet «coastal service» og «oceanic service» skal i tillegg utstyres med nødpeilesender.

Turister må ha godkjent sertifikat for å føre båten. I dag finnes det ikke et krav til sikkerhetsstyringssystem for utleier, men dette er noe Island ønsker å få på plass. Island har for tiden et nytt utkast til regelverk som ligner mer på kravene til fritidsfiskebåtene.

- b) Fritidsfiskebåter

Den andre kategorien, fritidsfiskebåter, er regulert av et annet regelverk. I dette tilfellet blir båtene registrert og inspisert som fritidsfiskebåter. Disse båtene blir regnet som arbeidsbåter, under Nordisk båtstandard. Sikkerhets- og navigasjonsutstyr skal inspiseres årlig. Turister som leier disse båtene, må ha egnet sertifikat. I tillegg må eieren/selskapet:

- Ha et sikkerhetsstyringssystem som dekker aktiviteten, som skal være godkjent av ICETRA (Icelandic Transport Authority).
- Ha en kontinuerlig vaktposisjon, og være klar til assistanse.
- Gjøre båtfører og crew, samt andre om bord, kjent med båten og utstyret.
- Gjøre båtfører kjent med regelverket på Island, og førers ansvar.
- Kunne ha radiokontakt med turisten hele tiden.
- Ha ukentlig oversikt over tilstanden på båt og utstyr.
- Ta kopi av båtførerens sertifikat.
- Evaluere, så langt det er mulig, tilstanden til den som leier båt.
- Begrense området båten kan benyttes i til områder med god nok VHF-dekning. Åpne båter skal ikke gå lenger enn 3 nautiske mil fra land.

- c) Annen aktivitet, som leie av kajaker og kanoer (under 6 meter)

I den tredje kategorien finner man mindre båter som kano og kajakk. Disse fartøyene er dekket av et annet regelverk, og skal være godkjent av ICETRA. Disse fartøyene er ikke registrert, pga. størrelsen, men skal være opplistet i sikkerhetsstyringssystemet. Her blir CE-merking og andre standarder brukt. På mange måter er regelverket for disse båtene likt regelverket for fritidsfiskebåtene, og eier/selskap skal:

- Ha et sikkerhetsstyringssystem som dekker aktiviteten, og som er godkjent av ICETRA.
- Ha en kontinuerlig vaktposisjon, og være klar til assistanse.
- Gjøre deltakerne på båten kjent med båten og utstyret.
- Ha ansvar for å jevnlig sjekke tilstanden til båten og utstyret.
- Evaluere tilstanden til deltakerne.

Avhengig av lengde og type aktivitet, skal utleier også være i stand til å opprettholde radiokontakt med fartøyet. Denne typen fartøy er med i forslaget til endret regulering som ble nevnt under kategori 1.

### 6.2.5 Canada

Alle som leier et motorisert fartøy i Canada, må ha med seg et bevis på kompetanse når de er om bord. Transport Canada har utviklet en [standard](#)<sup>8</sup> for hva den som leier båt skal kunne, tilpasset ulike fartøystyper.

De tilhørende [sjekklister](#)<sup>9</sup> inkluderer informasjon om fartøyet, regelverk, farer og hva man skal gjøre i en nødsituasjon. Disse sjekklister kan fylles ut av leietaker og er godkjent som kvalifikasjonskrav.

Transport Canada har også utviklet et [e-læringskurs](#)<sup>10</sup> som utleiere kan ta på nett, og som gjør at de får tildelt et bevis på at kurset er gjennomført. Dette kurset er frivillig og er laget i samarbeid med næringen.

I Canada må fritidsbåter være utstyrt med en [ombordstigningsanordning](#)<sup>11</sup> dersom fribord er over 0,5 meter (den vertikale avstanden en person må klatre for å komme seg om bord i båten igjen fra vannet).

## 7 Tilsynsmyndigheter

### 7.1 DSB

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) skal ha oversikt over risiko og sårbarhet i samfunnet. DSB skal være pådriver i arbeidet med å forebygge ulykker, kriser og andre uønskede hendelser. Samfunnssikkerhetsarbeidet i DSB er delt inn i flere områder hvor «Sikkerhet i hverdagen» er ett område. Målet er å redusere risikoen for alvorlige skader og dødsfall som følge av bruk av produkter eller forbrukertjenester. Utleie av fritidsbåt regnes som en forbrukertjeneste.

DSB skal ved bruk av tilsyn som virkemiddel, påse at aktuelt regelverk etterleves, slik at kun sikre forbrukertjenester tilbys forbrukere. Tilsynene med virksomheter som tilbyr båtutleie, har sett spesielt på at kravene til systematisk sikkerhetsarbeid (internkontroll) var gjennomført, samt hvordan dette gjennomføres i praksis, for å ivareta sikkerheten. DSB ser ikke nærmere på fartøyene og utrustning i disse, utover å sjekke at flyteutstyret er CE-merket.

---

<sup>8</sup> [https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/rental\\_boat\\_safety\\_checklist.pdf](https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/rental_boat_safety_checklist.pdf)

<sup>9</sup> <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/getting-started-safe-boating/rental-boats>

<sup>10</sup> <https://rentalboatsafety.ca>

<sup>11</sup> [https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp\\_511e.pdf](https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp_511e.pdf)



Sist tilsyn av aktører som leier ut fritidsbåter ble gjort av DSB i 2011, og da ble 9 foretak besøkt.

### Sanksjoner

DSB kan iverksette tiltak overfor ansvarlig virksomhet dersom kravene til produksikkerhet eller sikkerhet ved forbrukertjenesten ikke er oppfylt. Tiltakene kan være å stanse salg av et produkt, pålegge tilbakekalling av et produkt fra forbruker, stanse tilbud om båtutleie og/eller ilegge tvangsmulkt for å sikre etterlevelse av de plikter som er gitt i lover, forskrifter og vedtak. Anmeldelse kan være aktuelt ved alvorlige forhold.

DSB kan gi overtredelsesgebyr til den som overtrer aktsomhets- og tiltaksplikt med hjemmel i Produktkontrollloven § 12 første ledd, men det forutsetter at der er gitt en underliggende forskrift. Dette er foreløpig ikke gjort. Tvangsmulkt kan gis med hjemmel i produktkontrollloven direkte.

Foretaksstraff i straffeloven § 27 kan også være aktuell ved overtredelse av bestemmelsen om å ha et systematisk og dokumenterbart helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid.

Fysiske personer kan bare ilegges overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsomme overtredelser. Kongen kan gi forskrift om utmålingen av overtredelsesgebyr.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes 2 år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at det gis forhåndsvarsel eller fattes vedtak om overtredelsesgebyr.

## 7.2 Sjøfartsdirektoratet

Fritidsfartøy som leies ut er ikke spesielt regulert og Sjøfartsdirektoratet har ikke tilsyn med slike fartøy hos utleievirksomhet.

Sjøfartsdirektoratet fører et proaktivt tilsyn i form av inspeksjon av nye fritidsbåter som settes på markedet, og revisjon av fritidsbåtprodusenter. Fritidsbåtforskriften har et markedsperspektiv, og er hjemmelsgrunnlaget for Sjøfartsdirektoratets tilsyn med fritidsbåtflåten, hvor det er krav til CE-merking. Det vil si at det er nye, eller brukte importerte båter, som blir satt på markedet, som omfattes av kravene. Forskriftens virkeområde begrenser dermed direktoratets tilsynsaktivitet. Det var for 2020 planlagt 40 slike inspeksjoner og 6 revisjoner. Covid-19 har satt en begrensning på måloppnåelsen for 2020. Tilsvarende nivå planlegges for 2021.

Inspeksjonene gjøres i dag utelukkende ved besøk hos forhandlere. Det er laget en sjekklister som nyttes ved inspeksjonene. Her sjekkes en rundt dokumentasjon, først og fremst at nødvendig dokumentasjon følger fartøyet (samsvarserklæring og brukerhåndbok). Videre verifiseres at båten har en utførelse som er forenlig med dokumentasjonen.

I tillegg til ovennevnte, gjennomføres reaktivt tilsyn i form av oppfølging av bekymringsmeldinger fra publikum, henvendelser fra tolletaten, saker fra havarikommisjonen, screening av markedet osv.

## 7.3 Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet kontrollerer etterlevelse av fiskerilovgivningen sammen med Kystvakten og fiskesalgslagene. Det følger av havressursloven § 44 at Fiskeridirektoratet skal føre kontroll med at de som loven gjelder for holder seg til regelverket som er fastsatt i eller i medhold av loven og annen lovgiving om deltaking i, leting etter og uttak, omsetning, produksjon, innførsel og utførelse av viltlevende marine ressurser. Inn under dette hører kontroll av om fartøy er egnet til å drive fiske og fangst.





Kontrollen er innrettet mot uttaket av ressurser, enten dette foregår som ervervsmessig fiskeri eller som fritids- og rekreasjonsfiske.

#### 7.4 Politiet

Som på land, har politiet også ansvar for kystområdet i politidistriktet, ut til 12 nautiske mil. Ettersom småbåt- og fritidsbåttrafikken har økt mye i Norge de siste tiårene, har også politiets oppgaver langs kysten økt tilsvarende. De siste årene er antallet kontrollerte fritidsbåter ca. 10 000 per år, stort sett gjennomført i sommersesongen. De fleste politidistrikt har egen uniformert politibåt, de med mest fritidsbåttrafikk har flere. Oslo politidistrikt, som landets største, har som eneste politidistrikt etablert eget lokalt havnepolit i egen enhet. Politiet disponerer i dag om lag 20-25 båter. Ifølge Politidirektoratet er mange av dem små og mindre hensiktsmessige. Fartøyene er ujevnt fordelt på de forskjellige politidistriktene, og speiler nok ulikt behov og prioritering lokalt.

Politiet har også flere samarbeidsavtaler med eksterne aktører for å kunne løse sine hasteoppdrag, som f.eks Redningsseksjonen, kommunenes yrkesbåter, Kystvakten med flere.

Politiets sjøtjeneste blir pålagt nye oppgaver i tråd med at samfunnet ønsker å regulere adferden til sjøs i større grad enn tidligere. Eksempler er kontrolloppgaver ved innføringen av obligatorisk båtførerbevis, påbud om bruk av redningsvest samt forventede nye krav om sertifikater for bruk av høyhastighets fritidsbåt. Videre målstyres tjenesten mot sentrale problemområder som promillekjøring, høyhastighetskjøring, ofte i mørket, og ellers uvettig og uakseptabel adferd langs kystsonen. En sterkt økende småbåttrafikk de senere år, har også gitt en markert økende oppdragsmengde for politiet. Utover selve kontrolloppgaven fremstår politiets sjøtjeneste som et forebyggende element, som ved synlig, uniformert tilstedeværelse virker adferdsdempende i et stadig mer fortettet småbåtmiljø. Politiet deltar aktivt i flere opplysnings- og holdningskampanjer og forsøker å være til stede ved store kystarrangementer, festivaler og ved andre anledninger som samler mye fritidsbåtfolk.

#### 7.5 Kystvakten

Kystvaktens tjenestemenn har begrenset politimyndighet når det gjelder kontroll med overholdelsen av bestemmelser gitt i eller i medhold av fritids- og småbåtloven kapittel 3 og havne- og farvannsloven, jf. lov av 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) § 21, jf. § 12 bokstav e) og i). Kystvakten har imidlertid ikke hjemmel til å håndheve promillebestemmelsene i småbåtloven kapittel 4.

Når det gjelder fritidsbåter over 15 meter, har Kystvakten hjemmel til å håndheve promillebestemmelsene i sjøloven § 143, jf. kystvaktloven § 21, jf. § 12 bokstav c, jf. sjøloven § 145.

### 8 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Ulykker i forbindelse med utleie av båt kan være knyttet til forhold ved både utleier og fører, samt fartøy og utstyr. Det er flere aktører som påpeker farer og problemer ved båtutleie i Norge. Sjøfartsdirektoratets statistikk viser at 4-5 personer i gjennomsnitt omkommer hvert år i forbindelse med båtutleie. SHK fant at de fleste som leier båt er ukjent med båttypen de leier, farvannet og været de ferdes i. Safetec fant at 60 % av utleierne ikke har kjennskap til produktkontrollloven og internkontrollforskriften. Ved tilsyn fant DSB at 33,33 % av utleierne ikke har risikokartlagt tjenesten de tilbyr.



Vest-Finnmark Rådet mener at gruppen de omtaler som ressurskriminelle har lite fokus på sikkerhet, og at det ofte er uegnede og dårlig utstyrte fartøy som blir leid ut.

Eksempel på ulykke som nylig har ført til sanksjon av utleier:



1. Foto: Torgeir Bråthen



2. Foto: RS Dagfinn Paust

I oktober 2020 ble en bedrift og innehaver bøtelagt etter at to russiske fisketurister omkom utenfor Senja i mai 2019. Statsadvokaten i Troms og Finnmark konkluderte med at bedriften hadde gjort et for dårlig helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid.

De to mennene dro ut ca. kl. 10.00, i en båt som de hadde leid fra et lokalt båtutleiefirma. De returnerte ikke til avtalt tid. Kl. 14.00 ringte de til andre medlemmer av reisefølget som var på land, men samtalen ble brutt. Utleieren ble varslet av de to på land i 17.30-tiden, og dro selv ut for å lete. Han varslet politiet litt etter kl. 19:00. Fisketuristene dro ut i en 19 fot lang båt, åpen, bygd av plast og med en påhengsmotor på 40 hestekrefter.

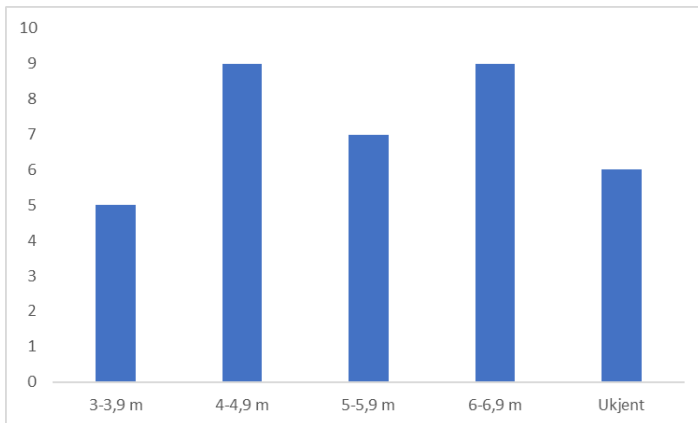
Utleier ble staffet etter produktkontrolloven for å ha overtrådt bestemmelsen om å ha et systematisk og dokumenterbart helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid.

## 8.1 Statistikk og funn

### 8.1.1 Sjøfartsdirektoratet 2011–2019

Sjøfartsdirektoratet har ikke «utleiebåt» som egen kategori i ulykkesystemet. Uttrekket under er basert på fritekstsøk med relevante stikkord som; utleie, utleiebåt, fisketurist, turistfiske, turist, nasjonalitet, mfl. Dette er nødvendigvis ikke presisert i hendelsesforløpet, så det kan være flere hendelser der utleiebåt har blitt benyttet, men som ikke har kommet med i vår statistikk med omkomne i forbindelse med utleiebåt.

Statistikken, som er hentet ut fra Sjøfartsdirektoratet sin ulykkesdatabase, viser at 13 % av de omkomne fra fritidsbåt i perioden 2011–2019 var turister som omkom ved bruk av utleiebåt. Dette vil si at det var totalt 27 ulykker med utleiebåt i perioden, der totalt 36 personer omkom. Det var totalt 59 personer involvert i ulykkene. I 2020 var det ingen av de omkomne ved bruk av fritidsbåt som hadde leid båt. Dette skyldes trolig koronapandemien og mangelen på utenlandske turister.



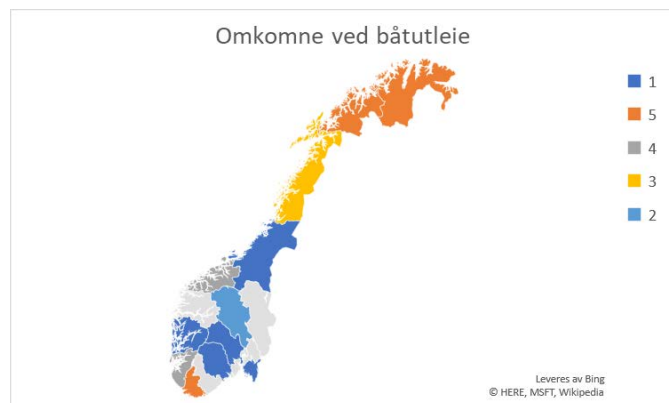
Figur 3 - Utleiebåt fordelt på lengde, 2011 - 2019

De fleste ulykkene skjedde ved bruk av «åpen motorbåt med utenbordsmotor», med 21 tilfeller. Hensikten var å drive med fiske. Sju personer omkom under padling i kano eller kajakk. I åtte av tilfellene var det fire personer med på tur i båten når personen omkom. I 13 tilfeller var det tre personer i båten, og i 13 tilfeller var personen som omkom alene på tur.

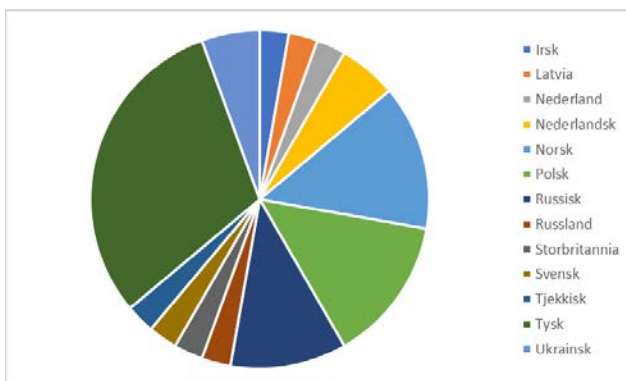
Ulykkene skjedde stort sett i trangt og ytre kystfarvann (26). Seks personer omkom i elv eller innsjø.

De fleste omkom som følge av kantring (25). 20 personer omkom når fartøyet var underveis. 14 personer omkom under fiske, og seks personer omkom etter fall over bord.

16 personer omkom i Nord-Norge. 20 personer omkom i Sør-Norge.



Figur 4 - Omkomne ved båtutleie fordelt på fylke, 2011 - 2019



Figur 5 - Omkomne ved båtutleie fordelt på nasjonalitet, 2011 - 2019

Det er 13 nasjonaliteter representert i statistikken, inkludert norske turister, der hovedvekten var tyskere (11). Fem turister var fra Norge.

20 personer var 41 år eller eldre. Tre personer var mellom 17 og 25 år.

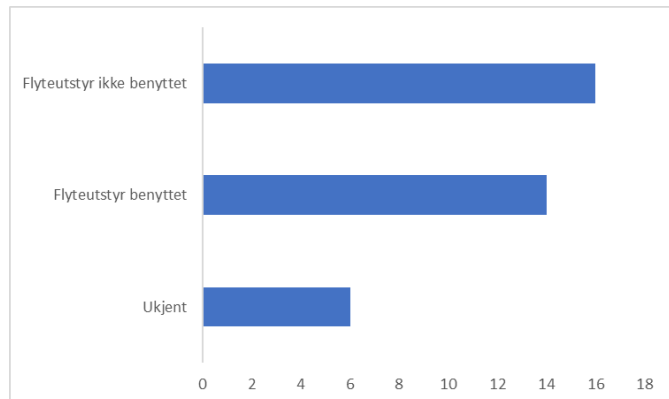
35 personer som omkom var menn, og kun én kvinne har omkommet som følge av å ha leid båt.

Blodprøveanalyser fra åtte av personene som omkom, viste at de ikke var påvirket av alkohol, eller andre rusmidler. I fire av tilfellene viste blodprøveanalysen at personen var alkoholpåvirket. For de øvrige tilfellene ble det ikke tatt blodprøver. Sjøfartsdirektoratet begynte aktivt å samle inn data for rus-/alkoholpåvirkning i 2017.

I følge SHKs rapport «kan ferdighetsvekkelse fra ruspåvirkningen, både fysisk og kognitiv, ha medvirket til både forløpet til ulykken, samt begrenset overlevelsessevnen til de forulykkede. For de som var ruspåvirket og druknet var overlevelsessevnen hovedsakelig begrenset av at de ikke var i stand til å ta vare på seg selv på grunn av ruspåvirkningen.»

16 personer brukte ikke flyteutstyr da de omkom. 14 personer brukte flyteutstyr. I seks av tilfellene er det uvisst om det ble brukt noe form for flyteutstyr.

I lov om fritids- og småbåter av 1. januar 1999 stilles det krav til at alle personene om bord skal ha på seg egnet flyteutstyr i fritidsbåter under 8 meter når båten er i fart og personen oppholder seg utendørs. Alle båtene som ble brukt av turistene var under 8 meter.



Figur 6 - Omkomne ved båtutleie basert på bruk av flyteutstyr, 2011 - 2019

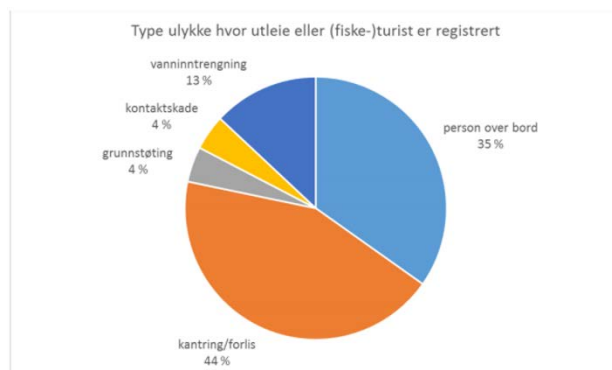
### 8.1.2 Statens havarikommisjon (SHK) 2018

Kartleggingen av omkomne i 2018, viser at det var fire ulykker med leid båt, med totalt fem omkomne. Fellesnevner var at alle fem var menn fra land i Europa, og de druknet som følge av fall over bord. De fire ulykkene har få andre fellesnevner bortsett fra at båtene var små. Det var to åpne motorbåter på henholdsvis 18 og 21 fot, en kano og en kajakk. Motorbåtene hadde liten motorkraft (hhv. 50 og 15 hk) og ble brukt til fisketurisme. Båtenes hastighet da ulykkene oppstod var mindre enn 10 knop.

Basert på vitneutsagn hadde de fleste omkomne som leide båt i 2018 liten eller ingen erfaring med båttypen de leide, eller det farvannet de var i.

SHK hadde lite informasjon om førernes formelle kompetanse. Det er derfor vanskelig å si med sikkerhet om de forulykkede hadde kompetansen på plass, f.eks. båtførerbevis eller tilsvarende.

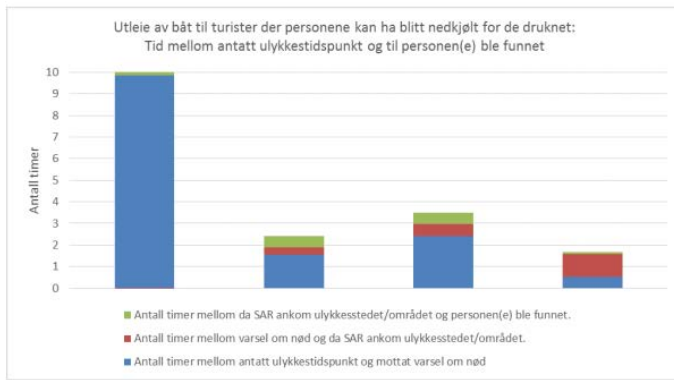
Det viste seg å være et problem at førere ikke hadde fått tilstrekkelig informasjon om fartøy og utstyr før de tok båten ut.



Figur 7 - Type ulykke hvor utleie eller (fiske-)turist er registrert

SHK fant at det ofte var krevende vær- og sjøforhold ved kantringsulykkene. Førerne ble overrasket over hvordan vind- og sjøforholdene påvirket båten. For ulykkene med kano og kajakk i 2018 var vind- og sjøforholdene krevende for padling.

I flere av ulykkene var personene alene da ulykken oppstod. Ingen av disse personene fikk varslet at de var i nød. Noen av personene hadde mobiltelefon med seg, men klarte ikke å bruke den til å tilkalle hjelp. De hadde ikke andre varslingsmåter, slik som fløyte, nødbluss, AIS transponder, håndholdt VHF eller nødpeilesender.



Figur 8 - Tid fra antatt ulykkestidspunkt og til personen(e) ble funnet

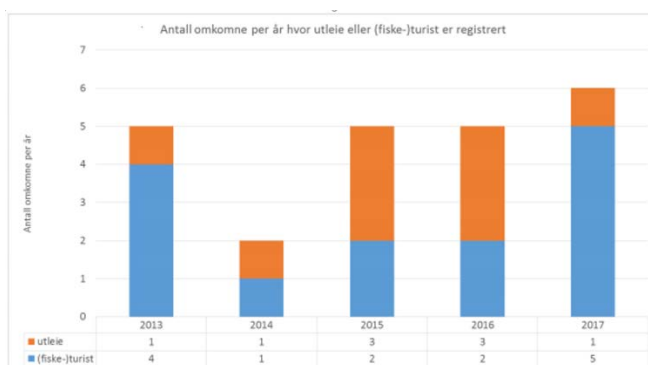
For flere av personene som hadde leid båt, tok det mer enn 1,5 time før andre forstod at de var i nød, eller før de klarte å forklare hvor de befant seg. Dette bidro til at redningsaksjonen ble forsinket. SHK lurer på om grunnen til at det tok lang tid å varsle om nød kan ha vært en kombinasjon av hvordan instruksen fra utleier ble kommunisert, og at utlendinger ikke kjenner til den norske ordningen for søk- og redningsoperasjoner.

Videre fant de at ingen av flytemidlene som ble brukt i den ene ulykken i 2018 sørget for frie luftveier da personene mistet bevisstheten, eller på annen måte ikke var i stand til å hjelpe seg selv. Tre personer i den samme ulykken brukte ikke noe form for flytemiddel. Alle personene var kledd for å være i båt, men ikke for å ligge i sjøen. Noen av personene hadde dårlige svømmeferdigheter. Bekledning og svømmeferdigheter kan også ha betydning for utfallet av ulykken

Forutsatt at alle fem personene hadde beholdt flyteevne og frie luftveier etter fall over bord, kan de ha blitt nedkjølt før de druknet. Personene brukte ikke våtdrakt eller lignende som kunne ha forsinket nedkjølingen. SHK forklarer i rapporten at på bakgrunn av snittemperaturen i norsk farvann og innsjøer, er nedkjøling av personer som faller i sjøen ikke begrenset til vinterhalvåret. Nedkjøling bidrar til drukning også om sommeren.

Noen flytemidler krever at personene aktivt holder luftveiene frie, og vil ikke snu personene på ryggen ved bevisstløshet. Etter nedkjøling til kjernetemperaturer der motoriske ferdigheter blir svekket og man ikke lenger er i stand til å holde luftveiene frie for vann, vil slike flytemidler være av begrenset nytte. Det samme gjelder flytemidler som i utgangspunktet er gode nok, men som blir brukt feil.

Det er mulig å gjenopplive nedkjølte personer med medisinsk behandling. Sjansen for å lykkes er større om personen har beholdt frie luftveier. Redningsvest er det flyteutstyret som kan sørge for frie luftveier hvis personen mister bevisstheten. Dette avhenger av at redningsvesten er riktig tilpasset og at skrittstropp benyttes. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av redningsvest som er riktig tilpasset, kan bidra til at personen overlever etter fall i sjøen.



Figur 9 - Antall omkomne per år hvor utleie eller (fiske-)turist er registrert

SHK sin historiske kartlegging (Rapport Sjø 2019/02 Kartlegging av fritidsbåtulykker) viser at 14 % av de som omkom i forbindelse med bruk av fritidsbåt i perioden 2008–2017, omkom ved bruk av utleiebåter.

Grafen til venstre viser fordelingen mellom omkomne der utleie eller fisketurist er registrert i perioden 2013–2017.



### 8.1.3 Redningsselskapet 2011–2019

Redningsselskapet (RS) assisterer hvert år personer som har leid båt. RS har i dag ikke en egen kategori for «utleiebåt» i sitt rapporteringssystem. Uttrekket under er derfor basert på fritekstsøk på relevante stikkord. Det er ikke sikkert at disse stikkordene er registrert i alle relevante oppdrag, så antallet vil sannsynligvis være langt flere.

Mange utleierye forsøker naturlig nok å hjelpe turistene selv ved motorstopp etc., i hvert fall når det gjelder små problemer, i godt vær.

#### **Redningsselskapets oppdrag i perioden januar 2011–oktober 2019:**

- 165 oppdrag registrert det varierer fra 10 til 30 oppdrag årlig.
- Så godt som alle utleiebåtene er motorbåter. Det er registrert ett oppdrag med utenlandske turister på vannscootere (fire vannscootere med åtte personer i ett følge, hvorav to scootere veltet).
- 67 % av båtene hadde mellom to og fire personer om bord.
- 70 % av oppdragene er varslet gjennom HRS (SAR).
- Utleier/turist kontakter redningsskøyta direkte i rundt 22 % av oppdragene.

Både fritidsbåteiere som ikke er totalmedlemmer og utleievirksomheter må betale for assistanseoppdrag som ikke er SAR. Redningsselskapet ønsker å lage et eget bedriftsmedlemskap for næringen, som gir gratis assistanse, også når det ikke er SAR-oppdrag som er varslet gjennom HRS. Totalmedlemskapet RS har i dag er for fritidsbåter/privatpersoner. Redningsselskapet er i dialog med bransjen og bla NHO Reiseliv, og målet er å tilby et medlemskap fra 2021 som inkluderer gratis assistanse, rabatter på kurs og opplæring etc.

Redningsselskapet satser på å få utleiebåt som egen kategori i sitt rapporteringssystem i løpet av året, slik at det blir enklere og bedre rapportering framover.

### 8.1.4 Hovedredningssentralen (HRS)

HRS fører ingen egen statistikk på utleiefartøy, så det er vanskelig å anslå hvor mange redningsaksjoner denne gruppen genererer. Likevel kan det være relevant for denne utredningen å se på tall fra den generelle statistikken for fritidsfartøy.

På hendelsestype «drivende objekt» ble det i 2020 registrert 321 hendelser.

Dette inkluderer:

- Drivende tomme båter
- Drivende båter med eier om bord
- Drivende kajakk/kano
- Seilbrett, kite etc.

I tillegg får HRS en del henvendelser hvor det ikke opprettes logg. Ett eksempel kan være der et vitne finner en drivende båt med forankring/fortøyning hengende ute og HRS umiddelbart kan utelukke at det har vært personer om bord. Det blir da en jobb for politiet/havnevakt å finne eieren. Det er vanskelig å tallfeste, men det er ingen tvil om at redningstjenesten hvert år bruker en del ressurser på å sjekke ut drivende fritidsbåter og kanoer/kajaker.





## **Safetec (2020)**

Sjøfartsdirektoratet har engasjert Safetec til å gjennomføre en spørreundersøkelse for å få et bedre innblikk i situasjonen, og mulige problemer som gjelder båtutleie. Spørreundersøkelsen ble distribuert til ulike kommersielle foretak, privatpersoner og frivillige-/interesseorganisasjoner. Det ble registrert 390 fullstendige besvarelser.

Videre la Safetec til rette for et digitalt heldags arbeidsmøte. I dette møtet deltok representanter fra ulike organisasjoner og myndigheter. I arbeidsmøtet ble resultatene fra spørreundersøkelsen oppsummert. Dette danner grunnlaget for diskusjon i grupper og i plenum. Den første diskusjonen dreide seg om å avdekke de viktigste årsakene til hendelser og ulykker. Deretter ble det diskutert om dagens regelverk er tilstrekkelig, og hvilke tiltak og krav som kan være hensiktsmessige å innføre. Mye av diskusjonen rundt hendelser og ulykker dreide seg om årsaker på et overordnet nivå. Referatet fra arbeidsmøtet og spørreundersøkelsen ligger i sin helhet som vedlegg 3 til denne utredningen.

### **Oppsummerende diskusjon og anbefalinger fra Safetec**

Under har Safetec satt opp et utvalg av sentrale spørsmål knyttet til utleie av fritidsfartøy. Noen blir besvart med en presentasjon av noen av de viktigste funnene knyttet til dette spørsmålet, sammen med en kort diskusjon av funnenes betydning. Deretter gis det en anbefaling som er basert på Safetecs faglige vurdering.

### **Utstyret utleiebransjen fartøyene sine på en tilfredsstillende måte?**

#### **Funn**

Det ser ut som at de fleste aktørene kjenner til krav om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy. Men det er varierende hvordan fartøyene er utstyrt, og det er lite systematikk i hvilket utstyr de har. Omtrent halvparten av respondentene i spørreundersøkelsen oppgir en form for kommunikasjons-/varslingsutstyr om bord (mobil, VHF, AIS, sporing eller nødpeilesender). En stor andel av utleiefartøyene er av nyere dato – omtrent 2/3 av fartøyene er nyere enn 2008. I undersøkelsen oppga mange at årsaker til ulykker er relatert til tekniske problemer; motor, drivstoff og/eller batteri.

#### **Diskusjon**

Funnene indikerer at det er stor variasjon i utstyrsnivået på utleiefartøyene, noe som naturlig nok også skyldes forskjeller mellom fartøytyper. Som følge av at det er variasjon mellom fartøytyper og hvilke fartsområder som benyttes, kan det være forskjellig hvilke kommunikasjons- eller varslingsmidler som er hensiktsmessig å benytte om bord i fartøyene. Siden en stor del av fartøyene er nyere enn fra 2008, vil de aller fleste fartøyene være CE-godkjent (krav om CE-godkjenning kom i 1998). Tilstanden på fartøyene, og spesielt på teknisk utrustning, vil i betydelig grad henge mer sammen med rutiner for vedlikehold, og ikke nødvendigvis være avhengig av alder. De fleste (87 %) oppgir sesongbruk på fartøyene, og dermed vil grad av tilpasset vedlikehold etter vinterlagring påvirke tilstand på teknisk utrustning.

#### **Anbefaling**

Det må jobbes for felles retningslinjer for krav til egnet kommunikasjons- og varslingsutstyr om bord for de fartøytypene der det er relevant. Det kan være fornuftig at kommunikasjonsutstyret er mulig å betjene av en person som ligger i vannet.

Det bør også jobbes for felles retningslinjer for vedlikehold av utleiefartøyene. Dette må dekke tilpasset vedlikehold etter vinterlagring og inspeksjon etter hver utleie. Felles retningslinjer bør





imidlertid ta hensyn til at fartøyene har forskjellige behov, avhengig av for eksempel fartøytype og -størrelse.

### **Har utleieaktørene gode rutiner for utleie av fartøy?**

#### **Funn**

Det er mange som har en form for sikkerhetsorientering med leietaker. Et mindretall (26 %) har skriftlige rutiner. De fleste stiller krav til alder/kompetanse hos leietaker. Det er få felles retningslinjer for rutiner for utleie i bransjen, og det er varierende kjennskap til relevante regelverk. Kun 4 av 10 kjenner til produktkontrolloven og internkontrollforskriften og hvordan disse regulerer fartøyutleie.

#### **Diskusjon**

Funnene indikerer at utleieaktørene stoler mye på egen kompetanse og erfaring – både med vedlikehold av fartøy, utrustning av fartøy og til å vurdere leietakers ferdigheter. Her vil det også være varierende praksis for hvordan utleieaktørene håndterer risiko og hva som gjennomgås i en sikkerhetsorientering. Uten tydelige rutiner øker sannsynligheten for at kommersielle interesser går på bekostning av sikkerhet.

#### **Anbefaling**

Det må jobbes for felles bransjestandarder og felles retningslinjer som er i henhold til gjeldende regelverk. Det bør særlig være felles retningslinjer for innhold, gjennomføring og dokumentasjon av sikkerhetsorientering med leietaker. Det må vurderes om dagens veiledere for risikohåndtering fra myndighetene har tilstrekkelig kvalitet.

### **Er dagens tiltak tilstrekkelige sett opp mot ulykkesbildet?**

#### **Funn**

De vanligste hendelsene er grunnstøting og tap av framdrift. Dette handler ofte om manglende kompetanse og ferdigheter, samt manglende erfaring med å vurdere værforhold og farvann. I tillegg er manglende etterlevelse av gitt informasjon fra utleier en vanlig årsak. Dette tyder på at det er menneskelige faktorer hos leietakere som er årsak til mange hendelser, nærmere bestemt manglende kompetanse og vurderingsevne.

#### **Diskusjon**

Resultatene indikerer at utleier overvurderer leietakers ferdigheter og kompetanse. Trolig vil leietaker dermed også ha manglende ferdigheter og kompetanse til å vurdere og håndtere en ulykkesituasjon. Et eksempel på dette er situasjoner der leietakere ikke vet hvilke tiltak som bør iverksettes, eller venter for lenge med å kontakte hjelp når en hendelse oppstår. Dermed vil det være ekstra viktig at leietaker både har tilgjengelig – og får tilstrekkelig informasjon – om redningsutstyr, inkludert varslingsmidler om bord i fartøyet. Det er viktig at leietaker vet hvem han bør varsle ved ulike typer hendelser.

#### **Anbefaling**

Felles retningslinjer eller krav bør være tydelige på at det skal utarbeides og formidles informasjon om risiko knyttet til det spesifikke utleiefartøyet og farvannet. Det bør utarbeides bransjeretningslinjer med tiltak som adresserer spesifiserte relevante hendelsestyper med risiko for leietaker.

Felles retningslinjer bør også være tydelige på at leietaker har tilgang til – og får informasjon om – redningsmidler og varslingsmuligheter om bord i fartøyet. Det bør utarbeides tydelig informasjon om



redningstjenesten i Norge, på et språk som leietaker forstår.

For de virksomhetene og fartøytypene der det er potensial for at leietaker kan forvolde større skade på tredjepart, bør det vurderes krav om ansvarsforsikring.

### **Er dagens regelverk godt nok?**

#### **Funn**

Det er dårlig kjennskap til gjeldende regelverk i bransjen. De fleste kjenner til forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis, men spesielt produktkontrollloven og internkontrollforskriften er det få som har kjennskap til. Omtrent en tredjedel av respondentene i spørreundersøkelsen mente at informasjon fra myndighetene om regelverk var dårlig eller svært dårlig. Det er lite bransjesamarbeid og felles retningslinjer blant utleieaktørene. Det er også lite tilsyn og kontroll fra myndighetene.

#### **Diskusjon**

Den store andelen som ikke kjenner til regelverket kan tyde på at regelverket er vanskelig å forstå og/eller at informasjon om gjeldende regelverk er mangelfull. Basert på funn og observasjoner vet vi ikke om regelverket i seg selv er tilstrekkelig.

#### **Anbefaling**

Det må jobbes for mer informasjon om regelverk, opplæring/kursing av utleieaktører, og for å oppnå felles bransjestandarder slik at det blir lettere å styre etter dagens regelverk. I tillegg bør det være økt oppfølging av utleieaktørene gjennom kontroll/tilsyn.

### **Har myndighetene tilstrekkelig oversikt over bransjen?**

#### **Funn**

Alle bedrifter som leier ut fritidsfartøy til turister som skal fiske, og som oppfyller bestemte kriterier, må registrere seg i Fiskeridirektoratets register. Enkelte organisasjoner og sammenslutninger har oversikt over sine medlemmer. Utover dette mangler det oversikt over utleiefartøy, spesielt private utleiare. Dagens situasjon bidrar også til utfordringer for redningstjenesten grunnet manglende informasjon om utleiefartøy og deres eiere.

#### **Diskusjon**

Det vil være vanskelig å få ut informasjon om retningslinjer og regelverk uten å ha en oversikt over utleieaktørene. Dette medfører blant annet at utleieaktører har varierende kunnskap om gjeldende regelverk og risiko tilknyttet fartøyutleie. At myndighetene ikke har oversikt over utleieaktørene, gjør det også vanskeligere å fange opp og utøve kontroll med useriøse aktører.

#### **Anbefaling**

Det vil være hensiktsmessig å få et samlet oppdatert register over alle utleieaktører for å kunne distribuere felles retningslinjer og relevant informasjon. Ved hendelser og ulykkessituasjoner vil det være nyttig for redningstjenesten å ha rask tilgang til kontaktinformasjon og eieropplysninger i et slikt register.



### 8.1.5 Vest-Finnmark Rådet (2018)

Vest-Finnmark Rådet arbeider med et prosjekt som ser på hvordan en kan legge for økt verdiskaping og forsvarlig gjennomføring av turistfisket i Vest-Finnmark. De ønsker at det kun er de seriøse aktørene som skal være framtidens tilbydere av havfisketurisme.

Vest-Finnmark Rådet har gjennomført et forprosjekt som har kartlagt at det finnes forskjellige typer aktører som driver utleie til fisketurister:

1. **Seriøse aktører** som forholder seg til regelverket
2. **Useriøse aktører:** Norskregistrerte turistfiskebedrifter som opptre som useriøse aktører, da de i større eller mindre grad ikke klarer å forholde seg til gjeldende regelverk.
3. **Ressurskriminelle:** Uregistrerte enkeltpersoner/grupperinger som tar seg til rette i leide boliger når det gjelder å tjene penger på havfisketursime, og som ikke driver etter regelverket. Disse virksomhetene bidrar mest til uregistrert uttak av fiskebestanden, ulovlighet knyttet til smugling, økonomisk kriminalitet og ellers brudd på regulering av næringen som er knyttet til sikkerhet til sjøs. Kort oppsummert kan disse defineres som ressurs- og miljøkriminelle elementer som har vist seg svært vanskelig å få gjort noe med fra myndighetenes side.

Vest-Finnmark Rådet mener at gruppen de omtaler som ressurskriminelle har lite fokus på sikkerhet, og at det ofte er uegnede og dårlig utstyrte fartøy, som blir leid ut. De som ønsker å drive seriøst, taper markedsandel til disse aktørene som tilbyr rimeligere opphold og leie for båtene.

Vest-Finnmark Rådet ønsker derfor at krav til fartøy, utstyr og drift skal være en del av en ny godkjenningssystem/sertifiseringssystem for fisketurisme. De ønsker blant annet:

- Krav til kompetanse og bestått løyveprøve (etablererprøve)
- Krav til sikkerhetsopplæring for de ansatte og turistene

I denne godkjenningssystemet ønsker de visse krav til fartøy og utstyr:

- CE-godkjenning av fartøy (at nye fartøy som skal tas i bruk til utleie skal være CE-merket)
- At fartøyene er registrert og knyttet opp mot foretak i et register
- AIS/annet sporingssystem på fartøyene
- Krav til kommunikasjonsutstyr
- Eventuelt beredskapsbåt tilgjengelig ved uforutsette hendelser

De ønsker også at havfiskerne skal ha egne krav:

- Båtkompetanse, inkludert kompetanse om sikkerhetsutstyr
- Forståelse av naturkrefter
- Kompetanse på varslingsrutiner ved ulykker
- Diverse andre krav til kunnskap om fangst og rapportering

Videre mener de at det i dag er manglende forvaltnings- og kontrollsystem for utøvelse av havfisketurisme. De mener at det er vanskelig å få til et samarbeid med aktuelle myndigheter for å få bukt med de som driver ulovlig. De ønsker flere sanksjonsmuligheter. De mener også at det kan være et problem at utleier ikke har registrert seg, og at det kan være vanskelig å informere om gjeldende regler, samt oppfølging.



Vest-Finnmark Rådet sier at de har bred oppslutning i bransjen for å innføre strengere krav. De mener at klare krav hjemlet i loven må til for å stanse dem som driver ressurskriminalitet.

#### 8.1.6 Tilsyn i regi av DSB i 2011

I 2011 utførte DSB tilsyn med tilbydere av båtutleie. DSB har ikke gjennomført tilsyn av denne gruppen etter dette. Resultatene viste at:

- Åtte av ni virksomheter ikke kjente til at tjenesten var regulert gjennom produktkontrollloven med tilhørende forskrifter.
- Tre av ni ikke hadde skriftlige rutiner som beskrev hvem som hadde ansvaret for de enkelte arbeidsoppgaver knyttet til sikkerheten ved tjenesten. Oppfølging av uhell og nesten-uhell var ikke dokumentert.
- Tre av ni ikke hadde utført en skriftlig risikokartlegging av tjenesten båtutleie.
- Ingen av virksomhetene kjente til meldeplikten til DSB.

## 9 Forslag til aktuelle krav

Arbeidsgruppen har kommet fram til ti forskjellige områder hvor det foreslås tiltak. Under hvert punkt vil vi først presentere arbeidsgruppens forslag/konklusjon, før vi etterpå forklarer grunnlaget for forslaget.

### 9.1 Krav til konstruksjon og vedlikehold av utleiefartøy

**Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles strengere krav til fartøyets konstruksjon, inkludert krav om vedlikehold.**

#### Arbeidsgruppens forslag:

Arbeidsgruppen foreslår at det bør stilles noe strengere krav til fartøyets konstruksjon. Det foreslås at båter brukt til utleie fortrinnsvis skal være CE-merket.

Båtens begrensninger med tanke på farvann den kan brukes i, maksimalt antall personer om bord og største last om bord bør tydelig fremgå for leietaker ved at båten merkes med denne informasjonen. De fleste CE-merkede fartøy er allerede merket på denne måten, men arbeidsgruppen mener at også fartøy som ikke er CE-merket må merkes med dette. I slike tilfeller må det foreligge dokumentasjon på vurderingene som er foretatt for å fastslå båtens begrensninger. Hvis eier gjør endringer på fartøyet, f.eks. installerer ekstra utstyr som kan påvirke vektfordeling og lastekapasitet, må det inngå i informasjonen til leietaker.

Arbeidsgruppen mener at det i framtiden må sikres enda bedre at båter som tilbys for utleie er konstruert etter gitte standarder og med dokumenterbare begrensninger. Derfor foreslår arbeidsgruppen at alle utleiefartøy som anskaffes etter en gitt dato, med den hensikt å drive kommersiell utleie, skal være CE-merket dersom de omfattes av krav til CE-merking i fritidsbåtforskriften.

For å sikre at båtene som tilbys er i sjødyktig stand, foreslår arbeidsgruppen at det, uavhengig av om båt er CE-merket eller ikke, stilles krav til at utleier må gjennomføre nødvendig vedlikehold regelmessig. Det bør stilles krav til at utleier skal kunne dokumentere både at en vedlikeholdsplan eksisterer, og at vedlikehold er gjennomført.



Arbeidsgruppen mener at personer som faller over bord må kunne komme seg om bord i fartøyet igjen, enten på egen hånd eller ved hjelp av en ombordstigningsanordning de kan nå fra vannet. De fleste fartøyene som er CE-merket vil ha slikt utstyr installert allerede, men sannsynligvis ikke alle. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at alle utleiefartøy skal ha ombordstigningsanordning, selv om de ikke er CE-merket, der dette er nødvendig for å komme seg opp fra vannet.

Sjøfartsdirektoratet bør utarbeide en veileder for vedlikehold av fartøyene som gir råd om tilpasset vedlikehold etter vinterlagring og etter hver utleie.

## Bakgrunnen for forslaget

Hovedformålet for mange turister er fiske, og det er ofte flere personer om bord i fartøyene. Det kan også være mye last om bord i form av utstyr og fangst. Risikoviljen kan være større enn ved vanlig fritidsbåttbruk. Arbeidsmøtet (2020) viste at utleiefartøy ofte går i områder som de ikke er dimensjonert og laget for. En del vet ikke at man ikke bør stå i båten, og de er ikke klar over hvor viktig korrekt vektfordeling i båten er. Flere problemstillinger rundt leietaker er kartlagt i kapittel 9.5– krav til kompetanse for fører.

På bakgrunn av utfordringene med manglende kunnskap og økt risikovilje hos leietakere har arbeidsgruppen diskutert om det, for å senke risikoen, bør settes krav til konstruksjon og vedlikehold av utleiefartøy.

### Diskusjon rundt et eventuelt krav om CE-merking:

Sjøfartsdirektoratet har lite informasjon som kobler alvorlige ulykker opp mot CE-status på fritidsfartøy, da dette ikke har blitt rapportert inn. SHK sin kartlegging av omkomne i fritidsbåtulykker i 2018 viste at i fire dødsulykker var to av fire utleiebåter ikke CE-merket.

Fritidsbåter som har blitt satt på markedet 16. juni 1998 eller senere, skal være CE-merket. Dette er produsentens, ikke båteteiers, ansvar. Et CE-merke alene sikrer ikke at båten er i god stand til enhver tid. Det å over tid opprettholde tilstanden fartøyet opprinnelig var i, vil i betydelig grad henge sammen med å ha gode rutiner for jevnlig vedlikehold.

Et CE-merke er altså ikke en garanti for at fartøyet er trygt. Likevel mener arbeidsgruppen at det kan være fornuftig å innføre et krav om at utleiefartøy skal være CE-merket. Da vet man at det er gjort en dokumentert vurdering av blant annet fartøyets konstruksjon, stabilitet, oppdrift og styrke før det ble satt på markedet. Man sikrer også at mange fartøy vil ha ekstra utrusting, som f.eks. leder og dødmannsknapp (gjelder fartøyene med utenbordsmotor med styrehåndtak). Utleier kan også bruke dokumentasjonen som følger med fartøyet til å få kunnskap om hvor mange personer fartøyet er dimensjonert for, og i hvilket farvann og vær fartøyet er tiltenkt brukt. Arbeidsgruppen mener at utleier i tillegg må kunne dokumentere jevnlig og godt vedlikehold av utleiefartøyet. Et CE-merke og en vedlikeholdsplan vil være relativt enkelt å sjekke i en dokumentkontroll ved et tilsyn.

### Hvor stor andel av utleiebåtene er CE-merket i dag?

Spørreundersøkelsen (2020) viste at over 90 % av utleiefartøyene til de som svarte på undersøkelsen, er CE-merket. Da undersøkelsen var frivillig og ganske tidkrevende, er det rimelig å anta at de som svarte i stor grad er opptatt av sikkerhet. (Kano, kajakk, hydrofoil og historiske fartøy, er i dag unntatt kravet om CE-merking i fritidsbåt direktivet.).



### **Hva med utleiefartøy som ikke er CE-merket?**

Arbeidsgruppen ser at det kan bli en økonomisk utfordring for enkelte utleierye dersom de ikke får leid ut fartøyene sine fordi de ikke er CE-merket.

Arbeidsgruppen har diskutert hva som bør kreves av utleiefartøy som ikke er CE-merket. At fartøyet ikke er CE-merket trenger ikke bety at det er uegnet, men eier vil da ikke nødvendigvis ha dokumentasjon på konstruksjonen av fartøyet. For å vise at utleiefartøyene er gode nok, kan man se for seg en ordning hvor båteiere må få fritidsbåten sin vurdert av kompetent personell (som ved periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll) av bil) før den blir brukt til utleie, men da må mye på plass. For det første måtte en ha definert kriterier for hva som er «godt nok» til å kunne bruke båten til utleie. Kompetent personell kunne sett til godkjente standarder som blir brukt i dag, som f.eks. fritidsbåtforskriften med tilhørende ISO-standarder, og lagd kriterier basert på disse. Det kan være utfordrende for enkeltpersoner å benytte ISO-standardene som utgangspunkt for å vurdere «kvaliteten» på utleiebåter, da standardene er kompliserte og lite tilgjengelige. De må også kjøpes inn av den enkelte. Å utarbeide en helt ny standard for «utleiefartøy», vil være en veldig tid- og kostnadskrevennde prosess, og er ikke et realistisk alternativ.

Island har et system for sjekk av fritidsfartøy det går an å ta utgangspunkt i, men det er stor forskjell på omfanget av utleiebåter i Norge og på Island.

Arbeidsgruppen mener at det som et minimum bør gjøres en vurdering av de ikke CE-merkede fartøyene der det blir utformet en anbefaling for hvor mange personer fartøyet kan ha om bord, hvor stor last fartøyet kan ha med og hvilket farvann fartøyet passer for. Arbeidsgruppen mener at en slik vurdering må kunne gjøres av utleierne selv, dersom de er kompetente til dette, eller ved å få kompetent personell til å gjøre en vurdering. Fartøyene må deretter merkes med denne informasjonen.

### **Bør alle fartøy som settes i utleiedrift i virksomhetene for første gang være CE-merket?**

Arbeidsgruppen har diskutert om man bør sette krav til at fritidsfartøy som tas i bruk som utleiefartøy i en virksomhet for første gang, skal være CE-merket. Et slikt krav kunne ført til at utleiebåtparken etter hvert vil bestå av en større andel CE-merkede båter, og at eldre ikke-CE-merkede båter blir faset ut. Arbeidsgruppen mener at dette kan være en god løsning.

### **Hva med fartøystypene som er unntatt krav til CE-merking?**

Arbeidsgruppen anbefaler at fartøystyper som er unntatt krav om CE-merking i fritidsbåtdirektivet (f.eks. kanoer, kajaker osv.) naturligvis også må unntas fra kravet om CE-merking. Disse fartøyene bør likevel ha samme krav til vedlikehold.

### **Hvordan er rutinene for vedlikehold av fartøyene i dag?**

Ifølge spørreundersøkelsen (2020) er det over 90 % av respondentene som leier ut åpne motorbåter som svarer at de har en visuell inspeksjon av fartøyet etter hver utleie eller ukentlig. Over 80 % svarer at de kontrollerer drivstoffnivå og drivstoffilter. 62 % har svart at de gjør det meste av vedlikeholdet selv, men kjøper hjelp av et verksted til noen tjenester. 22 % oppgir at de leverer fartøyet til totalservice på verksted. Det er veldig få av utleierne som svarte på undersøkelsen som oppgir at de har vedlikehold sjeldnere enn en gang i året.

Arbeidsgruppen har diskutert om Sjøfartsdirektoratet kan utarbeide en veileder for vedlikehold av fartøyene. Det er da viktig at vi påpeker i veiledningen at det som er beskrevet der bare er et minimum.



Den enkelte utleier må i tillegg gjøre egne vurderinger om hva som er viktig for å ivareta sikkerheten. Det bør også kreves at utleier kan dokumentere jevnlig vedlikehold av fartøyene.

### Innføre krav om dødmannsknapp og leder?

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør innføres et krav til å utstyre utleiefartøy med dødmannsknapp og leder/ombordstigningsanordning, da de fleste ulykkene med omkomne skjer etter fall over bord. Man kan anta at mange av de CE-merkede båtene vil være utstyrt med dette, men ikke alle.

Sjøfartsdirektoratet mener at bruk av dødmannsknapp er et viktig tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs. Mange båter og motorer er utstyrt med dødmannsknapp, men det er trolig mange båtførere som ikke benytter den. Et påbud om bruk av dødmannsknapp kan være et fornuftig krav som hindrer «løpske» båter dersom fører faller over bord eller faller fra styreposisjon om bord. Sjøfartsdirektoratet sendte i februar 2021 et forslag på høring som innebærer at dødmannsknapp skal brukes ved utendørs styreposisjon på alle motoriserte fartøy som har dødmannsknapp installert, og navigeres i hastighet over 15 knop. Arbeidsgruppen mener at de samme kravene bør gjelde for utleiefartøy. Dersom dette kravet blir innført, vil det dekke mange av utleiebåtene som tilbys når de føres over 15 knop.

SHK avdekket i kartleggingen av fritidsbåtulykker for 2018 at kuldesjokk og nedkjøling sannsynligvis har bidratt til at de har druknet selv om de beholdt flyteevnen og frie luftveier etter ulykken. En leder kan sikre at personen kommer seg raskere om bord igjen ved fall til sjø. Over 90 prosent av fartøyene som blir leid ut er sannsynligvis CE-merket (ifølge spørreundersøkelsen 2020), og har dermed ombordstigningsanordning der dette er relevant. Et generelt krav om å ha ombordstigningsanordning kan sikre at fartøy som ikke allerede har dette, må installere en.

### Kostnader

Tabell 2 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy

Krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy	Estimert kostnad første år	
Merking av ikke-CE-merket båt	6 000	<i>Kostnad per fartøy. Vurdering fra kompetent personell og merking av båten. Eventuelle reisekostnader kommer utenom. Baserer seg på kostnad på service, gitt av et verksted. Kostnaden gjelder for fartøy som ikke er CE-merket.</i>
CE-merking av ikke-CE-merket båt	31 200	<i>Kun undersøkelsen per fartøy, i tillegg kommer dokumentasjon og beviser, sertifikatkostnader og reisekostnader.</i>
Veileder for vedlikehold	134 161	<i>300 arbeidstimer i Sdir.</i>
Leder	4 000	<i>Finnes i ulike prisklasser. Installasjonskostnader er ikke inkludert.</i>





## 9.2 Krav til tilsyn

Arbeidsgruppen har diskutert om Sjøfartsdirektoratet bør få myndighet til å drive tilsyn med utleiefartøy. Dette blir i så fall en ny oppgave for Sjøfartsdirektoratet, som ikke er omfattet av eksisterende regelverk.

### Arbeidsgruppens forslag:

Det er DSB som er tilsynsmyndighet for utleiebedriftene i dag (les mer om dette i kapittel 7.1.1). Arbeidsgruppen anbefaler at Sjøfartsdirektoratet får myndighet til å drive tilsyn med utleiefartøy. Dette vil gi mulighet for å drive tilsyn etter ulykker, alvorlige hendelser eller bekymringsmeldinger.

### Bakgrunnen for forslaget

DSB har sjeldent tilsyn med båtutleiebedrifter. Sist tilsyn var i 2011, og da var tilsynet med kun 9 aktører. DSB fokuserte da spesielt på hvordan det systematiske sikkerhetsarbeidet (internkontrollen) var gjennomført, samt hvordan det ble gjennomført i praksis for å ivareta sikkerheten.

DSB fører ikke tilsyn med utleiefartøyene, på grunn av at de ikke er tilsynsmyndighet for fritidsfartøy.

Sjøfartsdirektoratet har i dag ikke tilsynsmyndighet med fritidsfartøy utover det markedsrettede tilsynet (les mer i kapittel 7.1.2). Slik regelverket er i dag, er det ingen som har systematisk tilsyn med at fritidsfartøy som er i bruk som utleiefartøy, er i sikker stand.

### Diskusjon rundt at Sjøfartsdirektoratet får tilsynsmyndighet med utleiefartøy

Arbeidsgruppen har diskutert at det kan være en fordel om Sjøfartsdirektoratet hadde hatt myndighet til å føre tilsyn med utleiefartøy og utstyr etter alvorlige hendelser, ulykker eller bekymringsmeldinger.

I dagens regelverk har ikke Sjøfartsdirektoratet myndighet til å føre tilsyn med utleiefartøy. Om direktoratet skal utføre et slikt tilsyn blir det en ny oppgave som må prioriteres med tilstrekkelig personell og ressurser.

For å kunne føre tilsyn, må det også være på plass et regelverk med krav til utleiefartøy og utstyr, som Sjøfartsdirektoratet kan bruke som utgangspunkt for sine tilsyn. Dersom fartøyene fikk krav om CE-merking, eller tilsvarende, samt krav til vedlikehold, er dette noe Sjøfartsdirektoratet kunne ha ført tilsyn med. Sjøfartsdirektoratet kunne også ha sjekket at krav til utstyr ble fulgt, som f.eks. kommunikasjonsutstyr.

Arbeidsgruppen har diskutert hvordan ansvaret for tilsyn kunne blitt fordelt. Tilsyn er noe som med fordel kunne blitt gjort i samarbeid mellom flere, både DSB, Sjøfartsdirektoratet og andre, i tilfeller der man kan anta at utleier ikke har alt i orden. Det er viktig å kunne knytte kravene til fartøy, utstyr og vedlikehold opp mot driften, kunnskap og rutiner hos utleier, derfor ville det vært en fordel med et felles tilsyn. Fiskeridirektoratet har også oppgitt at de gjerne bidrar i felles kontroll og tilsynsaksjoner. En slik tilnærming blir gjort på flere andre områder der regelverk er delt mellom flere tilsynsmyndigheter. Fellesnevneren i slike tilsyn er internkontrollforskriften og særregelverk for den enkelte myndighet. Ref. tilsynsmyndighetenes retningslinjer for samordnet tilsyn og felles [tilsynsprofil](#).<sup>12</sup>

<sup>12</sup> <https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/brann-og-redning-bre/pdf/tilsynsmyndighetenes-retningslinje-for-samordnet-tilsyn-og-felles-tilsynsprofil--godkjent-6.mars-2014.pdf>



For å kunne føre tilsyn hadde det vært en fordel å ha en oversikt over utleienæringen og fartøyene. Det finnes i dag ingen fullstendig oversikt over næringen, som diskutert i krav 9.3 i denne utredningen. Man kunne tatt utgangspunkt i Fiskeridirektoratets register, men dette avhenger av at Sjøfartsdirektoratet og DSB hadde fått tilgang til kontaklinformasjonen. Problemet med dette er at man da ikke får oversikt over foretak som driver fartøysutleie, men som ikke er registrerte turistfiskebedrifter. Dette er diskutert nærmere i krav 9.3 i denne utredningen.

DSB har ved tidligere tilsyn besøkt foretak basert på henvendelser til DSB, skadetall/dødsfall, politisaker etc. I tillegg har de valgt både store og små virksomheter og gitt tilsynene geografisk spredning. Det er i dag meldeplikt<sup>13</sup> til DSB ved alvorlige hendelser og dødsfall, men dette er noe svært få av utleierne kjenner til. Om dette blir bedre kjent og etterlevd, kan man muligens basere et risikobasert tilsyn på slike rapporteringer. I tillegg kan myndighetene motta bekymringsmeldinger fra de som oppdager risiko ved utleieaktivitet.

Dersom Sjøfartsdirektoratet hadde fått myndighet til å drive tilsyn med fritidsfartøy brukt til utleie, kunne dette bidra til å avdekke kritikkverdige forhold ved drift, båtspark og utstyr som kan sette brukerne av tjenesten i fare. DSB sin erfaring er at tilsyn med tilbydere av forbrukertjenester bidrar til bedre sikkerhet og færre skader. Aktørene kan også få informasjon om gjeldende regelverk og veiledning i hvilke risikovurderinger de bør gjøre.

### Kostnader ved tilsyn

Arbeidsgruppen har diskutert hvor ofte det burde føres tilsyn. Strategien til Sjøfartsdirektoratet er å ha en risikobasert tilnærming. Det finnes eksempler på tilsyn i regi av Sjøfartsdirektoratet, blant annet på mindre næringsfartøy, der regelverket legger opp til at rederiet har egenkontroll. Dette blir fulgt opp med stikkprøver eller uanmeldte tilsyn.

Nøyaktige kostnader for et tilsyn avhenger av hvordan regelverket blir utformet, med sine krav og detaljnivå, antall tilsyn, samt faktorer som vil påvirke både forberedelser, tilsynets varighet og oppfølgingen av eventuelle funn. Dersom Sjøfartsdirektoratet hadde lagt opp til bruk av lokale inspektører ville det krevd mer intern opplæring, men da kunne man spart inn på kostnader ved reise og opphold. Arbeidsgruppen har forsøkt å lage et estimat over omtrentlige kostnader ved et tilsyn.

I tillegg ville det kommet kostnader ved å utvikle en overordnet plan for tilsynene. Det er vanskelig å angi omfanget og hvordan tilsyn med utleiefartøy bør legges opp før det er arbeidet mer med dette.

Tabell 3 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til tilsyn

Krav til tilsyn	Estimert kostnad første år	
Utarbeide regelverk	201 242	450 arbeidstimer i Sdir. Antall arbeidstimer estimert ut ifra arbeid med annen forskrift.
Opparbeide plan for tilsyn	150 932	337,5 arbeidstimer i Sdir.
Kostnad knyttet til tilsyn	394 843	400 arbeidstimer i Sdir. Anslår 10 tilsyn per år, 40 timer per tilsyn. Inkluderer ikke reisekostnader, forutsetter bruk av inspektører på nærmeste lokasjon.

<sup>13</sup> Se begrepsavklaringen



### 9.3 Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy

Arbeidsgruppen har diskutert om man bør ha krav til at utleier skal sende inn informasjon om foretaket og fartøyene sine før utleieaktivitet starter.

#### Arbeidsgruppens forslag:

Arbeidsgruppen mener at Sjøfartsdirektoratet bør opprette en oversikt over foretak som leier ut fritidsfartøy. Hvis en slik oversikt skal opprettes, bør det bli obligatorisk for utleiere å sende inn informasjon om sitt foretak. En slik oversikt kan gjøre det enklere å nå ut med viktig informasjon om regelverket. I tillegg vil det være viktig i forbindelse med gjennomføring av tilsyn. Det finnes flere ulike registre i dag, over både fritidsfartøy og bedrifter, men ingen av disse er en fullverdig løsning for å lage en god oversikt over alle foretak som leier ut fritidsbåter.

Arbeidsgruppen mener også at alle utleiefartøy bør merkes med kontaktinformasjon til utleier. Dette kan være nyttig i flere sammenhenger, blant annet dersom et fartøy blir funnet drivende. Hvis utleier har flere båter, bør båtene også nummereres.

I arbeidsmøtet (2020) var samtlige møtedeltakere enige om at det bør være et register over båtutleiere.

#### Bakgrunnen for forslaget

Sjøfartsdirektoratet og DSB har i dag dårlig oversikt over aktører som leier ut båt, utover det man har klart å kartlegge i kapittel 5.2. En viktig forutsetning for å lykkes med kampanjer med informasjons- og opplæringsmateriell, er at man har en oversikt over foretakene som leier ut båter, slik at budskapet når frem til utleier. Dersom det skal føres tilsyn med utleiere og fartøy (krav 9.2), er det en fordel å ha informasjon om disse. Et register hadde gitt Sjøfartsdirektoratet oversikt over hvem de skulle føre tilsyn med, og et hjelpemiddel til å forberede aktivitet.

Arbeidsgruppen har også diskutert at en offentlig liste over utleiere av fritidsbåt kunne vært et kvalitetsmerke for bransjen. Det ville blitt synlig for både kunder og andre foretak dersom noen ikke registrerte sitt foretak. At det må sendes inn informasjon kunne også gjort utleierne mer oppmerksomme på sitt ansvar i forhold til gjeldende regelverk.

#### Kan man ta utgangspunkt i et eksisterende register for foretak?

Det finnes allerede noen registre som en utleier må forholde seg til, men ingen av disse er laget for å få en god oversikt over hele utleieaktiviteten i Norge. Under følger informasjon om ulike registre som allerede eksisterer, og diskusjon om det er mulig å benytte seg av disse:

##### 1. Fiskeridirektoratets register over turistfiskeaktører

Fiskeridirektoratets register gir en relativt god oversikt over foretak som leier ut til fisketurister. Registeret inkluderer informasjon om antall fartøy hver utleier har, men har ingen annen info om fartøyene. Fiskeridirektoratet mener at registeret er lite egnet til å kunne bli et utfyllende register over aktører som leier ut båt siden dette registrert er bygget opp rundt behovene i regelverket til turistfiske. Registeret består både av foretak som leier ut båt og foretak som leier ut båt med mannskap (og dermed regnes som næringsfartøy), uten at det skilles mellom disse. Bedrifter som er registrert her kan også bli slettet.



Arbeidsgruppen er enige i at Fiskeridirektoratets register ikke er gunstig for å få til en totaloversikt over hele utleiebransjen. De mener likevel at dette registrert bidrar til å gi en forholdsvis god oversikt over foretak som driver utleie til fisketurister. Dersom dette registeret skal kunne være til enda bedre nytte for Sjøfartsdirektoratet og DSB, må det gjøres en del endringer. For eksempel må Sjøfartsdirektoratet og DSB få tilgang til registeret, og det bør legges til mulighet for å registrere fartøyene. Registeret bør også skille mellom aktører som leier ut med og uten mannskap. Fiskeridirektoratet mener at det er store utfordringer ved dette. Det vil være nødvendig med en relativt betydelig endring i registerstrukturen dersom hvert enkelt fartøy ved den enkelte virksomhet skal kunne identifiseres. De mener også at det vil være en utfordring å holde informasjonen om det enkelte fartøy oppdatert, ettersom det antakeligvis sjelden vil være grunn til å endre øvrig informasjon om virksomheten når den først er registrert.

Fiskeridirektoratet har kontaktinformasjon til alle registrerte foretak, og det hender de sender ut henvendelser og informasjon til gruppen. Det er mulig at dette kan være en måte å informere utleierne om DSB og Sjøfartsdirektoratets regelverk, men her må hensynet til personvern ivaretas.

## 2. Foretaksregisteret

Alle næringsdrivende foretak, både utenlandske og norske, plikter å registrere seg i Foretaksregisteret. Brønnøysundregistrene har ikke oversikt over antall foretak som driver båtutleie, da disse virksomhetene ikke er registrert med en egen næringskode. Næringskodene skal primært dekke statistiske behov for Statistisk sentralbyrå (SSB), og fastsettes etter [Standard](#)<sup>14</sup> for næringsgruppering. Foretaksregisteret har heller ikke registrering av fartøy. Foretaksregisteret, uten egen næringskode for utleie av fritidsfartøy, er derfor ikke godt egnet til å gi Sjøfartsdirektoratet den oversikten som trengs over virksomhetene.

## 3. Sjøfartsdirektoratets register av aktører som driver transport med 12 eller færre passasjerer

Sjøfartsdirektoratet drifter i dag et register over små passasjerbåter som skal frakte 12 eller færre passasjerer. Dette er et enkelt nettbasert register. Foretakene skal årlig sende inn opplysninger til Sjøfartsdirektoratet før passasjertransporten starter via et [nettskjema](#)<sup>15</sup>. Dette registeret inkluderer ikke foretak der fritidsbåter blir leid ut uten mannskap.

Direktoratet saksbehandler ikke opplysningene som sendes inn, og registreringen innebærer heller ingen godkjenning av virksomheten. Sjøfartsdirektoratet vil i framtiden vurdere å publisere en liste over de virksomheter som har registrert seg, slik at det blir tydelig for offentligheten hvem som driver etter forskriften. Et lignende register kunne muligens ha fungert for å få en oversikt over utleiere og fartøy. En utfordring med denne typen register er at det kan være krevende å holde det oppdatert da det ikke er en betalt løsning. Bruken av et slikt gratis register avhenger av at utleierne jevnlig går inn og fyller ut et nytt skjema. I regelverket om små passasjerbåter er det lagt inn et krav til at foretakene må inn og registrere seg hvert år.

### Kunne en tatt utgangspunkt i et eksisterende register for fartøy?

Ifølge spørreundersøkelsen (2020) oppga 41 % av respondentene at utleiefartøyene er registrert i småbåtregisteret eller NOR (skipsregistrene). At fartøyene er registrert og merket er en stor fordel med tanke på identifikasjon av fartøy som blir involvert i en ulykke. Informasjon kan brukes av

---

<sup>14</sup> Fra 2008 er gjeldende standard betegnet SN2007 og bygger på EUs næringsstandard Nace Rev. 2.

<sup>15</sup> <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/fartoy-som-forer-12-passasjerer-eller-farre/registreringsskjema-for-12-pax/>



nødetater og hovedredningsentral. Når en båt blir funnet drivende vil det hjelpe redningsenheten å få viktig informasjon til bruk i søket. Hvis båten har slitt seg kan en merket båt forhindre en storstilt og ressurskrevende redningsaksjon. Et fartøyregister vil ikke nødvendigvis løse behovet for å ha en oversikt over virksomhetene.

## 1. Registrering av fartøy i skipsregistrene (NOR)

Skipsregisteret er et realregister. Det vil si at skipsregisteret er et «rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder», jf. panteloven § 1-1. Dette betyr videre at de fartøy som kan registreres i skipsregisteret også må være egnet for enkeltvis pantsettelse. De må være egne registerenheter hvis registrering gir uttømmende opplysninger om eier- og heftelsesforhold.

Driftstilbehørspant kan ikke registreres i skipsregisteret. Hvis en eier av en turistvirksomhet for eksempel råder over en mengde småbåter (kajaker etc.) som skiftes ut etter hvert, er hverken hver enkelt av disse eller driftstilbehørspant i samlet mengde fartøy registrerbare i skipsregisteret. For innføring i skipsregisteret må hver registerenhet utgjøre et individualisert formuesgode som kan identifiseres ved en unik identifikator, for eksempel et fartøys kjenningssignal.

På bakgrunn av dette kan det hevdes at skipsregisteret neppe kan tjene som uttømmende katalog over alle båter som leies ut i Norge. På den annen side er det klart at skipsregisteret er velegnet for samtlige fartøy som tilfredsstillende skipsbegrepet. Terskelen for dette er moderat. Det må antas at fritidsfartøy med lavere minimumsgrense enn i dag vil kunne falle innenfor og dermed være realregistrerbare.

Skipsregisteret vil derfor være egnet for de utleiebåtene som har det største skadepotensial. Registeret vil, grunnet mengden opplysninger som registreres om hvert skip, gi en mer inngående offentlig kontroll med dette fartøysegmentet enn man har i dag.

## 2. Redningsselskapets småbåtregister

Redningsselskapets småbåtregister er et privat, frivillig og uregulert register for fritidsbåter med en lengde på opptil 15 meter. Myndighetene har ikke kontroll med innholdet eller vilkårene for registrering i småbåtregisteret. Det er derfor ikke praktisk å benytte dette registeret for å få oversikt over virksomheter som driver utleie. Småbåtregisteret er ikke et realregister, slik som NOR er.

Dersom båten er registrert i småbåtregisteret, vil den kunne være identifiserbar på sjøen. Det er i dag 360 000 båter i registeret, og vi kan anta at mange fritidsfartøy som blir brukt til utleie er registrert her, uten at det finnes en oversikt over dette. Ifølge Redningsselskapet er det i utgangspunktet ikke noe problem å utvide dette registeret med slik informasjon. En har også opprettet et register for kajaker/kano. Dette kan gjøre det lettere å spore opp eier dersom man finner en drivende kajakk.

### Krav til merking av fartøy med foretak, eier, kontaktinformasjon og nummerering

Arbeidsgruppen har diskutert hvordan man kan løse noen av utfordringene med manglende register, og ett av forslagene som er diskutert er et krav til merking av båten. Man kunne f.eks. ha krevd at fritidsbåter som blir brukt til utleie skal merkes med «utleiefartøy», navn på foretak, kontaktperson, telefonnummer og nummer, dersom utleier har flere fartøy. Dette kunne ført til at redningstjenesten og andre kunne identifisert båten og kommet i kontakt med eier i en eventuell nødsituasjon. Ifølge spørreundersøkelsen oppga 41 % av kommersielle foretak at utleiefartøyene var merket med eier og kontaktinfo.



HRS støtter forslaget om merking av utleiefartøy. For HRS kunne slik merking ha spart inn tiden brukt på søk og redningsaksjoner. Det er vanskelig å tallfeste hva en søk- og redningsoperasjon koster, men HRS har henvist til en [nyhetsartikkel](#)<sup>16</sup> som viser at et redningshelikopter koster ca. 195 000 i timen når det er ute i søk (tall fra 2014). Det er mange faktorer som spiller inn i en slik hendelse. Ett eksempel er den store frivilligheten som den norske redningstjenesten i stor grad er basert på. For redningstjenesten vil tidsbruken til ressursene være mye mer verdt enn prisen det koster å ha dem ute. For hver time en redningskøyte eller et redningshelikopter er i søk, betyr det en time mindre i beredskap for andre mulige oppdrag/nødstedte.

Dersom utleiefartøyene får krav til merking, kan politiet enklere føre opp denne informasjonen i sine rapporteringer til Sjøfartsdirektoratet i etterkant av en ulykke. Dette kan bidra til at Sjøfartsdirektoratet får bedre oversikt over mengden utleiefartøy som ender opp i ulykker.

### Kunne et obligatorisk småbåtregister vært løsningen?

Sjøfartsdirektoratet mener at et obligatorisk småbåtregister også kunne gitt myndighetene en oversikt over hvilke båter som blir tilbudt til utleie, dersom det var et krav til å informere om dette i forbindelse med registrering. Dette kunne gjort det enklere å komme i kontakt med utleierne med informasjonsarbeid og koordinert tilsyn. Det kunne også vært til hjelp for redningstjenesten ved eventuelle ulykker og hendelser. I stortingsmeldingen «Samhandling for bedre sjøtryggleik (2019)» sier regjeringen at dette ikke er noen aktuell reform nå.

### Kostnader

Tabell 4 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy

Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy	Estimert kostnad første år	
Utarbeide skjema for registrering hos Sdir	16 770	37,5 arbeidstimer i Sdir. Utarbeide og opprette skjema for registrering.
Markedsføring av registreringsordning	300 000	Estimert pris for markedsføring av ordning

## 9.4 Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr (utstyr)

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles krav til varslingsutstyr og sporingsutstyr om bord i utleiefartøy.

### Arbeidsgruppens forslag:

Arbeidsgruppen foreslår at alle utleiefartøy, som omfattes av eventuelle nye krav, som et minimum må være utstyrt med en varslingsenhet som gir mulighet for varsling med posisjon. Dette kravet kan i noen tilfeller dekkes av en mobiltelefon. I andre tilfeller er ikke mobiltelefonen nok, og utleier må bruke annet utstyr. Det må være mulig med toveiskommunikasjon. Utleier må sikre at utstyret har nok strøm. Bærbart utstyr og utstyr som monteres utendørs må være vanntett. Den som leier båt, må få tilstrekkelig opplæring i bruken av utstyret.

Arbeidsgruppen mener at leietakere bør få mulighet til å bruke VHF på utleiers lisens, uten å ha eget VHF-sertifikat, og at det bør vurderes å sette krav til å ha VHF i enkelte fartsområder. Dette avhenger

<sup>16</sup> <https://www.nettavisen.no/nyheter/redningsaksjonen-kostet-hundretusener/s/12-95-6809649>



av endringer i [regelverk](#)<sup>17</sup> som Nkom forvalter, slik at turister kan benytte VHF uten sertifikat. Arbeidsgruppen anbefaler at det tas en ny vurdering om å innføre krav til VHF når eventuell endring i [regelverk](#) er gjennomført.

Det finnes i dag flere sporingssystemer som kan gi informasjon til utleier om hvor fartøyene befinner seg. Arbeidsgruppen anbefaler at det blir et krav til at utleierne benytter egnet utstyr for sporing. Det bør være opp til utleierne å bestemme hvilken teknologi de ønsker å benytte seg av.

I tillegg anbefaler arbeidsgruppen at Kystverket legger til rette for at utleier kan spore fartøyene via AIS.

## Bakgrunnen for forslaget

SHK fant i sin kartlegging av fritidsbåtulykker i 2018 at det tok lang tid, ofte over 45 minutter, før andre var klar over at de forulykkede var i nød ved kantringsulykker og fall over bord-ulykker. SHK understreker i sin rapport at umiddelbar varsling om nød og posisjon kan bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen. Overlevelsesmulighetene henger også sammen med andre faktorer, som bruk av flyteutstyr og bekledning. Det finnes i dag forskjellige løsninger for effektivt varsel ved nød som også oppgir posisjon.

I spørreundersøkelsen (2020) oppga over 55 % av respondentene at mobiltelefonen har bidratt til å redde liv eller avverget en alvorlig hendelse. Dette er med på å synliggjøre viktigheten av kommunikasjonsutstyr om bord i fartøyene. Spørreundersøkelsen viste også at tap av fremdrift og grunnstøting er noen av de vanligste hendelsene. Dette er hendelser som kan utvikle seg til å bli mer alvorlige dersom leietaker ikke kan kontakte hjelp. Ifølge spørreundersøkelsen (2020) har 7 % av respondentene, normalisert på antall fartøy, svart at de har opplevd at leietakere ikke klarer å kontakte hjelp tidsnok.<sup>18</sup>

### Hvem har slikt utstyr allerede?

Omtrent halvparten av respondentene i spørreundersøkelsen oppgir at de har en form for kommunikasjons-/varslingsutstyr om bord i form av mobil, VHF, AIS, sporing eller nødpeilesender. Aktørene som opererer i fartsområde 4 eller høyere er best utrustet. Her oppgir 77 % at de har minst ett av alternativene tilgjengelig, mot 23 % i fartsområde 1. Det er mobiltelefon som er mest vanlig å ha med seg. Mer informasjon om hvilket utstyr respondentene har i fartøyene, finnes i vedlegg 2.

Funnene indikerer at det er stor variasjon i utstyrsnivået på utleiefartøyene, noe som naturlig nok også skyldes forskjeller mellom fartøytyper. Som følge av at det er variasjon mellom fartøytyper og hvilke fartsområder det opereres i, kan det være forskjellig utstyr som er hensiktsmessig å ha om bord.

Utstyr som krever mye opplæring og oppfølging, kan være en utfordring å tilby med fartøy som blir leid ut med ubemannede hytter. Flere aktører har uttalt at de er redde for at for strenge og kostbare utstyrskrav skal hindre folk i å komme seg på sjøen.

### Hvilket utstyr kan man vurdere å kreve?

---

<sup>17</sup> Forskrift av 27. september 1989 nr. 951 om konsesjon til å opprette og drive radioanlegg om bord i norske skip og forskrift av 13. august 1990 nr. 678 om gebyrer og øvrige vederlag for forvaltningstjenester og tillatelser etter telegrafloven som angår konsesjon m.m. samt kontroll av aeromobilt utstyr og skipsradioutstyr.

<sup>18</sup> Begrepet «Tidsnok» ble presisert at det menes; før personskaide eller fartøyskaide inntreffer.





Ulike typer kommunikasjonsutstyr har ulik grad av dekning<sup>19</sup>. Mobiltelefonen har blitt vanlig å ta med seg. Det er nok derfor så mange har oppgitt i undersøkelsen at mobil har vært med på å redde liv. Mobilen kan likevel ha flere svakheter. Det kan være dårlig dekning, man kan kun ringe en om gangen og den kan gå tom for strøm. Det kan også være vanskelig å få en mobiltelefon til å fungere om man ligger i sjøen og har våte kalde fingre. Noen mobiltelefoner har hurtigtaster til nødnummer, men det er ikke alltid like godt kjent.

Arbeidsgruppen har diskutert om fartøy som skal ut i områder med dårlig mobildekning bør ha krav til kommunikasjonsutstyr som tillater varsling med posisjon i en nødsituasjon. Hovedredningsentralen (HRS) har understreket fordelene med VHF, og da helst med DSC (nødknapp). Ved å kalle opp på nødkanal 16 vil man raskt få hjelp via kystradio eller båter i nærheten. Det som er viktigst for redningstjenesten er hurtig varsel med posisjon. Hvordan de mottar varsel er ikke så viktig, men tidstap kan være kritisk.

HRS anbefaler primært utstyr som er godkjent innenfor GDMSS- systemet. Det vil si VHF med DSC (nødknapp), EPIRB og PLB (personlig nødpeilesender). Det er viktig at dette utstyret er registrert og programmert. EPIRB i utleiebåter er dyrt og litt for stort, derfor anbefaler HRS at utleiebåter har VHF med DSC (nødknapp) eller PLB. Fordelen med dette utstyret er at dekningen er god og HRS blir varslet umiddelbart. HRS mener at VHF må kunne disponeres i utleiebåter, og at det kun skal brukes for assistanse/nødvarsling og at det bør kunne brukes uten sertifikat. De mener også at utleiebåter som et minimum bør ha én enhet for automatisk varsling som også gir posisjon.

Det finnes en del nødpeilesendere som er basert på AIS-teknologi. Noen av disse kan nok fungere godt, men for redningstjenesten er det svært viktig med sikker ID på utstyret. Nødpeilesendere som ikke er korrekt registrert, kan skape usikkerhet om alarmens realitet og skape problemer for redningstjenesten.

Om man har utstyr med «nødknapp» kan man unngå eventuelle problemer med å forklare posisjon. En utfordring med slikt utstyr er at det kan være høy terskel for å trykke på knappen. Om den som leier fartøyet er usikker på alvoret i situasjonen, kan det være at de varsler for seint. Dette kan være et argument for at leietakere også bør ha utstyr som tillater at utleier kan snakke med leietaker for å få hjelp til å vurdere situasjonen. Ifølge spørreundersøkelsen (2020) oppgir ca. 21 % av respondentene at de av og til (noen ganger i året) eller oftere opplever at leietakere ringer og trenger bistand.

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles strengere minimumskrav til kommunikasjonsutstyr dersom det opereres i fartsområde 3 og høyere. I denne omgang mener arbeidsgruppen at det bør være opp til utleier å vurdere hvilket utstyr som er godt nok i det området de opererer i.

### **Bør havfisketurister kunne bruke VHF på eiers lisens?**

Arbeidsgruppen mener at VHF-utstyr i fritidsbåter er et godt sikkerhetstiltak. Allerede i 2012 anbefalte Sjøfartsdirektoratet i «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» at regjeringen skulle vurdere å innføre krav til VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. En forutsetning for arbeidsgruppens forslag var at det skulle gis dispensasjon fra sertifikatplikten for bruk i utleiebåter.

Sjøfartsdirektoratet er fremdeles positive til dette, og har i flere henvendelser forslått for Nkom å legge til rette for at utleiere kan tilby sikkerheten en VHF gir, uten at turisten selv er formelt sertifisert

---

<sup>19</sup> En oversikt over utstyrstyper finnes i vedlegg 2



for å bruke VHF. En har likevel ikke kommet til en konklusjon. Grunnen er at Nkom ønsker å vente på en utredning om kystradiotjenesten som skal leveres av DSB sommeren 2021.

Nkom konkluderer i et brev til Sjøfartsdirektoratet at de vurderer at man ikke er avhengig av en dispensasjon fra sertifikatplikten for å benytte VHF i en nødsituasjon. Det følger av [forskrift](#)<sup>20</sup> at et skip som er i nød kan bruke «*ethvert middel det rår over til å vekke oppmerksomhet, oppgi sin posisjon og få hjelp.*» Generelle nødrettsbetraktninger vil sannsynligvis også kunne gi hjemmel til bruk i en nødsituasjon. Sjøfartsdirektoratet mener likevel at det er viktig å gjøre et større arbeid for å sikre at leietakers bruk av utstyret ikke fører til problemer. Man må avklare hva som skjer med lytteplikten og hva som må kreves av opplæring av leietaker. Mangel på kunnskap kan medføre uvetting bruk/blokkering av nødkanal. Alt dette viser at man bør fortsette arbeidet med å finne en god løsning på bruken, og at dette bør inkluderes i arbeidet DSB gjør med å utrede kystradiotjenesten.

### **Bør det bli krav til sporingsutstyr på utleiefartøy?**

Ifølge spørreundersøkelsen (2020) oppgir respondentene at de ofte assisterer egne leietakere, og at de da ofte blir kontaktet via telefon. Flere utleierye har oppgitt at de kombinerer telefon med AIS, slik at de kan se hvor fartøyet befinner seg til enhver tid. Ifølge spørreundersøkelsen (2020) var det om lag 25 % av respondentene som oppga at de har et system som tilbyr sporing av fartøy, og i underkant av 10 % at de har Automatisk identifikasjonssystem (AIS). Om lag 25 % har også svart at de har opplevd at et system som tilbyr sporing av fartøy har bidratt til å redde liv eller hindre alvorlig utfall av en hendelse.

Dersom utleier sporer fartøyet, kan det korte ned tiden det tar å finne fartøyet dersom utleier trenger assistanse. Utleier kan også følge med på hvor leietaker befinner seg, og eventuelt si ifra dersom fartøyet går ut i områder det ikke er ment for å brukes. I spørreundersøkelsen svarer 14 % at de av og til (noen ganger i året) eller oftere opplever at leietaker ikke klarer å forklare posisjonen sin når de ringer og ber om bistand.

Det finnes flere måter å spore et fartøy på, og AIS er en av disse. 40 % av de kommersielle foretakene i spørreundersøkelsen mente at AIS var et tiltak som det var en god ide å gjennomføre for sitt foretak.

AIS er et identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, samt for å forbedre trafikkovervåking og sjøtrafikktenester. Identifikasjonssystemet vil automatisk gi andre fartøy og myndigheter informasjon om et fartøys posisjon, kurs, fart, identitet, type og dimensjoner.

Det har blitt mer og mer vanlig at fritidsfartøy har AIS klasse B installert. Anskaffelse av AIS klasse B er dermed en billig måte for fritidsbåter å sikre at de «ser og blir sett» av andre sjøfarende, da spesielt større nyttefartøy. Bruk av AIS legger til rette for at man raskt og effektivt kan finne fartøyene i nødsituasjoner. Kystverket har uttalt at de sannsynligvis kan legge til rette for at utleierye kan få tilgang til fartøysposisjonene.<sup>21</sup> Arbeidsgruppen mener at det er en god ide å tilrettelegge for at utleierye kan få god oversikt over sine leietakere via AIS, men at det bør være opp til utleier hvilket sporingsutstyr som er hensiktsmessig å bruke for sine båter.

---

<sup>20</sup> Forskrift av 27. september 1989 nr. 951 om konsesjon til å opprette og drive radioanlegg om bord i norske skip § 5 tredje ledd.

<sup>21</sup> På grunn av personvern hensyn blir ikke fartøysposisjoner for fritidsfartøy under 45 meter publisert i dag.



## Kostnader

Tabell 5 inneholder kostnadsestimater for de ulike kommunikasjon- og sporingsutstyrene diskutert i dette kapittelet. I tillegg er det en kostnad knyttet for Sjøfartsdirektoratet knyttet til utarbeidelse av et informasjonsskriv for utstyret til utleiery.

I dag kan man kjøpe godt kommunikasjonsutstyr til en forholdsvis rimelig pris per enhet. Nødpeilesendere (PLB) som har dekning via satellitt, og som kan brukes til å tilkalle redningstjenesten med posisjon, er forholdsvis rimelig teknologi. Den er også bærbar. De minste er på størrelse med en fyrstikkeske. En del utstyr krever registrering og årlig lisens.

Tabell 5 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til kommunikasjon- og sporingsutstyr

Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr	Estimert kostnad første år	
Telefon	10 400	Estimert kostnad for en mobiltelefon inkl. abonnement.
Håndholdt VHF	6 276	Estimert kostnad for en VHF inkl. abonnement.
AIS	11 380	Estimert kostnad for en AIS.
Nødpeilesender	4 460	Estimert kostnad for nødpeilesender inkl. abonnement.
GPS	5 000	Estimert kostnad for GPS.
Informasjonsskriv til utleiery	16 770	37,5 arbeidstimer Sdir. Utarbeide skjema

### 9.5 Krav om kompetanse for fører

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles strengere krav til kompetanse hos leietaker enn det som allerede er ivaretatt gjennom kravet om båtførerbevis eller D5L. Krav til båtførerbevis gjelder ikke for personer født før 1980. Arbeidsgruppen har også diskutert hva det konkrete kravet kunne vært.

#### Arbeidsgruppens forslag til krav:

I tillegg til kompetansekravene som allerede finnes for førere av fritidsfartøy mener arbeidsgruppen at det bør innføres krav til dokumentert sikkerhetsgjennomgang med leietaker, gitt av en standard utarbeidet av myndighetene. Gjennomgangen skal gi viktig informasjon om fartøyet, grunnleggende regelverk og lokale forhold som grunner, staker, vær og lignende. Dette kan være med på å ansvarliggjøre både utleier og leietaker.

#### Bakgrunnen for forslaget

På arbeidsmøtet (2020) ble følgende problemstillinger ved manglende kunnskap hos leietaker synliggjort: Mange utleiery opplever at turister mangler erfaring og kunnskap om vær og forhold på sjøen, og at de tar på seg risiko uten nødvendigvis å kjenne til farene. Flere utleiery opplever at fartøy går ut i områder som fartøyet ikke er dimensjonert for, og det hender at leietakerne også har dårlig kunnskap om vektfordeling og hvordan man bør oppføre seg om bord i en fritidsbåt.

I arbeidsmøtet kom det også fram at de fleste seriøse aktører tar seg tid til å vurdere og sjekke leietakers kompetanse/erfaring, men det er fortsatt mange som ikke gjør det. Dette fører igjen til at leietakery får reise ut på sjøen selv om erfaring/kompetanse egentlig skulle tilsi at utleiery ikke burde latt dem dra ut. Flere har inntrykk av at informasjon fra utleiery til leietaker er tilfeldig, og at det er mange som ikke har HMS-delen i orden. En del har erfaring med at råd og informasjon ikke blir fulgt av leietaker.



De vanligste hendelsene er grunnstøting og tap av fremdrift. Dette tyder på at det er menneskelige faktorer hos leietakere som er årsak til mange hendelser, nærmere bestemt manglende kompetanse og vurderingsevne. Turistene har også betalt for et opphold, og ønsker ikke la seg stoppe av dårlige værforhold til sjøs.

Spørreundersøkelsen viste at det varierer veldig hvilken informasjon som blir gitt til leietaker. Kun 58 % av utleierne gir informasjon om fartøyets egenskaper og stabilitet, 61 % gir info om alkoholgrenser, 68 % gir informasjon om vær og værmelding og 64 % gir informasjon om begrensninger på antall personer og vekt. Felles retningslinjer for hva som skal formidles vil bedre dette.

### **Hvilke krav har båtfører og utleier i dag?**

De som leier fritidsbåt har samme krav til kompetanse som andre som fører fritidsbåt i Norge i dag. Er de født i 1980 eller senere og skal føre en båt med mer enn 25 hk eller 8 meters lengde, må de ha båtførerbevis eller ICC. Utenlandske bevis godkjennes etter bevisets innhold (se punkt 6.1.2 i denne utredningen).

I tillegg har DSB klare forventninger til at utleier har en god sikkerhetsorientering for leietaker. Dette er allerede godt beskrevet gjennom DSB sine veiledere, og det finnes tilgjengelige sjekklister som kan brukes som et utgangspunkt.

Kunnskap er viktig for å vite hvordan man skal opptre sikkert på sjøen. Det kan være en utfordring at mange som leier båt er født før 1980 og derfor ikke har krav til kompetansebevis. Her hviler det et enda større ansvar på utleier. Arbeidsgruppen har diskutert om man bør stille krav til at alle som leier båt, også de født før 1980, skal ha båtførerbevis eller tilsvarende for fartøy som har krav til båtførerbevis, men har landet på at det er fornuftig å følge de generelle reglene for fritidsfartøy. Her bør man heller satse på opplæring og sikkerhetsorientering i forkant av utleien. Utleierne må på det sterkeste oppfordres til å ta dette på alvor, og bør også oppfordres til å ta en praktisk gjennomgang av fartøy og utstyr der dette er mulig.

### **Tiltak som bransjen kan gjøre:**

Det finnes gode eksempler på deler av bransjen som har valgt å sette sikkerhet i fokus for sine brukergrupper. For padlere har Norges Padleforbund utviklet en kursstige som kalles "Vått-kort". Det er utstedt 150 000 vått-kort i Norge. Padleforbundet opplever betydelig forskjell på personer med og uten kurs. Det er ikke noe krav om å ha «vått-kort» for å kunne padle kajakk, men mange klubber og kommersielle aktører som leier ut kajaker stiller et krav om dette for å leie kajakk. Dette gir utleier en trygghet om at padleren har fått en innføring i grunnleggende teknikk, sikkerhet og risikovurdering. Det finnes også et europeisk kort kalt «Paddle pass». Her er det gode muligheter for at bransjen selv kan utvikle opplæringsmateriell til sine leietakere. Slik opplæringsmateriell kan gjerne utformes med støtte fra DSB, Sjøfartsdirektoratet og andre aktuelle etater.

### **Standard for opplæring av leietaker**

Ifølge spørreundersøkelsen (2020) har 79 % av respondentene sine egne lister for sikkerhetsgjennomgang med leietaker. Her er det stor variasjon i hva som blir gjennomgått. Det er f.eks. kun 64 % som tar opp maks antall personer og vekt i fartøyet, og 61 % som informerer om alkoholgrenser. Arbeidsgruppen har diskutert om utleiere bør følge en minimumsstandard utarbeidet av myndighetene når de utformer sine egne sjekklister. Dette er gjort i Canada. Der er det utarbeidet en standard for å etablere en felles forståelse for hvilken kunnskap leietakere bør ha. Dette mener arbeidsgruppen er en god idé.



## Kostnader

Tabell 6 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til kompetanse for fører

Krav om kompetanse for fører	Estimert kostnad første år	
Standard for sikkerhetsgjennomgang	134 161	300 arbeidstimer Sdir. Generell standard for sikkerhetsgjennomgang.
Utarbeide sjekklister	67 081	150 arbeidstimer i Sdir. Fartøys- eller utleiespesifikke sjekklister.

### 9.6 Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles krav til at virksomhetene har sikkerhetsstyringssystem for fartøyene.

#### Arbeidsgruppens forslag til tiltak:

Arbeidsgruppen mener at det kan være en god ide at utleierne har et sikkerhetsstyringssystem for fartøyene sine. Et sikkerhetsstyringssystem ville inkludert informasjon om båtens begrensninger og vedlikeholdsplan, slik som det allerede er foreslått under krav 9.1. I tillegg ville et sikkerhetsstyringssystem kunne inneholde informasjon om beredskapsplan og risikovurdering, slik DSB sin veileder<sup>22</sup> allerede forventer at utleierne har i sitt internkontrollsystem. Arbeidsgruppen mener derfor at det ikke er behov for å stille et eget krav til sikkerhetsstyringssystem utover det som er foreslått under punkt 9.1 og 9.7.

Sjøfartsdirektoratet bør likevel utarbeide en veileder for sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy, med eksempler, slik at de som ønsker å lage et slikt system for sine fartøy har et utgangspunkt.

#### Bakgrunnen for at kravet/tiltaket ble vurdert:

Å innføre et krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy har blitt diskutert. Et slikt system kan gi utleier en bedre oversikt over bruken av fartøyet, og vedlikeholdet av det. Dette kan gjøre det lettere for utleierne å vurdere risiko i den daglige driften.

Arbeidsgruppen har sett til regelverket rundt de minste passasjerbåtene som fører 12 eller færre passasjerer (12 pax). Rederiet skal etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart sikkerhetsstyringssystem som skal inneholde informasjon som beskriver virksomheten og operasjonsområdet, beskrivelse av det enkelte fartøy med tekniske spesifikasjoner, operasjonelle begrensninger som følge av fartøyets konstruksjon og utrustning og antall personer fartøyet er konstruert for. I tillegg skal systemet beskrive rutiner for seilasplanlegging, følgefartøy, risikofaktorer, rutiner for vedlikehold av fartøy og utstyr- og beredskapsplan.

Arbeidsgruppen diskuterte om et lignende krav kunne vært fornuftig for utleiefartøy. Da måtte man ha utviklet krav til systemet tilpasset utleiedrift. Utleierne har allerede krav til skriftlig dokumentasjon gjennom produktkontrollen og internkontrollforskriften. Arbeidsgruppen mener at disse kravene bør være gode nok for å sikre at det skal finnes en skriftlig risikovurdering ved bruk av fartøyet og en beredskapsplan. Utleierne skal ha skriftlige rutiner som beskriver oppgaver og ansvarsfordeling, samt oppfølging av uhell. DSB sin veileder forklarer hva som forventes av utleierne i forbindelse med internkontroll.

<sup>22</sup>[https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/e6154f8cac6745dd976c4ca491825ecf/veileder\\_for\\_tilbydere\\_av\\_f\\_orbrukertjenester\\_til\\_sjos.pdf](https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/e6154f8cac6745dd976c4ca491825ecf/veileder_for_tilbydere_av_f_orbrukertjenester_til_sjos.pdf)



Kravet til sikkerhetsstyringssystem vil dermed, ifølge DSB, i stor grad være dekket av internkontrollforskriften. Andre bransjer har utarbeidet felles systemer for sine medlemmer. Dersom en bransje utvikler en felles bransjestandard, er det positivt. De vil da måtte ta utgangspunkt i forskriften.

Over 60 % av utleierne svarer «nei» eller «vet ikke» på spørsmål om kjennskap til dette regelverket. Kun 26 % oppgir at de har skriftlige rutiner for oppfølging av uhell og hendelser, og 24 % av kommersielle foretak har gjennomført en risikokartlegging ifølge spørreundersøkelsen 2020. En stor utfordring her er at utleierne ikke kjenner til hvilke krav de allerede har. Arbeidsgruppen konkluderer med at dagens regelverk bør være tilstrekkelig, men at det må arbeides med å gjøre kravene og DSB sine forventninger kjent for utleierne.

### Kostnader:

Tabell 7 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy

Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy	Estimert kostnad første år	
Veileder for sikkerhetsstyringssystem	134 161	300 arbeidstimer i Sdir.

Kostnaden med å inkludere et skriftlig sikkerhetsstyringssystem for virksomheten ville vært basert på tiden utleier tar for å utvikle og holde dokumentet oppdatert. Mange fartøy som er brukt til utleie i dag (over 90 % ifølge spørreundersøkelsen 2020), er CE-merket. Her kan fartøyets dokumentasjon brukes som et utgangspunkt for å beskrive fartøyet og dets bruksbegrensninger. For fartøy som ikke er CE-merket er det ikke sikkert at slik dokumentasjon finnes. Det vil være stor variasjon i hvor mye arbeid dette vil være for utleier avhengig av bedriftens størrelse.

## 9.7 Krav til utstyr om bord

**Arbeidsgruppen har diskutert om det bør stilles strengere krav til utstyr om bord på utleiefartøy.**

### Arbeidsgruppens forslag:

Som tidligere beskrevet har utleiebåter et meget variert bruksområde. Arbeidsgruppen mener det er viktig at utleier har et reflektert forhold til hvilket utstyr som må være om bord i sine fartøy for at sikkerheten skal være ivaretatt. Arbeidsgruppen har i kapittel 9.1 foreslått å innføre krav til ombordstigningsanordning, og i kapittel 9.4 foreslått at det innføres krav til varslingsutstyr om bord. Utover dette, og det som allerede finnes i fritidsbåtregelverket generelt, foreslås det ikke flere krav til utstyr man må ha om bord.

Utstyret som er om bord bør også være en del av vedlikeholdsplanen vi foreslår i kapittel 9.1.

Sjøfartsdirektoratet bør lage veiledningsmateriell om fordelene med ulike typer sikkerhetsutstyr og hvilke krav som gjelder (beskrevet i kapittel 9.10)

### Bakgrunnen for at kravet ble vurdert:

Ifølge spørreundersøkelsen kjenner de fleste utleierne til krav om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy, men det er varierende hvordan fartøyene er utstyrt. Det er lite systematikk i hvilket utstyr de har. I undersøkelsen oppga mange at årsaker til ulykker er relatert til tekniske problemer; motor, drivstoff og/eller batteri.



## Diskusjon rundt krav til annet utstyr

### Redningsmidler

Det finnes i dag et påbud om bruk av flyteutstyr (se kapittel 6.1.2). Mange av flytemidlene er avhengige av at personene er bevisste og kan holde seg flytende med frie luftveier. Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk viser at en stor andel av dødsulykkene forbundet med båtutleie skjer etter fall over bord eller kantring. At luftveiene er sikret og at man er kledd for å minske nedkjøling, kan senke risikoen for at man omkommer. [Redningsselskapet forteller](#)<sup>23</sup> at det var tre tyske turister som klamret seg fast til et båtskrog i 6 timer. De sier at de ikke hadde overlevd uten flytedresser og redningsvester.

I følge SHK sin rapport om ulykker i 2018, er det mulig å gjenopplive nedkjølte personer, men det forutsetter at de har hatt frie luftveier under nedkjølingen. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset flyteutstyr og påkledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen.

Om man ikke skal kreve mer av flyteutstyret (f.eks. redningsvest eller termisk bekledning), er det desto viktigere at personene blir funnet kjapt om de faller over bord. Det er da viktig å ha mulighet for varsling med posisjon i et ulykkestilfelle (se kapittel 9.4).

Arbeidsgruppen har også kommet fram til at det kan være lurt å ha en redningsline om bord. Både utleiery og leietakere bør informeres om fordelene ved å tilby godt redningsutstyr, samt farene ved å bli liggende i kald sjø. Her bør en ta med informasjon om bekledning og overlevelsestider i sjøen. Utleier bør også oppfordres til å gjøre en vurdering av hvilke vester og bekledning som bør kreves etter hvilket farvann båtene skal ut i, svømmedyktigheten til leietakerne, temperaturen i vannet osv. Dette bør inkluderes i veiledningsmateriell, som er beskrevet i kapittel 9.10.

### Kart og navigasjonsutstyr

Arbeidsgruppen henvendte seg til Kartverket for å få innspill om bruk av kart i utleiefartøy. Kartverket anbefaler at alle fritidsfartøy er utstyrt med sjøkart eller andre navigasjonshjelpemidler, at de brukes aktivt i forkant og under seilas. Det er viktig at sjøkartene er oppdaterte og at fører får informasjon om bruken.

Spørreundersøkelsen viser at grunnstøting er et av de vanligste problemene. Bruk av kart kunne kanskje ha forhindret noen av disse hendelsene.

Hovedredningssentralen mener at større båter, over 10 meter, bør ha godkjente kart og utstyr for navigering om bord.

Dersom man ikke er kjent i området, kan det være vanskelig å navigere trygt uten kart. Det er viktig å vite om dybdeforholdene, og være klar over at det finnes grunner som ikke er merket med sjømerker. Sjøkart inneholder også informasjon om fartsrestriksjoner, kabler (luftspenn og undervannskabler), tidevann, vertikal klaring under bro eller havbruk med fortøyninger. Kartplottere gjør det enklere å navigere, og er ofte koblet til GPS slik at de gir båtens posisjon. Kart gir også økt situasjonsforståelse og bedre oversikt over hvor man befinner seg.

---

<sup>23</sup> <https://www.redningsselskapet.no/redningshistorier/fra-fiskelykke-til-ulykke/>





Utfordringer kan være at bruk av kart krever noe forkunnskap, så det må settes av tid til opplæring, og produktene må holdes oppdatert.

Arbeidsgruppen mener at denne informasjonen bør tas med i veiledningsmaterieell til utleiery.

### Ekstra drivstoff

Ifølge spørreundersøkelsen er tap av fremdrift og grunnstøting to av vanligste hendelsene. Deltakerne i arbeidsmøtet mente at to bensintanker i båten bør være et krav, og leietakerne må vite hvordan man bytter tank.

### Krav om digitale systemer for utleiebedrifter

Det finnes flere systemer på markedet i dag som kan hjelpe foretak med den daglige driften, og som også kan bidra til sikkerhetsarbeidet i foretaket. Noen systemer har mulighet for å tilby sikkerhetsjekk på mobil og nettbrett for de som skal leie båt, samt gi oppdaterte værmeldinger, sporing av fartøy via GPS og varsel om turistene går utenfor avtalt område.

Disse oppgavene kan løses uten å investere i et slikt digitalt system, derfor mener arbeidsgruppen at det bør være opp til hver enkelt bedrift om de skal investere i dette. Et eksempel på pris på et slikt system er 4900 kroner per båt per år.

Videre kan det være hensiktsmessig at fartøyet er utstyrt med

- Tau/kjetting/anker
- Lenseutstyr
- Årer
- Nødbluss og lys til signalisering

Tabell 8 viser kostnadseksempler for utstyr listet opp i dette kapittelet.

Tabell 8 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til utstyr om bord

Krav til utstyr om bord	Estimert kostnad første år	
Oppblåsbar redningsvest	1 000	Eksempelpris
Flytedress med termisk beskyttelse	2 000	Eksempelpris
Redningsline	2 000	Eksempelpris
Kartplotter	100 000	Eksempelpris
Tau/kjetting/anker	5000-8000	Eksempelpris
Lenseutstyr	-	Ulike prisklasser. Avhenger av type.
Årer	1 000	Eksempelpris
Nødbluss	1 000	Eksempelpris
Ekstra drivstoff	1 000	Eksempelpris
Digitale systemer	4 900	Eksempelpris



## 9.8 Krav til kompetanse for utleier

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør komme et krav til kompetanse og eventuelt kurs for utleier.

### Arbeidsgruppens forslag:

Arbeidsgruppen mener det bør vurderes å utarbeide et e-læringskurs som kan gi utleier viktig kunnskap om hvilket regelverk som gjelder deres virksomhet og praktiske eksempler på hvordan virksomheten kan utføres på en god måte. Opplæringen bør være frivillig, og ikke et krav.

I tillegg bør utleiery oppfordres til å skaffe seg formell kompetanse om bruk av fritidsbåt, gjennom for eksempel å ta båtførerprøven eller fritidsskippersertifikat.

### Bakgrunn for tiltaket:

Spørreundersøkelsen (2020) viste at kjennskap til gjeldende regelverk er dårlig. Ifølge undersøkelsen er det kun 4 av 10 som kjenner til produktkontrollloven og internkontrollforskriften og hvordan disse regulerer fartøysutleie.

Det er få felles retningslinjer for rutiner i bransjen. Ved å vise gode eksempler på hvordan man kan arbeide med internkontroll og rutiner, kan det bli enklere for utleierne å forbedre sitt eget arbeid.

På bakgrunn av at det ikke stilles krav til kompetanse for båtutleiery, har arbeidsgruppen diskutert om utleierne har god nok kompetanse/kjennskap til fartøyene sine for å vurdere fartøyets begrensninger og om de har forutsetninger for å sette grensen for når leietaker ikke bør dra ut. Kompetansekrav til utleiere bør også inkludere kunnskap om årsaker til ulykker.

For å øke kunnskapen hos utleiere har arbeidsgruppen diskutert både obligatorisk etablererprøve og frivillig kurs for utleiere.

DSB er kritisk til godkjenningsordninger, da dette ikke er praktisert på noe annet område under forbrukertjenestebegrepet. For å kunne levere en forbrukertjeneste, har man allerede et krav om å ha nødvendig kunnskap for å kunne vurdere fare/risiko ved tjenesten. Det kan være vanskelig å lage en godkjenningsordning som skal gå god for at aktøren driver på en sikker måte, da sikker drift er avhengig av kontinuerlig sikkerhetsarbeid og at aktøren stilles ansvarlig til enhver tid. Av denne grunn mener arbeidsgruppen at et slikt kurs ikke bør være en godkjenningsordning.

### Frivillig kurs

I Canada har Transport Canada utviklet et e-læringskurs som utleiere kan ta på nett (se punkt 6.2.5). Dette kurset er frivillig og laget i samarbeid med næringen. Kursbeviset som viser at utleier tar sikkerhet på alvor, kan benyttes til markedsføring.

Om man hadde laget et slikt kurs kunne man bidratt til at utleierne fikk kjennskap til regelverket og ble kjent med veiledere og sjekklistey.

Det kan bli en utfordring å nå ut til utleierne med et slikt frivillig kurs. De som aktivt velger bort å følge dagens regelverk ville sannsynligvis heller ikke tatt kurset. Likevel kunne nok kurset ha blitt en god ressurs for de som ønsker å lære mer.

### Krav til båtførerbevis

Arbeidsgruppen har også diskutert om man burde satt et krav om at utleiere må ha båtførerbevis. Dette vil sikre at de har et minimum av kunnskap om bruk av fritidsbåt. Dette kunne ha sikret



kunnskap om bruk av fritidsfartøyene, men hadde ikke sikret kunnskap om f.eks. kravene i produktkontrollloven og internkontrollforskriften. Arbeidsgruppen mener likevel at det bør bli en anbefaling at utleiery har kompetansebevis for de fartøyene som blir leid ut.

### Kostnader

Utvikling av opplæringsverktøy etter mal fra Canada: Produksjon av én times opplæringsverktøy, utvikling av materiell samt utvikling av nettside og løsning for utsendelse av kursbevis er estimert til minimum 1,5 millioner kroner. Det er ikke hentet inn priser på dette, da det avhenger av hva man vil lage og hvilket nivå man vil legge seg på.

Tabell 9 - Kostnader knyttet til tiltaket krav til kompetanse for utleier

Krav til kompetanse for utleier		
Opplæringsfilm etter mal fra Canada	1 500 000	Estimert kostnad for en opplæringsfilm
Nettsideløsning	9 500	Estimert kostnad for nettsideløsning

## 9.9 Krav om ansvarsforsikring på fartøy

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør komme et krav til forsikring (minimum ansvarsforsikring) for fritidsbåter som leies ut.

### Arbeidsgruppens forslag:

Flere forsikringsselskaper har i dag strengere krav til vedlikehold og tilstand på fartøyene i sine vilkår, enn regelverket krever. Sikkerheten kan dermed bli bedre ved at utleier har ansvarsforsikring. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at alle utleiery må oppfordres til å forsikre fartøyene sine.

### Bakgrunnen for at kravet ble vurdert:

I dag er det ikke et krav til å forsikre fritidsbåter eller utleiebåter. Ifølge arbeidsmøtet var alle møtedeltakerne positive til et krav om ansvarsforsikring. NHO har dette som medlemsfordel og anbefaling for alle sine medlemmer. Spørreundersøkelsen (2020) viste at en stor andel av respondentene mente at ansvarsforsikring er et tiltak som kan redusere antallet alvorlige ulykker.

### Krav til forsikring

Flere av forsikringsselskapene som tilbyr forsikring til båtutleier, krever at fartøyene skal holdes i forsvarlig sikkerhetsmessig stand for å kunne tegne forsikring.

Forsikring vil også sikre at leietaker eller utleier ikke blir stående med det økonomiske ansvaret i tilfelle personskader eller materielle skader.

### Kostnader

Pris på forsikring avhenger av båtens type, pris, motorstørrelse, båtstørrelse, båtens alder og lengden på utleieaktiviteten. Det finnes også en mengde forskjellige forsikringsselskaper som tilbyr forskjellige vilkår og priser.

### Eksempel

Forsikring av utleiebåt i Bud og Hustad forsikring, som forsikrer mange utleiefartøy i dag: Om man tar utgangspunkt i at båten er verdt 300 000, vil dette gi en bruttopremie på 9000 per år, med fratrukk av bonuser gir det en netto premie på 6000 per år.



Selskapet opplyser at det er en betingelse at utleier følger alle offentlige lover og forskrifter med hensyn til standard på båt, vedlikehold, utrustning osv. De setter også en betingelse at utleier følger DSB sin veileder for tilbydere av forbrukertjenester, og et eget skjema for sikkerhetsgjennomgang. De har også gitt rabatter til medlemmer som har montert sporing/AIS på fartøyene sine.

Tabell 10 - Kostnad knyttet til tiltaket krav om ansvarsforsikring for fartøy

Krav om ansvarsforsikring for fartøy	Estimert årlig kos
Kostnadseksempel Bud og Hustad forsikring	6 000

*Eksempelkostnad for forsikring for en utleiebåt*

## 9.10 Informasjons- og holdningsskapende arbeid

**Arbeidsgruppen har diskutert hvordan økt informasjons- og holdningsskapende arbeid kan øke sikkerheten.**

### Arbeidsgruppens forslag:

Et av hovedfunnene i denne utredningen, er at det er utilstrekkelig kjennskap til dagens regelverk og krav. Arbeidsgruppen antar at sikkerheten kan bedres ved å intensivere informasjonsarbeidet, forbedre informasjonsmateriell, og drive kampanjevirkosomhet ut mot foretak som driver utleie.

Det anbefales at DSB, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet samarbeider med næringen for å utvikle klarere retningslinjer for utleiedrift og tilhørende fartøy. Det anbefales også at det settes av midler til å ha oppsøkende kampanjer mot utleiere.

### Bakgrunnen for at tiltaket ble vurdert:

Kun 38 % av utleierne i Spørreundersøkelsen (2020) svarte at de kjente til at produktkontrollloven og internkontrollforskriften gjelder for virksomhetene som leier ut fartøy. Kun 57 % av de spurte mente at myndighetenes informasjon om gjeldende krav var tilstrekkelig eller bedre. Det er lite bransjesamarbeid og felles retningslinjer blant utleieaktørene i dag. Her kan mye forbedres. Gode holdninger til gjeldende regelverk er viktig for å sikre etterlevelsen av regelverket.

### Diskusjon rundt tiltaket

Det mangler en samlet oversikt med kontaktinformasjon over utleieaktører i Norge. Dette kan gjøre det vanskelig å nå ut til alle. Fiskeridirektoratet har sitt register over fisketurismebedrifter, men det mangler en god oversikt med kontaktdetaljer over andre utleieaktører.

Ved utvikling av nytt informasjonsmateriell må man finne en god balanse mellom å gi god informasjon om regelverk og praktiske eksempler på hvordan virksomheten kan utføres på en god måte. DSB mener det blir utfordrende å lage maler for internkontroll, da de fort oppfattes som fasiter, og malene ikke vil være uttømmende. DSB mener at det mest hensiktsmessige er at bransjeorganisasjonene selv utarbeider slike maler, og at DSB og Sjøfartsdirektoratet som myndighet kommer med innspill og veiledning i forhold til f.eks. regelverksforståelsen.

Det er viktig å informere om hvordan redningstjenesten i Norge fungerer. I noen land må man betale selv for redningsaksjoner. Man kan derfor risikere at utenlandske personer venter for lenge med å ringe etter hjelp da de er redde for å få regningen. I Norge skilles det mellom «search and rescue»-oppdrag (SAR) og serviceoppdrag, der SAR-oppdrag blir betalt av staten. Det Norske Turistforening (DNT) erfarer at det er lite forståelse hos turister for hvordan redningsaksjoner foregår i Norge.



Sjøfartsdirektoratet mener at det kan være nyttig å lage diverse veiledningsmateriell til utleierne. Økt kampanjevirkosomhet og utvikling av informasjonsmateriell krever økte ressurser.

En viktig bidragsyter til at det skal bli tryggere å leie båt i Norge er at myndighetene setter av tid og ressurser til å drive kontinuerlig og årlig kampanjevirkosomhet. Gode holdninger til sikkerhet er viktig for å sikre etterlevelse av regelverket, så det er viktig at det fokuseres på holdningsskapende arbeid.

### Eksempler på materiell som kan lages

Spørreundersøkelsen og arbeidsmøtet (2020) har synliggjort behovet for noe mer materiell som kan deles ut til utleiere. Her er noen eksempler på hva som kan utarbeides:

- Bransjeretningslinjer med tiltak som adresserer spesifiserte relevante hendelsestyper med risiko for leietaker.
- Informasjon om redningstjenesten i Norge på flere språk.
- Retningslinjer for anbefalt kommunikasjons- og varslingsutstyr. Det bør legges vekt på at kommunikasjonsutstyret er mulig å betjene av en person som ligger i vannet. Må inkludere info om [Hjelp 113-appen](#)<sup>24</sup> eller mulighet for varsling med posisjon via [Advanced Mobile Location \(AML\)](#).<sup>25</sup>
- Informasjonsbrosjyre til leietaker om hva de skal forvente av en utleiebedrift i Norge (3 ukers arbeid)
- Informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr med liste over anbefalt utstyr, og informasjon om gjeldende regelverk.
- Informasjonsfilmer som presenterer regelverk og krav, både for utleier og leietaker.

### Kampanjer

Oppsøkende kampanjer er gjennomført med stort hell av Sjøfartsdirektoratet tidligere. Man har da brukt personell langs kysten til å oppsøke både fritidsbåtfolk i gjestehavner og fiskere. Det har blitt godt mottatt at Sjøfartsdirektoratet har møtt opp for å veilede og gi gode råd. Slike oppsøkende kampanjer kunne blitt gjort i samarbeid mellom etater. Man kan kombinere oppsøkende virksomhet med nyhets saker på nett, sosiale medier og bransjeforum.

I tillegg har arbeidsgruppen diskutert at det kan være vanskelig å nå ut til utenlandske fisketurister og at man da kan prøve å nå ut til gruppen via internasjonale messer for fisketurisme. Man kan også forsøke å få til et samarbeid med utleieformidlere som f.eks. Din Tur og Airbnb, for at de kan bidra til å spre informasjon til leietakere.

Dersom det blir innført nye krav, er det viktig at utleierne forstår hvorfor tiltakene er innført. Da vil kravene sannsynligvis bli både bedre forstått og respektert. Dette er det viktig å kommunisere ut til næringen.

### Andre måter å spre informasjon om regelverket til utleiere

Samarbeid med bransjeorganisasjoner og destinasjonsselskaper.

---

<sup>24</sup> [https://norskluftambulans.no/hjelp113/?gclid=EAlalQobChMIzayr-oSj7wIVC6-yCh151A8CEAAYASAAEgKaCfD\\_BwE](https://norskluftambulans.no/hjelp113/?gclid=EAlalQobChMIzayr-oSj7wIVC6-yCh151A8CEAAYASAAEgKaCfD_BwE)

<sup>25</sup> <https://www.nkom.no/telefoni-og-telefonnummer/nodnummer-nodanrop-og-lokalisering>



## Kostnader

Tabell 11 - Kostnader knyttet til tiltaket informasjon og holdningsskapende arbeid

Informasjon og holdningsskapende arbeid		Estimert kostnad første år
<b>Informasjonsarbeid</b>		
Bransjeretningslinjer med tiltak som adresserer spesifiserte relevante hendelsestyper med risiko for leietaker	33 540	75 arbeidstimer i Sdir.
Informasjon om redningstjenesten på flere språk	33 540	75 arbeidstimer i Sdir.
Informasjon om hva leietaker skal forvente av en utleiebedrift i Norge		
Informasjonsfilmen om regelverk og krav for utleier og leier	1 000 000	Estimert kostnad for informasjonsfilm.
Veiledningsmateriell for rednings- og sikkerhetsutstyr	67 081	150 arbeidstimer i Sdir.
Generell oppfølging og oppdatering av informasjon og retningslinjer	33 540	75 arbeidstimer i Sdir.
<b>Oppsøkende kampanje</b>		
Produksjon og opptrykk av sjekklister og veiledere	10 000	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.
Produksjon av t-skjorter eller annet materiell	100 000	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.
Reiser	50 000	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.
Arbeid for inspektører som skal ut på kampanje	592 265	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir. 1200 arbeidstimer i Sdir.
<b>Markedsføring</b>	167 081	Markedsføring av ny informasjon, nye regelverk, krav, kampanjer etc. 150 arbeidstimer i Sdir + 100 000 kr per år for annonsering etc.

## 10 Nytt regelverk for utleiefartøy?

En eventuell innføring av nye krav til utleievirksomheter og fritidsfartøy som blir leid ut krever endringer i regelverket. Fritids- og småbåtloven er utgangspunktet for å fastsette krav til sikkerhetsutstyr for fritidsfartøy. Utleievirksomheter reguleres av produktkontrollloven.

Det er mulig å fastsette krav til utstyr i fritidsfartøy som blir leid ut med hjemmel i fritids- og småbåtloven § 23. Forbrukertjenesten og produktet som utleievirksomheter tilbyr, kan reguleres med hjemmel i produktkontrollloven § 4.

I tillegg til materielle krav, må myndighet til å føre tilsyn fastsettes med hjemmel i fritids- og småbåtloven § 26 og produktkontrollloven § 8.



Sjøfartsdirektoratet har fått delegert myndighet til å fastsette forskrift med hjemmel i produktkontrollloven §§ 4 og 8 og fritids- og småbåtloven § 26. Det er mulig å lage en egen forskrift som regulerer kommersielle virksomheter som tilbyr utleie av fritidsfartøy. Denne forskriften kan inneholde krav til konstruksjon, utstyr, virksomhet og tilsyn.

Alternativt kan krav til virksomheten reguleres av produktkontrollloven og internkontrollforskriften alene. Disse forvaltes i dag av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Krav til utleiefartøy må i så fall kan fastsettes i relevant forskrift som forvaltes av Sjøfartsdirektoratet.

## 11 Økonomiske og administrative konsekvenser av tiltakene (under arbeid)

Dette kapitlet beskriver kostnadsvirkninger og nyttevirkninger for tiltakene beskrevet i kapittel 9.

For å estimere kostnader knyttet til antall utleiefartøy og antall utleiebedrifter har vi tatt utgangspunkt i registeret over turistfiskevirksomheter hos Fiskeridirektoratet. Det er 1374 registrerte utleiere og 5783 registrerte fartøy i dette registeret. Grunnen til at vi bruker registrerte turistfiskebedrifter, er at det ikke finnes en fullstendig oversikt over alle utleiere og utleiefartøy. Det er derfor svært sannsynlig at kostnadsestimatene er lavere enn det som er reelt.

Tabellen under viser generelle forutsetninger som er gjennomgående for alle kostnadsestimatene.

Tabell 12 - Generelle forutsetninger

Generelle forutsetninger			
Antall utleiebedrifter	1374	Antall utleiefartøy*	5783
KPI	2,5 %	Timepris rådgiver/seniorrådgiver SDIR <sup>26</sup>	447
Reallønnsvekst	1,3 %	Timepris inspektør SDIR <sup>27</sup>	494
Kalkulasjonsrente	4,0 %	Timepris ekstern <sup>28</sup>	448
Levetid tiltak	10 år		

\*Antall utleiefartøy i 2020 i Fiskeridirektoratets register. Ved å ta utgangspunkt i antall fritidsfartøy i 2012 og antall fritidsfartøy i 2018 (ifølge Båtlivsundersøkelsen) estimerer vi at antall fritidsfartøy vil øke med 3,94 % hvert år. Vi forutsetter samme økning i utleiefartøy hvert år.

Tiltakene i denne utredningen har kostnads- og nyttevirkninger for både Sjøfartsdirektoratet, utleienæringen og samfunnet.

De fleste av kostnadene som kommer fram i utredningen er kostnader som ligger hos Sjøfartsdirektoratet. Disse kostnadsestimatene er i hovedsak basert på erfaringer gjort av ansatte i arbeid med sjekklistor, kampanjer, regelverksendringer osv.

<sup>26</sup>  $\frac{583\,522 \text{ (gjennomsnittslønn rådgiver/seniorrådgiver sdir)} \times 1,1385 \text{ (pensjon)} \times 1,141 \text{ (arbeidsgiveravgift)}}{1695} = 447$

<sup>27</sup>  $\frac{644\,000 \text{ (gjennomsnittslønn inspektør sdir)} \times 1,1385 \text{ (pensjon)} \times 1,141 \text{ (arbeidsgiveravgift)}}{1695} = 494$

<sup>28</sup>  $\frac{585\,000 \text{ (gjennomsnittslønn Norge)} \times 1,1385 \text{ (pensjon)} \times 1,141 \text{ (arbeidsgiveravgift)}}{1695} = 448$





Tabellene under viser prissatte kostnads- og nyttevirkninger over ti år for hvert av tiltakene.

Tabell 13 - Kostnader knyttet til krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy over ti år

Krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Merking av ikke CE-merket båt*	2 340 324	Utleier	Vurdering fra kompetent personell og merking av båten. Eventuelle reisekostnader kommer utenom. Baserer seg på kostnad på service, gitt av et verksted.
CE-merking av ikke CE merket båt*	13 351 790	Utleier	Kun undersøkelsen, i tillegg kommer dokumentasjon og beviser, sertifikatkostnader og reisekostnader.
Veileder for vedlikehold	134 161	Sjøfartsdirektoratet	300 arbeidstimer i Sdir
Leider*	1 711 768	Utleier	Finnes i ulike prisklasser. Installasjonskostnader er ikke inkludert.

Tabell 13 viser kostnader for en 10-års periode for alle utleiefartøy<sup>29</sup>. Ifølge spørreundersøkelsen var det 7,4% av fartøyene som var eldre enn fra 1998, og som ikke var CE-merket. Vi forutsetter at 7,4% (390) av alle utleiefartøy ikke er CE-merket. Kostnader merket med \* vil derfor kun basere seg på fartøy som ikke er CE-merket.

Tabell 14 - Kostnader knyttet til krav til tilsyn over ti år

Krav til tilsyn	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Utarbeide regelverk	201 242	Sjøfartsdirektoratet	450 arbeidstimer i Sdir. Antall arbeidstimer estimert ut ifra arbeid med annen forskrift.
Opparbeide plan for tilsyn	416 204	Sjøfartsdirektoratet	337,5 arbeidstimer i Sdir + 75 arbeidstimer per år for oppdatering, oppfølging og vedlikehold.
Kostnad knyttet til tilsyn	1 758 839	Sjøfartsdirektoratet	400 arbeidstimer i Sdir. Anslår 10 tilsyn per år, 40 timer per tilsyn. Inkluderer ikke reisekostnader, forutsetter bruk av inspektører på nærmest lokasjon.

Kostnadene i tabell 14 baserer seg på generelle forutsetninger i tabell 12 og timeestimer gitt av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

Tabell 15 - Kostnader knyttet til krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy over ti år

Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Utarbeide skjema for registrering hos Sdir.	149 406	Sjøfartsdirektoratet	37,5 arbeidstimer i Sdir. Utarbeide og opprette skjema for registrering.
Markedsføring av registreringsordning	300 000	Sjøfartsdirektoratet	Estimert pris for markedsføring av ordning.

Kostnadene i tabell 15 baserer seg på generelle forutsetninger i tabell 12 og timeestimer gitt av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

<sup>29</sup> «alle utleiefartøy» og «alle utleiebedrifter» refererer til antall oppgitt i Tabell 12.



Markedsføring av registerordning baserer seg på pris for markedsføring av annet register.

Tabell 16 - Kostnader knyttet til krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr over ti år

Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Telefon	2 360 425	Utleier	Estimert kostnad for en mobiltelefon inkl. abonnement.
Håndholdt VHF	71 555 463	Utleier	Estimert kostnad for en VHF inkl. abonnement.
AIS	88 197 691	Utleier	Estimert kostnad for en AIS.
Nødpeilesender	54 229 182	Utleier	Estimert kostnad for nødpeilesender inkl. abonnement.
GPS	38 751 182	Utleier	Estimert kostnad for GPS.
Informasjonsskriv til utleiery	16 770	Sjøfartsdirektoratet	37,5 arbeidstimer i Sdir. Utarbeide skjema.

Kostanden for telefon forutsetter at hver utleier har en telefon tilgjengelig for utlån. Kostanden for VHF, AIS, nødpeilesender og GPS er samlet kostnad dersom hvert utleiefartøy skal være utstyrt med en av disse, og vi forutsetter at ingen fartøy har dette utstyret i dag. Kostnadsestimatene tar hensyn til at antall utleiefartøy øker hvert år.

De ulike typene kommunikasjons- og sporingsutstyr kommer i ulike prisklasser, og en kan derfor finne rimeligere alternativer.

Tabell 17 - Kostnader knyttet til krav om kompetanse for fører over ti år

Krav om kompetanse for fører	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Standard for sikkerhetsgjennomgang	134 161	Sjøfartsdirektoratet	300 arbeidstimer i Sdir. Generell standard for sikkerhetsgjennomgang.
Utarbeide sjekklister	67 081	Sjøfartsdirektoratet	150 arbeidstimer i Sdir. Fartøys- eller utleiespesifikke sjekklister.

Kostnadene i tabell 17 baserer seg på generelle forutsetninger i tabell 12 og timeestimer gitt av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

Tabell 18 - Kostnad knyttet til krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy over ti år

Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Veileder for sikkerhetsstyringssystem	134 161	Sjøfartsdirektoratet	300 arbeidstimer i Sdir.

Kostnadene i tabell 18 baserer seg på generelle forutsetninger i tabell 12 og timeestimer gitt av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.



Tabell 19 - Kostnader knyttet til krav til kompetanse for utleier over ti år

Krav til kompetanse for utleier	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Opplæringsfilm etter mal fra Canada	1 500 000	Sjøfartsdirektoratet	Estimert kostnad for en opplæringsfilm.
Nettsideløsning	9 500	Sjøfartsdirektoratet	Estimert kostnad for nettsideløsning.

Kostnadsestimatet for en opplæringsfilm baserer seg på kostnader knyttet til tidligere produserte filmer, mens estimatet for nettsideløsning er kostnad for utvikling i en eksisterende læringsportal.

Tabell 20 - Kostnader knyttet til krav om ansvarsforsikring for fartøy over ti år

Krav om ansvarsforsikring for fartøy	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
Kostnadseksempel Bud og Hustad forsikring	325 304 342	Utleier	Eksempelkostnad for forsikring på utleiebåt.

Estimert kostnad forutsetter at alle utleiefartøy forsikres med dette eksempelet. Det finnes flere forsikringsselskap som tilbyr båtforsikring og prisen kan derfor variere.

Tabell 21 - Kostnader knyttet til informasjon og holdningsskapende arbeide over ti år

Informasjon og holdningsskapende arbeid	Estimert kostnad	Kostnad	Kommentar
<b>Informasjonsarbeid</b>			
Bransjeretningslinjer med tiltak som adresserer spesifiserte relevante hendelsestyper med risiko for leietaker.	33 540	Sjøfartsdirektoratet	75 arbeidstimer i Sdir.
Informasjon om redningstjenesten på flere språk	33 540	Sjøfartsdirektoratet	75 arbeidstimer i Sdir.
Informasjon om hva leietaker skal forvente av en utleiebedrift i Norge	33 540	Sjøfartsdirektoratet	75 arbeidstimer i Sdir.
Informasjonsfilmen om regelverk og krav for utleier og leier	1 000 000	Sjøfartsdirektoratet	Estimert kostnad for informasjonsfilm.
Veiledningsmaterieill for rednings- og sikkerhetsutstyr	67 081	Sjøfartsdirektoratet	150 arbeidstimer i Sdir.
Generell oppfølging og oppdatering av informasjon og retningslinjer	282 924	Sjøfartsdirektoratet	75 arbeidstimer i Sdir per år.
<b>Oppsøkende kampanje</b>			
Produksjon og opptrykk av sjekklister og veiledere	10 000	Sjøfartsdirektoratet	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.
Produksjon av t-skjorter eller annet materieill	100 000	Sjøfartsdirektoratet	Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.



Reiser	50 000	Sjøfartsdirektoratet	<i>Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.</i>
Arbeid for inspektører som skal ut på kampanje	592 265	Sjøfartsdirektoratet	<i>Estimert kostnad baserer seg på en tidligere oppsøkende kampanje i regi av Sdir.</i>
<b>Markedsføring</b>	1 441 158	Sjøfartsdirektoratet	<i>Markedsføring av ny informasjon, nytt regelverk, krav, kampanjer etc.</i>

Kostnadene for utarbeidelse av informasjonsmateriale i tabell 21 baserer seg på generelle forutsetninger i tabell 12 og timeestimer gitt av ansatte i Sjøfartsdirektoratet.

Kostnadene for markedsføring forutsetter kr 100 000 til annonsering per år samt 150 arbeidstimer per år i Sjøfartsdirektoratet.

Tabell 22 - Estimerte nyttevirkninger over ti år

Nyttevirkninger	Estimert gevinst	Gevinst	
Reduksjon i antall omkomne	105 191 959	Samfunnet	Basert på 36 omkomne i forbindelse med bruk av utleiefartøy de siste 10 år og en antakelse om 10 % reduksjon i antall omkomne per år.
Reduksjon i antall fartøyskader	3 597 802	Samfunnet	

Utdrag fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk viser at blant de omkomne i båtulykker de siste 10 årene var det 36 personer som hadde leid båt. Verdien av et statistisk liv er satt til 34 640 000. Dersom tiltakene fører til en reduksjon i antall omkomne på 10 % per år vil dette tilsvare en besparelse for samfunnet på over 105 millioner ti år.

Ifølge Finans Norge ble det i 2020 utbetalt 608 millioner kroner i erstatning for skader på fritidsbåt. Vi anslår at det er om lag én million fritidsfartøy i Norge. Ved å forutsette at ulykkene fordeler seg jevnt i populasjonen, vil utbetalinger til utleiefartøy utgjøre (med utgangspunkt i 5783 fartøy) 0,6 % av fritidsbåtene. Vi tar utgangspunkt i gjennomsnittlig økning i utbetalinger fra 2015–2020 for å estimere årlig økning for ti år. Dersom tiltakene fører til en reduksjon i fartøyskader på 10 % per år vil dette tilsvare en besparelse for samfunnet på nesten 3,6 millioner på ti år.

Sjøfartsdirektoratet har ikke funnet noen oversikt over ulykker med utleiefartøy med informasjon om personskader. Det er derfor ikke blitt gjort beregninger for å prøve å estimere en eventuell gevinst av en reduksjon i personskader. Dette blir vurdert og diskutert under ikke prissatte virkninger.

### Ikke-prissatte virkninger

For de ikke-prissatte nyttevirkningene har vi benyttet pluss-minus metoden med følgende skala:

- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig/ingen konsekvens



Tabell 23 – Ikke-prissatte virkninger for alle tiltak

	Reduksjon i personskader	Hever kvaliteten på utleienæringen	Økt kunnskap for leietaker	Miljøeffekt	Tidsbesparende for søk og redningsarbeid	Oppgradering av flåte	Økt sikkerhet og trygghetsfølelse	Vurdering
Krav til konstruksjon og vedlikehold av fartøy	++++	+++	0	+++	0	++++	++++	4
Krav til tilsyn	++	++	0	++	+	+++	+++	7
Krav til registrering av utleiebedrift og fartøy, og merking av fartøy	+	+++	++	++++	++++	+	++	5
Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr	+++	+++	++	+++	++++	+++	+++	2
Krav om kompetanse for fører	++++	0	+++	+	++	0	++++	6
Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy	+++	++++	++	++	++	++++	+++	3
Krav til utstyr om bord	+++	+++	0	+	++	++	++	7
Krav til kompetanse for utleier	++++	+++	+++	++	++	++	++++	3
Krav om ansvarsforsikring for fartøy	++	++	0	+	+	+++	++++	7
Informasjon og holdningsskapende arbeid	+++	++++	++++	+++	+++	++	+++	1

Av de 27 ulykkene med omkomne fra 2011–2019 var det i 52 % av ulykkene flere enn én person om bord. I noen tilfeller hadde de overlevende ingen skader, mens noen var kritisk skadet. Det finnes lite informasjon om skadeomfanget hos de overlevende.

I de 165 oppdragene med utleiefartøy registrert hos Redningsselskapet var det i 87 % av tilfellene mer enn én person om bord. Vi har ingen informasjon om skadeomfanget hos personene i disse hendelsene.

Økt kunnskap hos både utleier og fører vil ha en positiv effekt på skadeomfanget ved ulykker med utleiebåter. Bedre utrustede fartøy vil sannsynligvis føre til færre uønskede hendelser. Kommunikasjons- og sporingsutstyr kan bidra til at hjelpen kommer raskere, og at personskader kan unngås.

I 2020 hadde Hovedredningssentralen 321 hendelser registrert som «drivende objekt». Dette kan være oppdrag med drivende fartøy med fører, drivende tomt fartøy, drivende kano/kajakk/seilbrett osv. Redningstjenesten bruker hvert år en del ressurser på å undersøke tomme drivende fartøy for å fastslå om fartøyet har slitt seg, eller om fører har falt over bord. Dersom man kunne sjekket fartøyet opp mot et register, eller merking på fartøyet, ville dette høyst sannsynlig gjort disse oppdragene mer effektive.

Ifølge spørreundersøkelsen hadde 47 % av utleierne ikke kjennskap til produktkontrollen og internkontrollforskriften. Dersom utleiere og leietakere får mer kunnskap om for eksempel regelverk,



vil utleiery kunne tilby en sikrere tjeneste. Leietakere blir også mer bevisste på hva de kan forvente når de leier et fartøy.

Hvis det blir innført krav som fører til store kostander for utleier er det fare for at noen velger å avslutte utleieaktiviteten. Dette kan gå ut over lokal verdiskapning. Ifølge Vest-Finnmark Rådet er næringen positiv til skjerpede krav selv om det kan føre til økte utgifter for foretakene. Dette blir sett på som nødvendig for å hindre at de som driver useriøst tar mer og mer av markedsandelen. Dette vil igjen heve kvaliteten på utleienæringen.

Dersom det innføres et krav til konstruksjon og sikkerhetsstyringsystem vil dette også ha en positiv miljøeffekt. Det kan forventes at levetiden på båten forlenges med jevnlig vedlikehold, færre fartøy blir liggende forlatt uten eier osv. Et annet eksempel er at dersom et fartøy har kommunikasjon og sporing, vil et eventuelt redningshelikopter kunne redusere forbruket av drivstoff i redningsaksjonen, dersom de kan redusere tiden på lete-/redningsaksjonen.

### **Koronapandemien og effekten den har hatt på utleiebransjen**

Koronapandemien er den alvorligste krisen Norge har opplevd siden andre verdenskrig. Pandemien og smitteverntiltakene som ble iverksatt, har hatt store konsekvenser for alle deler av samfunnet, der fisketuristnæringen og reiselivet generelt er svært hardt rammet. Flere bedrifter har måttet permittere nesten alle sine ansatte<sup>30</sup>. Covid-19-pandemien og stengte grenser har satt en stopper for de mange utenlandske turistene og fisketurene som det eller hadde vært mange av. På bakgrunn av dette, kan det være en merbelastning for en allerede hardt økonomisk rammet bransje å få flere økonomiske krav å forholde seg til. På tross av tøffe økonomiske tider, har det kommet signaler fra både næringen og organisasjoner om at et strengere regelverk kan være fornuftig.

---

<sup>30</sup> <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/OpLazk/fisketurismen-hardt-rammet-i-nord-brutalt>



## 12 Vedlegg

### 1 Dødsulykker med utleiefartøy 2011 – 2019:

hendelsesforløp	ant.	ant. døde	år	mnd.	nasjonalitet	fartøytype	type ulykke
En tysk mann omkom da båten fylte seg med vann under kjøring. Mannen brukte flytevest.	4	1	2011	oktober	Tyskland	Lukket eller delvis lukket motorbåt med innenbordsmotor	Lekkasje
Fire polske menn var ute og fisket da båten kantret. Mennene falt i vannet og omkom. De brukte ikke flyteutstyr.	4	4	2012	juni	Polen	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Kantring
En 19 år gammel mann druknet da han falt over bord under fart fra en åpen båt. Han hadde ikke flyteplagg på seg. Det var fire personer om bord i båten. Båten befant seg på Sørfjorden.	4	1	2012	mai	Norge	Lukket eller delvis lukket motorbåt med innenbordsmotor	Person-ulykke
En utenlandsk mann omkom under sportsutøvelse med kajakk i elv.	1	1	2012	august	Irland	kajakk	Kantring
En utenlandsk sportsutøver omkom under kajakkpadling.	1	1	2012	juli	Nederland	kajakk	Kantring
En utenlandsk mann omkom da han veltet med kajakk i elv.	1	1	2012	juli	Tyskland	Kajakk	Kantring
En person var funnet i sjøen, og det var mistanke om flere savnede. To personer til ble funnet. De som var involvert i ulykken var fra Tyskland. For to av dem var tilstanden kritisk. Ulykken skjedde ved at båten sank, trolig som følge av at én eller flere store bølger (brottsjø) fylte båten.	3	2	2013	april	Tyskland	Åpen motorbåt med innenbordsmotor	Kantring
En mann dro ut i en åpen båt mandag ettermiddag, og ble ikke meldt savnet før tirsdag morgen. Et helikopter fant den savnede mannen liggende i sjøen like ved båten. Han ble berget opp, men ble bekreftet omkommet nokså raskt, opplyser Politiet. Den russiske mannen var midt i 40-årene, og var på fiskeferie.	1	1	2013	mars	Russland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor 18 fot	Person-ulykke
En kvinne i 20-årene omkom i en raftingulykke en lørdag kveld. Kvinnen rafta sammen med flere andre turister. Det var to båter i følge nedover elva da båten kvinnen satt i kantret. Hun ble liggende i vannet i 20 minutter og	1	1	2013	juli	Norge	Ukjent	Kantring





var livløs da hun ble hentet opp.							
Tre utenlandske fisketurister var savnet etter at en fritidsbåt hadde gått rundt. Det ble satt i gang en redningsaksjon. Det var nordlig bris, og det skal ha vært en del undersjø da den 22 fot lange, åpne båten kantret. Tre tyske statsborgere i 50-årene omkom i ulykken. Politiet har fått båten inn til land, og vil foreta tekniske undersøkelser, samt avhør av enkeltpersoner. Alle skal ha brukt flyteplagg/vest, men lå for lenge i det kalde vannet.	3	3	2015	mai	Tyskland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor Aquasport 222 med en nyere 140 hk påhengsmotor	Kantring
Tre personer veltet mandag ettermiddag i en kano. En av personene ble senere på kvelden erklært omkommet. Han lå i vannet i omtrent én time før han ble funnet på cirka to meters dyp, mellom 50 og 70 meter fra land. To av de tre personene som var i kanoen klarte å svømme til land. De var nedkjølt, og ble sendt videre til sykehuset for kontroll. Alt tyder på at det er tre personer som har oppholdt seg i kanoen uten flyteutstyr, og at den deretter har veltet. Dårlig svømmeferdighet skal også ha vært en faktor her. Det er vanskelig å få en konkret oversikt over detaljene rundt selve kanovelten, men den skyldes trolig sammenhengende bevegelser fra personene i båten. Det skal ikke store bevegelser til for å velte en kano, og det har trolig her vært flere bevegelser i samme retning.	3	1	2015	juli	Norge	Kano	Kantring
42 år gammel mann falt over bord fra en båt og omkom. To personer var vitne til hendelsen sammen med en forbikjørende som også observerte at båten gikk i ring på vannet. Klokken 17.00 meldte politiet at personen var omkommet.	1	1	2015	juli	Norge	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Person-ulykke
Politiet fikk ved totiden natt til tirsdag melding om funn av en kantret båt ved et vann. Hele tirsdag har det pågått søk etter en mann på 29 år som skal ha vært alene om bord i	1	1	2015	juli	Ukraina	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Kantring



<p>båten. Det var tre kamerater på tur i området, og den ene av disse er nå savnet. Mannen dro etter det vi vet ut for å hente et garn de tre hadde satt ut, og det var de to kameratene hans som meldte ifra da de fant båten kantret. Søket er konsentrert om et område mellom der først båten, og senere støvlene, til den savnede ble funnet. Sannsynligheten for finne mannen i live er liten.</p>							
<p>En tom båt med motor i gang ble funnet i leia. Eier av båten sier at en mann i 50-årene har disponert den. Han reiste ut i morgentimene. Helsepersonell vurderer det dithen at det er liten sjanse for at mannen har overlevd i vannet så lenge. Redningskøyta leter videre.</p>	1	1	2016	mars	Tyskland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor Hobby 430 sport med Mercury-motor	Person-ulykke
<p>Mandag ettermiddag omkom en utenlandsk mann, som var på fiskeferie i Norge, da båten han var om bord i traff et skjær. Ifølge politiet traff mannen båten i fallet, men det er foreløpig uklart om han omkom av blodtap eller drukning. De to andre som var om bord i båten kom seg velberget i land. Mannen befant seg i en småbåt sammen med to andre personer. I det som anses å ha vært et uhell, havner alle tre i vannet. Ifølge politiet ble mannen funnet av folk i en annen båt, som hadde sett båten mannen falt fra, gå i ring.</p>	3	1	2016	juni	Tsjekia	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Grunnstøting
<p>Fem personer ble reddet opp av havet etter en dramatisk redningsaksjon. Båten de var ute og fisket i hadde kantret. Tre personer ble raskt plukket opp av havet, og er i relativt god form. De to siste personene var inne i båten som lå kantret. En liten luftlomme holdt båten oppe. Etter at personene ble tatt ut av skroget, ble de fraktet til sykehus med luftambulans. De fikk intensivbehandling, men omkom senere som følge av ulykken. Det er ikke bekreftet, men antydes i</p>	3	2	2016	september	Russland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Grunnstøting



media at fartøyet trolig hadde en grunnstøting som førte til kantringen.							
En ødelagt utleiebåt fra ble funnet. Avdøde ble funnet av dykker fra redningsskøyta ca. 500 meter fra ulykkesstedet. Etterforskningen viser at episoden antakeligvis skjedde ca. kl. 02.08. Båten hadde kjørt rett inn i en metallstake (varsel for grunne). Ut fra de undersøkelser og funn som ble gjort på stedet var det ikke mulig å fastslå hvilken retning båten hadde hatt før den traff staken.	1	1	2017	april	Norge	Åpen motorbåt med utenbordsmotor Brig F500 12 fots "RIB"	Kontaktskade, Kaier, Broer etc.
Politiet fikk beskjed om at en båt med fire personer (fisketurister) om bord kantret litt over kl. 05.00 om morgenen. Én person skal ha tatt seg i land på egen hånd. To satt på kjølen og ble plukket opp. Den fjerde personen ble først meldt savnet. Vedkommende er lokalisert, brakt i land og fikk førstehjelp på stedet. Mannen, som er i 60-årene ble fraktet til sykehuset. Nå melder politiet at vedkommende er meldt omkommen. De involverte i ulykken er fra Tyskland.	4	1	2017	juni	Tyskland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Kantring
En mann i 70-årene er funnet omkommet i havet. Mannen ble meldt savnet av familien ved 13-tiden i dag, etter at han dro ut på fisketur i morges. Ingen skade på skrog. Politiet kunne melde at det ikke var tegn til at båten hadde kommet borti noe. Politiet sier at mannen er bosatt i Sverige. Han var i Norge på ferie.	1	1	2017	juli	Sverige	Åpen motorbåt med utenbordsmotor 12-fots aluminiums båt, 9- hester	Person-ulykke
En person ble meldt savnet da vedkommende ikke kom tilbake fra kajakkturen. Han ble funnet omkommet i fjæra. Den omkomne er en 25 år gammel mann fra Storbritannia. Laget leide kajaker og hadde reagerte på at utleiefirmaet ikke hadde opplyst om faren ved å padle i sterk vind. Mannen var en del av et britisk reisefølge bestående av fem personer. Han hadde vest på seg, men vesten var	1	1	2018	mai	Storbritannia	Kajakk	Kantring



delvis over hodet da han ble funnet. Han hadde søndag morgen dratt ut på tur på egen hånd for å ta noen bilder. De hadde en avtale om å møtes senere, men reisefølget ble bekymret da han aldri dukket opp.							
Ulykken skjedde da de skulle ta fisk om bord i båten. De tre mennene la ut på fisketur uten redningsvester. Det var søndag kveld klokken 17.58 at Troms politidistrikt ble varslet av AMK om at en båt hadde gått rundt. Det var tre personer i båten, og de tre skal være polske menn.	3	1	2018	mai	Polen	Åpen motorbåt med utenbordsmotor åpen 17-fots plastbåt	Kantring
En mann i 50-årene omkom etter at han og hans to barn falt i vannet som følge av en kanovelt. Da kanoen veltet kom de tre bort fra hverandre. Barna fikk tatt seg i land på en øy, men det gikk en stund før de fikk varslet politiet.	3	1	2018	juli	Nederland	Kano	Kantring
En mann omkom etter at han falt over bord fra en fritidsbåt. Båten ble funnet gående i ring. Mannen var en fisketurist som hadde leid båt.	1	1	2018	august	Ukraina	Åpen motorbåt med utenbordsmotor	Person-ulykke
Tre tyske statsborgere hadde leid en fritidsbåt, og havnet i vannet mellom klokken 08.15 og 08.30. De ble plukket opp av havet klokken 10.14. To av mennene ble raskt betegnet som kritisk skadde, og de ble fløyet til sykehuset. Livene til de to mennene stod ikke til å redde. De omkomne er begge tyske menn. En av dem er i 40-årene, og den andre er i 70-årene. Den tredje mannen, en tysk mann i begynnelsen av 20-årene, ble fløyet til sykehuset uten fysiske skader. Han har en familær relasjon til de omkomne. Det var en del vind i området da ulykken skjedde.	3	2	2018	september	Tyskland	Åpen motorbåt med innenbordsmotor	Kantring
Politiet mener det er mest sannsynlig at den savnede nederlenderen som har omkommet omkom som følge av en ulykke under padling i kajakk. Mannen ble meldt savnet i slutten av august i fjor, da han ikke kom tilbake til Nederland etter sin ferie i	1	1	2018	august.	Nederland	Kano	Kantring

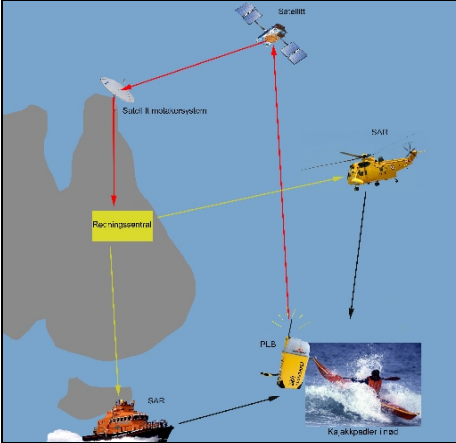




Norge. Siste vitneobservasjon av mannen var på ettermiddagen den 20. august. Politiets konklusjon om at mannen er omkommet i en ulykke er basert på de bevisene som foreligger i saken. Noen dager etter at han ble meldt savnet, ble det funnet en skadet kajakk og en padleåre i vannkanten. De skriver at det også ble funnet endel andre personlige eiendeler flytende i sjøen.							
To personer er funnet omkommet i vannet der en kantret båt ble funnet. To russiske turistfiskere har vært savnet i området. De to savnede skal ha forsøkt å ringe til to andre russere ved fiskecampen i 14-tiden på dagen, men linjen var for dårlig til at de oppfattet hva som ble sagt. De varslet innehaveren av fiskecampen ved 17.30-tiden. Innehaveren dro selv ut med båt, for å se etter de savnede og meldte fra til politiet da han ikke kunne finne dem. Den kandrede båten ble funnet i 22-tiden. Båten ble funnet med baugen i været. De to russiske fiskerne dro ut i en åpen 19-fots båt i 10-tiden tirsdag, og siste livstegn var ved 14-tiden. De leide båten fra et båtutleiefirma og de ble meldt savnet av utleieren rett etter klokken 19.	2	2	2019	mai	Russland	Åpen motorbåt med utenbordsmotor 19-fot	Kantring
En mann i 50-årene fra Latvia omkom etter båtulykke. Det var totalt fire personer om bord da båten kantret. Tre personer klarte å komme seg til land, mens mannen som omkom ble funnet under båten. Etter at redningspersonell kom til stedet lyktes man med å få båten inn til land, og da ble fjerdemann funnet. Alle personene involvert i ulykken er fra Latvia, og var på ferie i Norge. Det er fire menn i alderen midten av 30-årene til midten av 60-årene. Han forteller at det var gråvær, sterk vind og mindre bølger da ulykken inntraff. Det er på grunn av vær og vind at	4	1	2019	september	Latvia	Åpen motorbåt med utenbordsmotor skjærgårdsjeep	Kantring



hendelsen har skjedd. Båten er en skjærgårdsjeep.							
---	--	--	--	--	--	--	--

## 2 Oversikt over ulike typer kommunikasjons- og sporingssystemer som finnes på markedet

<b>Forskjellige typer utstyr, nærmere beskrevet i tabellen under.</b>	
VHF-radio med DSC	
Nødpeilesender:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PLB (Personal Locator Beacon) vanligvis brukt for personer</li> <li>• EPIRB /EPIRB-AIS (Emergency Position-Indicating Radio Beacon) vanligvis brukt for skip</li> </ul>	
Satellittelefon	
AIS - sender med varslingsmulighet	
AIS - nødpeilesendere	
MOB - utstyr som kobles til VHF	
Mobiltelefon som varslingsenhet	
GPS	
Andre sporingssystemer	
	<p>VHF og Nødpeilesendere (PLB) er en del av GDMSS-systemet. Forkortelsen står for Global Maritime Distress and Safety System, det internasjonale maritime nød- og sikkerhetssystemet.</p> <p>Skissen illustrerer en nødsituasjon med kajakpadler, hvor en personlig nødpeilesender (PLB) utløses og sender melding via satellitt til redningsentral, som igjen sender ut redningsbåt og redningshelikopter. I tillegg vil alle farkoster i området bli varslet slik at de kan delta i redningsarbeidet.</p>
<b>VHF-radio med DSC (nødknapp)</b> <b>Fordelelene med VHF:</b>	
	<p>I nødsituasjoner kan man med VHF med DSC (nødknapp) sende ut en nødalarm som kringkastes til alle omkringliggende fartøy og kystradiostasjonen. Kystradiostasjonen vil varsle redningstjenesten og iverksette nødvendige tiltak. Alle skip/båter i området blir varslet slik at de kan hjelpe til i redningsaksjonen. På den måten er brukeren sikret hjelp raskest mulig. Håndholdt VHF med innebygget GPS og DSC kan bæres i vanntett pose på kroppen og brukes om man havner i vannet. Faren for språkvansker eller problemer med å finne/gi rett posisjon blir sterkt redusert ved bruk av VHF med DSC. En kan også ringe til fast- og mobiltelefoner i Norge via kystradiostasjonen, lytte til vær, og navigasjonsvarsler, benytte tjenesten «meld fra hvor du drar» og holde kontakt med andre på sjøen.</p>
<b>Utfordringer ved bruk av VHF:</b> Alle fartøy til sjøs med VHF-radio om bord, er i dag forpliktet til å ha lisensabonnement, samt at minst én om bord må ha minimum VHF/SRC-sertifikat. NKOM har bemerket i et brev til Sjøfartsdirektoratet 11. november 2020 at slik de vurderer dagens regelverk, er man ikke avhengig av dispensasjon fra sertifikatplikten for å kunne benytte VHF-radio i en nødsituasjon. Det følger av konsesjonsforskriften § 5 tredje ledd at et skip som er i nød kan bruke «ethvert middel det rår over til å vekke oppmerksomhet, oppgi sin posisjon og få hjelp.» Generelle nødrettsbetraktninger vil sannsynligvis også kunne gi hjemmel til bruk i en nødsituasjon	
<b>Nødpeilesender:</b> 	<b>Fordeler:</b> En PLB sender nøyaktig posisjon via satellitt til hovedredningsentralen. Den er enkel i bruk og utløses ved trykk på SOS knapp. Den har lang batterilevetid og krever ikke oppladning. Batteri varer fra 5-7 år. Den er liten og bærbar. En PLB sender nødsignaler og din posisjon via satellitt, og har ingen begrensinger når det gjelder rekkevidde – i motsetning til VHF og mobiltelefon som begge er avhengig av rett linje mellom sender og mottaker (landstasjon eller andre båter).
<b>Ulemper:</b>	





Det er ingen automatisk aktivisering med PLB, den må løses ut. Den må også registreres på privatperson via NKOM og koster ca. 3500 kroner. Programmering koster 5-600 kroner og det er en årlig avgift på kr 460 kroner.

En EPIRB sender nøyaktig posisjon via satellitt til hovedredningsentralen. Den er enkel i bruk og utløses ved trykk på SOS knapp eller det monteres i hydrostatisk utløser som frigjøres ved kantring, eller havari. EPIRB flyter opp og sender automatisk nødsignal. Den har lang batterilevetid, krever ikke oppladning. Batteri varer fra 5-7 år

Ulempen er at den må fastmonteres og kan ikke brukes i kajakk, kano, vannskuter etc. Den er best egnet på større fritidsbåter, og er relativt dyr i innkjøp. EPIRB med hygrostats-utløser koster ca. 15 000.

Hovedredningsentralen har gitt innspill om at EPIRB i mindre utleiebåter er dyrt og litt for stor, derfor er nok PLB absolutt å anbefale. Fordelen med dette utstyret er at dekningen er god og HRS blir direkte varslet så godt som umiddelbart, og slipper det som kan bli forsinkende mellomledd. For båter over 10 meter er EPIRB en meget god løsning og kan være et alternativ til PLB.

#### **Satellittelefon**

Sender nøyaktig posisjon til hovedredningsentral (via kommersielt rescue center).

En av fordelene med en satellittelefon er at den kan sende nøyaktig posisjon med ett trykk på SOS-knappen.

Man kan ringe direkte og kommunisere med nødteater og eventuelt utleier ved mindre problemer.

Den er liten og bærbar, og kan brukes på tvers av båter og båttypen.

Ulempen er at den kan være vanskelig å bruke og krever oppladet batteri. Det er også ganske kostbar teknologi. En satellittelefon koster ca. kr 13 000 + abonnement.

#### **AIS-sender med varslingsmulighet:**

AIS er et automatisk identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, og forbedre regulering og overvåking av skipstrafikk.

AIS-transpondere om bord i skip sender ut informasjon om skipets identitet, posisjon, fart og kurs. Disse opplysningene fanges opp av Kystverkets landbaserte AIS-kjede, AIS Norge, som består av 50 basestasjoner langs kysten, og av AIS-satellittene AISat-1 og AISat-2.

Kystverket drifter en kjede av AIS-basestasjoner langs kysten og registrer AIS-data som kringkastes fra alle fartøy. Kystverket har gitt følgende innspill som er aktuelle om det skal vurderes å kreve AIS om bord på utleiefartøy:

I dag publiserer Kystverket fartøysposisjoner fra fartøy i norske farvann i form av AIS-data, men dette gjelder ikke fiskefartøy under 15 m og fritidsfartøy under 45 m. Dette er av personvern hensyn.

Antakeligvis vil mange utleiefartøy være innenfor kategorien av fartøy som ikke publiseres i dag, men Kystverket vil likevel kunne legge til rette for at utleiere kan få tilgang til disse fartøysposisjonene. Om bord i fritidsfartøy og mindre fiskefartøy brukes gjerne AIS klasse B, og mest sannsynlig vil et eventuelt pålegg om bruk av AIS på mindre fartøy gjelde AIS klasse B. Slike transpondere sender med lavere effekt og oppdateringshastighet enn klasse A, og dekningen fra AIS-basestasjonene er derfor noe dårligere. I dag foreligger ikke dekningskart spesifikt for klasse B. Kystverket mener det kan være hensiktsmessig å utarbeide et kart som viser dekningsgraden til denne klassen transpondere. Pris på AIS med egen antenne er ca. 9000 kroner inkludert programmering.

#### **AIS – nødpeilesendere**

AIS Beacon/MOB-alarm er små kompakte innretninger som kan festes på armen eller i en lomme. Fordelen med denne teknologien er at om enheten løses ut vil den sende ut en nødmelding via AIS. Da vil alle båter innen en rekkevidde på 4-5 nautiske mil få opp en nødmelding på kartmaskinen. Det blir oppgitt posisjon, distanse og kompasskurs. Ved helikoptersøk til redningsmannskapet kunne lokalisere den som er i nød ved hjelp av sine AIS-systemer. I motsetning til PLB trenger man ikke å sende inn søknad, og det er ikke årlige kostnader, men dette kan føre til utfordringer for hovedredningsentralen med identifikasjon.

Ulempen er begrenset rekkevidde og den forutsetter at det er fartøy med AIS-mottaker i området (innenfor ca. fire nautiske mil) Det er ikke alle fritidsbåter som har AIS-system som gjør at det kan ta imot signaler fra AIS-Beacon.

Hovedredningsentralen påpeker her at det stadig kommer nye produkter på markedet. Noe er automatisk og annet er avhengig av manuelle handlinger, noe som kan være vanskelig å få til om man ligger i vannet. Utstyret er også avhengig av rekkevidde og hvor senderen befinner seg. Hva skjer med signalet dersom utstyret ligger i vann? Hovedredningsentralen er også veldig usikker på registreringsrutinene rundt mye av dette utstyret. Sikker ID er viktig for redningstjenesten.

#### **MOB-utstyr som kobles til VHF**

Det finnes også små AIS-baserte MOB-enheter som kan programmeres med fartøyets MMSI-nummer, slik at enheten sender en nødmelding tilbake til fartøyets VHF, og sender ut en DSC (distressmelding) via VHF.

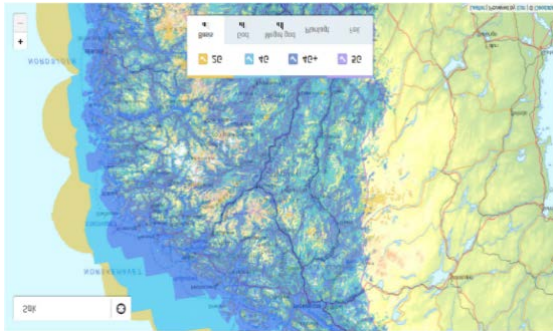
#### **Mobiltelefon som varslingsenhet**

Mobiltelefon er blitt veldig vanlig å ha med seg, og terskelen er lav for at folk tar denne med seg, også i mindre båttypen som kano og kajakk. Mange mobiler i dag vil tåle noe vann, men det er en stor fordel at mobilen er lett tilgjengelig på kroppen og vanntett om man skulle havne i vannet. Ved å bruke mobiltelefon, kan den som forulykker ringe etter hjelp i en nødsituasjon, ved å ringe til nødnumrene 110, 112, 113 eller direkte til kystradiostasjonene på telefonnummer 120.

Det finnes også apper som vil sende telefonens posisjon dersom en bruker appen når man ringer nødnumrene. Et eksempel på en slik app er appen «113» fra Norsk luftambulans. GPS-posisjonen din blir da automatisk sendt via mobiltelefonen til nødsentralen mens samtalen pågår. Dette kan spare livsviktig tid i en nødsituasjon. Du kan ringe og sende steder du er til enten brann-, medisinsk- eller politiets nødsentraler.

Nyere telefoner (de fleste Android-telefoner produsert etter 2010 og iPhone-er produsert etter 2018) vil ha Advanced Mobile Location (AML)-teknologi. AML er en teknologi for posisjonering som kombinerer informasjonskilder som satellitt, wifi-nettverk og basestasjoner for å få mest mulig nøyaktig posisjon. AML er et nytt hjelpemiddel for nødnettet for å lokalisere den som ringer. AML er en funksjon som sørger for at mobiltelefonen din automatisk varsler nødnettet om hvor du er når du ringer et nødnummer.

Ulemper med å stole på mobiltelefonen som varslingsenhet er at mobiltelefoner kan også ha begrenset batterikapasitet. Man kan bare ringe til ett spesifikt nummer, og det er sårbart. Ved VHF vil kystradiostasjonene og alle fartøyer som har VHF kunne følge med på det som skjer, og eventuelt hjelpe til i en nødsituasjon. Mobildekningen på sjøen er ikke alltid tilstrekkelig, og i sjøgang kan signalene forsvinne. Det er også en utfordring at utenlandske turister kanskje ikke kjenner til norske nødnumre, ikke kjenner til at de kan laste ned 113-appen, samt at det kan være problemer med kommunikasjon med redningsetatene på grunn av språkforskjeller. Om turistene ikke vet hvor de befinner seg, kan de også slite med å forklare hvor de er. I en stress-situasjon vil det ofte være vanskelig å huske hvor du skal ringe, hvor du er og så videre.



*Telenor sier noe om dekningsgraden i Norge og langs norskekysten. Informasjonen er kun veiledende, og vil ikke være en garanti for at det er dekning på enkelte steder. Den gir likevel en indikasjon på hvor det er sannsynlig at man har muligheter til å ringe for å få hjelp. Dekningen er basert på teoretiske beregninger, og dekningsgraden og hastigheten som oppleves kan variere fra det som indikeres på kartet.*

#### **Erfaring med bruk av mobiltelefon som varslingsenhet i Sverige**

Transportstyrelsen i Sverige regner med at varsling med mobiltelefon redder i gjennomsnitt fem liv i året i Sverige. Mange i Sverige bruker båt på innsjøer der det ikke er dekning for VHF. Det er også generelt god mobildekning i Sverige. Som en følge av dette har svenske myndigheter begynt å dele ut vanntette posere til mobiltelefon på fritidsbåtmesser. VHF vil fremdeles være å anbefale langs norskekysten, men det kan være en fordel på å sette fokus på å ha med seg mobilen i vanntett deksel når man oppholder seg i områder der det erfaringsmessig er god mobildekning, og som en ekstra sikkerhet.

#### **Maritim håndholdt GPS med satellittkommunikasjonsfunksjoner (f.eks. Garmin sin inReach og GPSmap 86i)**

Fordelen med en håndholdt GPS er at den sender nøyaktig posisjon til hovedredningsentralen via satellitt til en kommersiell redningsentral. Den er enkel i bruk og utløses ved trykk på SOS-knapp. Den kan også tilby enkel toveiskommunikasjon på SMS via Iridium satellitt. Man kan for eksempel sende melding til utleier ved mindre problemer og trykke på SOS ved nød. Den kan leveres med innebygget kart og har lang batterilevetid. Den er liten og bærbart, og kan brukes på tvers av båter og båttypen. Ulemper er at batteriet må lades opp før bruk, og den har ingen automatisk aktivisering. Prisen er på ca. 5000 kroner.

#### **Andre sporingssystemer**

Det finnes flere produkter på markedet som lar eier spore båten med GPS. Med en slik sporing kan eier se hvor båten befinner seg dersom den ikke er tilbake til avtalt tid. Med loggfunksjonene går det også an å se tilbake på tidligere ruter og stoppesteder. Et slikt system kan også gi fordeler dersom båten blir stjålet. Slik teknologi kan også gi SMS-/e-postvarsel dersom båten kjører inn eller ut av et geografisk område.

#### **kartvisning og varsling:**

Enkelte sporingssystemer som kombinerer GPS med AIS-teknologi, der utleier både kan sjekke sporing på båtene, lage områder der båtene ikke skal ferdes og sette opp varsling dersom båtene går utenfor tillatt område.

Det finnes også systemer på markedet som kan registrere om båtene for eksempel tar inn vann, hvor kraftig sjø båtene blir utsatt for og så videre.



## NOTAT

SAFETEC

TITTEL	Spørreskjemaresultater	DATO	04.12.2020
EMNE	Risikovurdering av utleiefartøy	PROSJEKT	ST-15946-2
TIL	Sjøfartsdirektoratet v/Helga Maria Sulen Sund	REVISJON	2.0
KOPI	Randi Linløkken, Ole Andreas Stræte, Petter A. Søreng	DOK.REF.	st-15946-2 spørreskjemaresultater
UTARBEIDET	H. Laupsa, L.I.K. Sørskår, S.D. Tvedt (QA)	GODKJENT	J. C. Rolfsen

**1 INNLEDNING**

Seksjon for fritidsfartøy i Sjøfartsdirektoratet er i gang med en utredning av utleiefartøy på oppdrag av Nærings og fiskeridepartementet (NFD). Det er reist spørsmål om det bør stilles strengere krav til utleier, fartøy, utstyr og fører ved utleie av fritidsfartøy i Norge. Seksjonen arbeider nå med å vurdere ulike forslag til krav og tiltak.

I denne forbindelse har Safetec blitt engasjert for å bistå Sjøfartsdirektoratet med å etablere et beslutningsgrunnlag for å eventuelt stille andre/nye krav til konstruksjon, utrustning, kommunikasjonsutstyr, og redningsutstyr sammenlignet med vanlige fritidsfartøy.

Som et ledd i dette arbeidet har det blitt utarbeidet en spørreundersøkelse for å kartlegge følgende aspekter ved utlån/utleie av fritidsfartøy:

- Aktørbildet – aktørtype, geografisk fordeling og tilknytning til organisasjoner eller lignende.
- Fartøy og fartøybruk – hvilke fartøy leies ut, samt alder, tilstand, utrustning og vedlikehold på fartøyene.
- Kjennskap til regelverk og krav – kjenner utleiere til regelverket og/eller veiledere?
- Sikkerhetsrutiner – hvilke sikkerhetsrutiner har utleier?
- Kompetanse til leietakere – hvilke krav til kompetanse har utleieren til leietaker?
- Hendelser og ulykker – hvilke hendelser har utleieren opplevd? Hva har eventuelt påvirket hendelsene?
- Utleieaktørens vurdering av forslag til tiltak og krav – hva mener utleieaktørene om forslag til tiltak som kan styrke sikkerheten?



## NOTAT

### 2 UTVIKLING OG DISTRIBUTJON

Safetec utviklet spørreskjema i et samspill med Sjøfartsdirektoratet.

Spørreskjemaet ble distribuert til aktører som er listet til Tabell 2-1. Spørreundersøkelsen var tilgjengelig i tidsrommet fra 6. november til og med 23. november 2020.

Totalt antall påbegynte besvarelser er: 450. Totalt antall komplette besvarelser er: 390. Registrerte utleieaktører hos Fiskeridirektoratet utgjør den største gruppen av respondenter.

Spørreundersøkelsen tok i snitt 25 minutter å gjennomføre. Dette er i denne sammenhengen en lang/omfattende spørreundersøkelse. Det antas derfor at lengden er en årsak til at 60 respondenter har avbrutt underveis.

Tabell 2-1 Oversikt over hvordan utleieaktørene har mottatt spørreundersøkelsen

Aktør	Distribusjon
Registrerte utleieaktører hos Fiskeridirektoratet	Sendt til epostliste med 1115 aktører
NAF campingplasser med registrert båtutleie	Sendt til epostliste med 96 aktører
Norges Padleforbund	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt
Norges Seilforbund	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt
Innovasjon Norge	Lenke til spørreundersøkelse distribuert til tilknyttede aktører
Visit	Lenke til spørreundersøkelse distribuert via regionale Visit-kontorer
Vannscooterforbundet	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt
Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt til medlemsbedrifter som driver med utlån/utleie av fritidsfartøy
Friluftsrådernes Landsforbund	Lenke til spørreundersøkelse distribuert til tilknyttede aktører
Hygglo (reiselivsaktør)	Lenke til spørreundersøkelse distribuert til tilknyttede aktører
Forbundet Kysten	Lenke til spørreundersøkelse distribuert til medlemsforeninger
Bua (utleie/utlansordning)	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt
Den Norske Turistforening (DNT)	Lenke til spørreundersøkelse distribuert internt
Novasol (reiselivsaktør)	Lenke til spørreundersøkelse lagt ut på huseiersiden til Novasols huseiere
«Vis Sjøvett» facebooksider	Lenke til spørreundersøkelse lagt ut på Facebook-sida «Vis Sjøvett»
Norsk Speiderforbund	Lenke til spørreundersøkelse distribuert til medlemsforeninger

# NOTAT

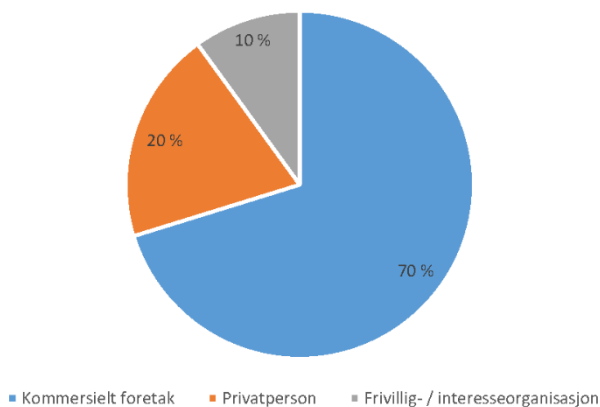
## 3 RESULTATER

### 3.1 Aktørbildet

Aktørbildet viser fordeling på type aktør, geografisk fordeling av utleievirksomhet, samt oppgitt tilknytning til bransjeforening, organisasjon eller lignende.

#### 3.1.1 Aktørtype

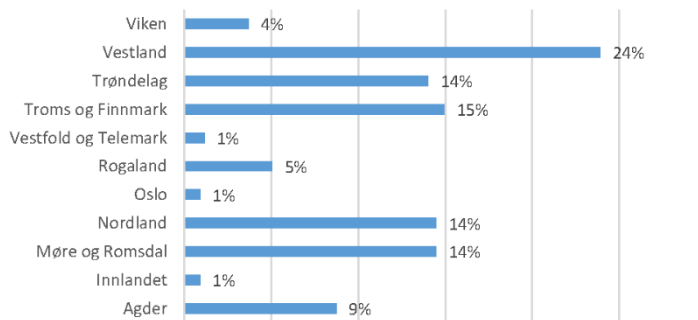
Figur 3-1 viser fordeling på aktørtype blant respondentene.



Figur 3-1 Fordeling på aktørtype blant respondentene.

#### 3.1.2 Geografisk fordeling

Figur 3-2 viser hvilke fylker respondentene driver utleie av fritidsfartøy. I underkant av 2% (8 aktører) har utleievirksomhet i flere fylker (inntil tre fylker).



Figur 3-2 I hvilke(t) fylke(r) respondentene driver utleie av fritidsfartøy

## NOTAT

### 3.1.3 Tilknytning

På spørsmål om hvorvidt aktørene tilknyttet en bransjeforening, organisasjon, nettverk, utleieselskap, nettside eller lignende, oppgir 47% av respondentene en slik tilknytning. Tabell 3-1 oppgir hvilken tilknytning som er oppgitt, sortert etter flest antall oppgivelser.

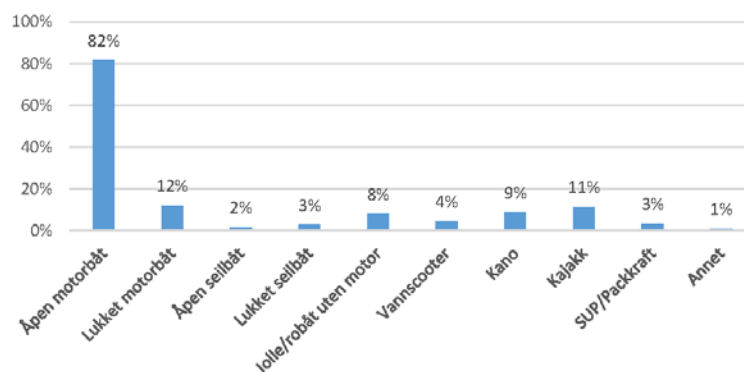
Tabell 3-1 Tilknytning

Tilknytning til bransjeforening, organisasjon etc. (antall respondenter som har oppgitt)		
Din Tur (56)	Norsk Speiderforbund (4)	Citybreak (1)
Yes Seafishing (21)	Hitra Turistservice (4)	Sommer i Nord (1)
BUA (16)	Südnorwegen (3)	NAF (1)
NHO Reiseliv (12)	Airbnb (3)	Hygglo (1)
Dancenter (11)	Forbundet Kysten (3)	Gofish (1)
Visit (10)	Virke (2)	Helgeland reiseliv (1)
Angelreisen (10)	Skattkammeret Norge (2)	Hanen (1)
Come2Norway (8)	NHO Bransjeforum for turistfiske (2)	Friluftsrådenes Landsforbund (1)
Novasol (8)	Kystleden (2)	Destinasjon Møre og Romsdal (1)
Interchalet (8)	DNT (1)	Click & Boat (1)
Borks (7)	UngHadeland (1)	Biblioteket (1)
Turoperatør / Reisebyrå (5)	Angelers world (1)	Bakkan-Wahl (1)
Kingfisher (4)	Rorbucamping (1)	Arnehusitra (1)

## 3.2 Fartøy og fartøybruk

### 3.2.1 Fartøytyper som leies ut

Figur 3-1 angir hvor stor andel av aktørene som leier ut hvilke fartøytyper. Åpen motorbåt skiller seg ut som den fartøytypen flest utleieaktører besitter.



Figur 3-3 Andel av aktørene som leier ut hvilke fartøytyper

### 3.2.2 Antall fartøy per aktørtype

Totalt har respondentene oppgitt 2717 utleiefartøy, men ikke alle er oppgitt med fartøytype. En av grunnene til dette er at flere aktører leier ut flere fartøytyper. Av 450 respondenter på dette spørsmålet, er det 351 (78%) som oppgir at de kun har én fartøytype. Blant de aktørene som oppgir å kun ha en type utleiefartøy er det totale antallet fordelt på fartøytyper presentert i Tabell 3-2.

## NOTAT

Tabell 3-2 Antall fartøy i de ulike fartøykategoriene (viser tall fra de respondentene som kun har en fartøytype)

Type fartøy	Antall fartøy
Åpen motorbåt	1508
Lukket motorbåt	66
Åpen seilbåt	0
Lukket seilbåt	3
Jolle/robåt uten motor	15
Vannscooter	66
Kano	24
Kajakk	10
SUP/packraft	8
Totalt antall	1700

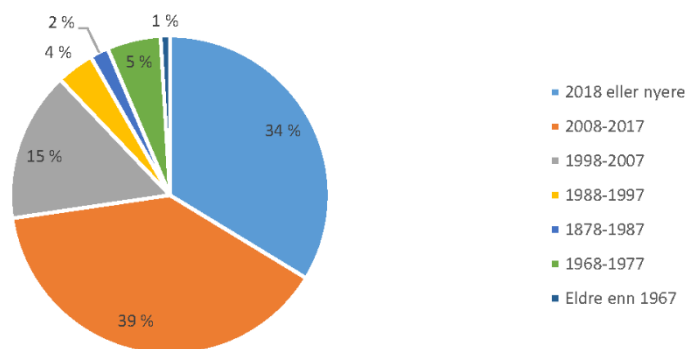
Av fartøyene i Tabell 3-2 over, er fordelingen på type aktør/foretak som oppgitt i Tabell 3-3.

Tabell 3-3 Antall fartøy i de ulike fartøykategoriene fordelt på type aktør.

Type fartøy	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig-/ interesseorganisasjon
Åpen motorbåt	1341	163	4
Lukket motorbåt	54	12	0
Åpen seilbåt	0	0	0
Lukket seilbåt	1	2	0
Jolle/robåt uten motor	2	2	11
Vannscooter	42	24	0
Kano	5	1	18
Kajakk	0	5	5
SUP/packraft	0	0	8

### 3.2.3 Andel fartøy per årgangsperiode

Av de fartøyene der alder ble oppgitt, ser fordelingen ut som i Figur 3-4. Tabell 3-4 viser andel/antall fartøy i de ulike årgangsperiodene der respondentene på undersøkelsen har oppgitt alder.



Figur 3-4 Aldersfordeling for de fartøyene som er oppgitt med alder.





## NOTAT

Tabell 3-4 Antall og prosentvis fordeling av fartøy som er oppgitt med alder.

Årsmodell	Prosent	Antall fartøy
2018-2020	33.7%	538
2008-2017	39.0%	622
1998-2007	15.2%	243
1988-1997	3.8%	61
1978-1987	1.9%	30
1968-1967	5.5%	87
Eldre enn 1967	0.9%	15

Krav om CE-merking gjelder for fartøy som er satt på markedet eller tatt i bruk i EØS-området etter 16.juni 1998. Totalt oppga respondentene 76 av fartøyene eldre enn 1998 er CE-merket. Dette utgjør 39 % av fartøyene som er oppgitt at er eldre enn 1998.

### 3.2.4 Registrering / merking av fartøy

Respondentene ble bedt om å oppgi hvorvidt utleiefartøyene er registrert i småbåtregisteret, NOR, eller på annen måte merket med eier og kontaktinfo. Prosentene i Tabell 3-5 angir andel av respondenter som har valgt hvilke alternativer. Flere alternativer var mulig å velge, og 8% av respondentene har valgt både 'registrert i småbåtregisteret eller NOR' og 'merket med eier og kontaktinfo'.

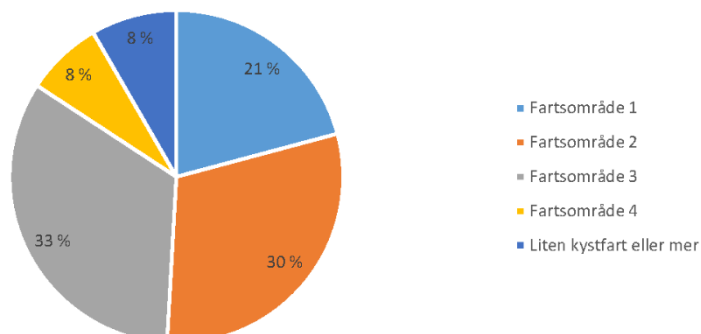
Tabell 3-5 Registrering av fartøy

Svaralternativ	Totalt	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig-/ interesse-organisasjon
Registrert i småbåtregisteret eller NOR	41 %	43 %	49 %	12 %
Merket med eier og kontaktinfo (f.eks. skilt eller sprittusj)	37 %	41 %	17 %	49 %
Nei	27 %	24 %	30 %	42 %
Vet ikke	2 %	1 %	4 %	5 %
Annet	5 %	5 %	2 %	7 %

### 3.2.5 Farvann

Diagrammet under viser i hvilke farvann det drives utleie. Respondenter fikk mulighet til å oppgi flere fartsområder, og Figur 3-5 viser fordeling på høyeste angitte fartsområde av inntil to tilliggende fartsområder.

## NOTAT



Figur 3-5 Fordeling på fartsområder.

Tabell 3-6 angir fordeling av et utvalg av fartøytyper på ulike fartsområder.

Tabell 3-6 Hvilket fartsområde aktørene driver utleievirksomhet, fordelt på hvilken fartøytype de leier ut.

Farvann	Totalt	Åpen motorbåt	Lukket motorbåt	Vannscooter	Småfartøy u/motor (jolle, kano, kajakk)
<b>Fartsområde 1</b>	21 %	17 %	0 %	11 %	65 %
<b>Fartsområde 2</b>	30 %	29 %	25 %	56 %	35 %
<b>Fartsområde 3</b>	33 %	38 %	30 %	22 %	0 %
<b>Fartsområde 4</b>	7 %	7 %	25 %	11 %	0 %
<b>Liten kystfart eller mer</b>	8 %	9 %	20 %	0 %	0 %

Merk: En aktør som har oppgitt to tilliggende fartsområder, f.eks. 3 og 4, har her blitt plassert i fartsområde 4. Dersom de er i flere enn to fartsområder eller ikke tilliggende fartsområder, f.eks. 2 og 4, er de ikke tatt med i denne fordelingen.

### 3.2.6 Sesong

Tabell 3-7 angir i hvilken sesong det drives utleie av fritidsfartøy.

Tabell 3-7 Hvilken sesong det drives utleie av fritidsfartøy.

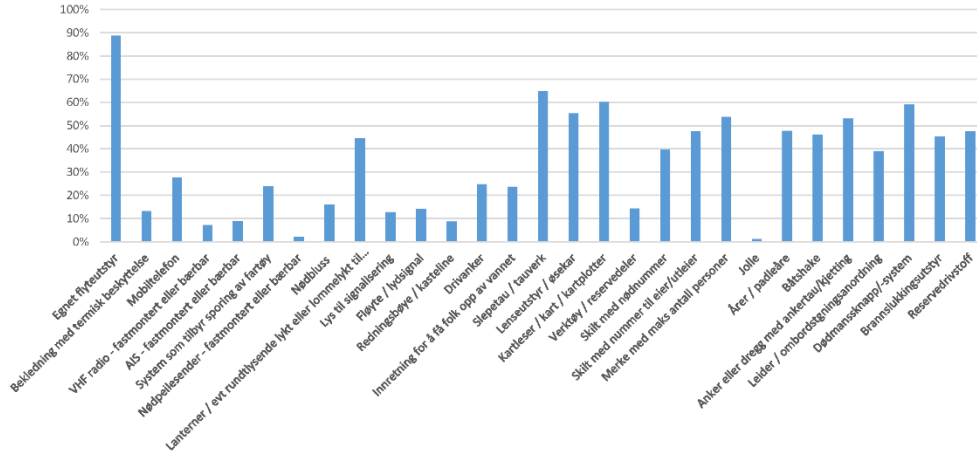
Årstid	Totalt	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig-/ interesseorganisasjon
<b>Hele året</b>	13 %	12 %	6 %	40 %
<b>Vår, sommer og høst</b>	87 %	88 %	94 %	60 %



## NOTAT

### 3.2.7 Utstyr og utrustning

Figur 3-6 angir i hvilken grad det er utstyr/utrustning i utleiefartøyene og Figur 3-7 for et utvalg av fartøytyper. Fordelingen av fartøytyper representerer svar fra de aktrene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.

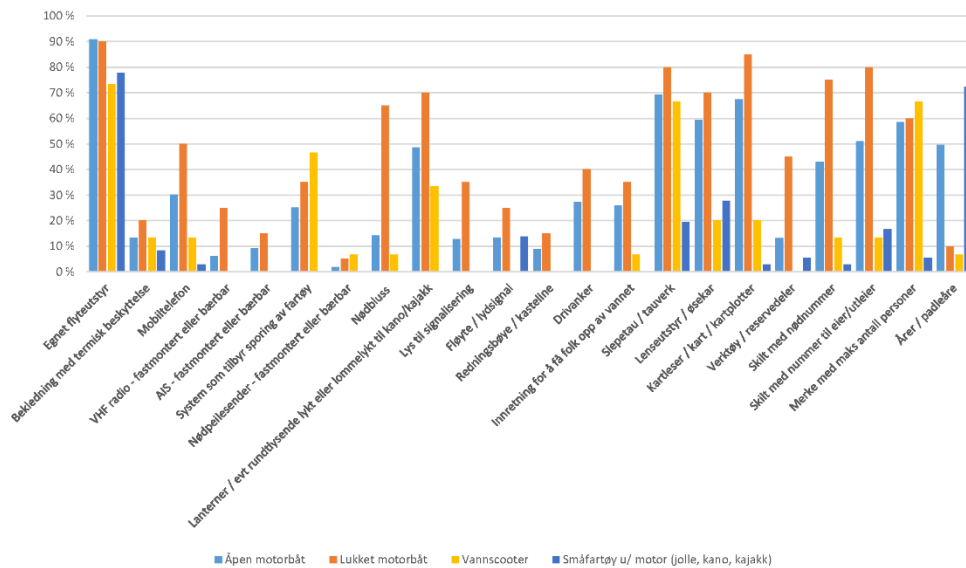


Figur 3-6 i hvilken grad det er utstyr/utrustning i utleiefartøyene.

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 8 av 35

## NOTAT



Figur 3-7 i hvilken grad det er utstyr/utrustning i utleiefartøyene fordelt på fartøytyper.

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 9 av 35

## NOTAT

Tabell 3-8 viser hvor stor andel aktører som har ulik utrustning kommunikasjons-/varslingsmidler i sine fartøy for ulike fartsområder. Aktørene som opererer i fartsområde 4 eller høyere er best utrustet. Her er det ikke differensiert for fartøytyper.

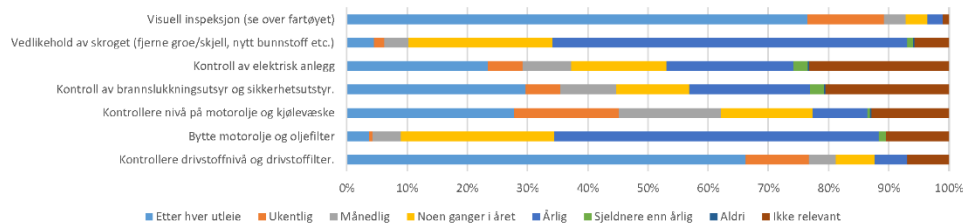
Tabell 3-8 Grad av ulike typer kommunikasjons-/varslingsmidler for ulike farvann.

Farvann	Mobiltelefon	VHF	AIS	System med sporing	Nødpeilesender	Minst en av alternativene
Fartsområde 1	14%	1%	1%	8%	1%	23%
Fartsområde 2	28%	3%	7%	23%	4%	45%
Fartsområde 3	29%	9%	10%	28%	1%	56%
Fartsområde 4	42%	23%	15%	42%	-	77%
Fartsområde liten kystfart eller mer	37%	17%	23%	40%	-	73%
Mer enn to tilleggende kategorier	25%	22%	25%	31%	22%	56%

Mer: En aktør som har oppgitt to tilleggende fartsområder, f.eks. 3 og 4, har her blitt plassert i fartsområde 4. Dersom de er i flere enn to fartsområder eller ikke tilleggende fartsområder, f.eks. 2 og 4, er de plassert i siste kategori.

### 3.2.8 Vedlikehold

Figur 3-8 angir frekvensen på vedlikehold og inspeksjonsaktiviteter som utføres på utleiefartøyene og videre tabeller for et utvalg av fartøytyper. Fordelingen av fartøytyper representerer svar fra de aktørene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.

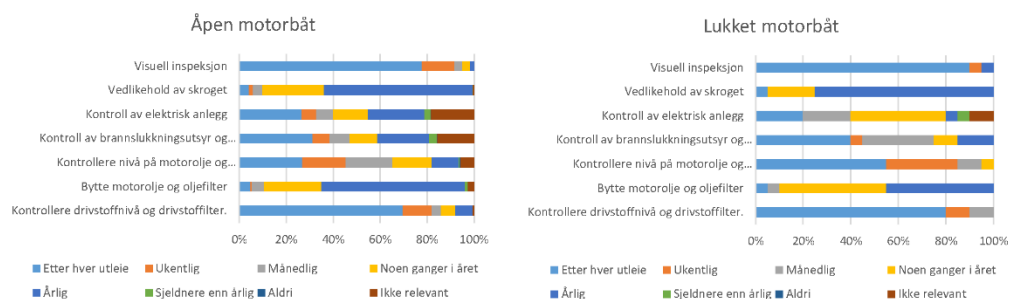


Figur 3-8 Frekvens av vedlikeholds- og inspeksjonsaktiviteter

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 10 av 35

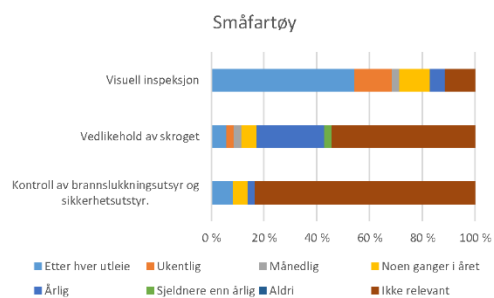
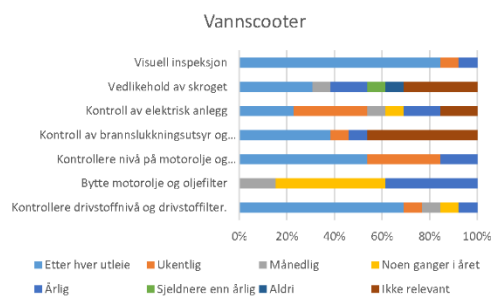
## NOTAT



ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

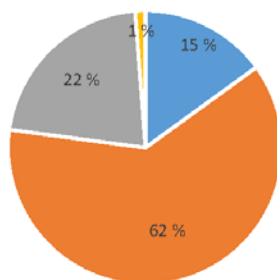
Side 11 av 35

## NOTAT



## NOTAT

Respondentene ble spurt om å oppgi hvem som utfører vedlikehold på utleiefartøy. Figur 3-9 angir fordeling av ulike tilnærminger totalt og Tabell 3-9 fordelt på aktørtyper. En mindre gruppe respondenter oppgir i fritekst at de har egen mekaniker/verksted for å utføre vedlikehold.



- Jeg/vi leverer fartøyet til totalservice på verksted/verft/marina.
- Jeg/vi gjør det meste selv, men kjøper hjelp av et verksted/verft/marina til noen tjenester
- Jeg/vi gjør alt vedlikehold selv (gjærne med hjelp fra familie/venner)
- Annet

Figur 3-9 Hvem utfører vedlikehold på utleiefartøy.

Tabell 3-9 Hvem utfører vedlikehold på utleiefartøy – fordelt på aktørtyper.

Vedlikehold	Totalt	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig- / interesseorganisasjon
Jeg/vi leverer fartøyet til totalservice på verksted/verft/marina.	15 %	15 %	22 %	2 %
Jeg/vi gjør det meste selv, men kjøper hjelp av et verksted/verft/marina til noen tjenester	62 %	68 %	53 %	39 %
Jeg/vi gjør alt vedlikehold selv (gjærne med hjelp fra familie/venner)	22 %	17 %	24 %	54 %
Annet	1 %	<1 %	1 %	5 %

### 3.3 Kjennskap til regelverk og krav

#### 3.3.1 DSBs krav til meldeplikt

På spørsmål om kjennskap til DSBs krav til meldeplikt oppga 65% at de kjente til dette, og 35% at de ikke kjente til det. Tabell 3-10 viser fordeling på aktørtype.

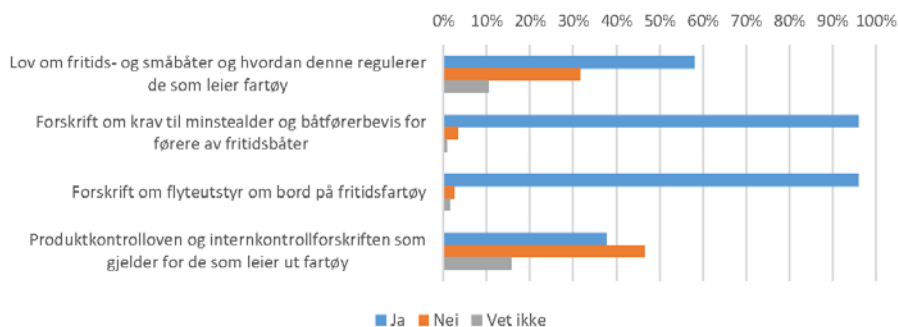
Tabell 3-10 Kjennskap til DSBs krav til meldeplikt

Svar	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig- / interesseorganisasjon	Totalt
Ja	70 %	54 %	50 %	65 %
Nei	30 %	46 %	50 %	35 %

## NOTAT

### 3.3.2 Kjennskap til regelverk

Respondentene ble spurt om å oppgi hvorvidt de kjente til ulike regelverk som regulerer utleievirksomhet. Figur 3-10 viser fordeling av kjennskap av ulike regelverk, og Tabell 3-11 kjennskap til ulike regelverk fordelt på aktørtyper.



Figur 3-10 Kjennskap til ulike regelverk blant respondentene

Tabell 3-11 Kjennskap til ulike regelverk fordelt på aktørtyper

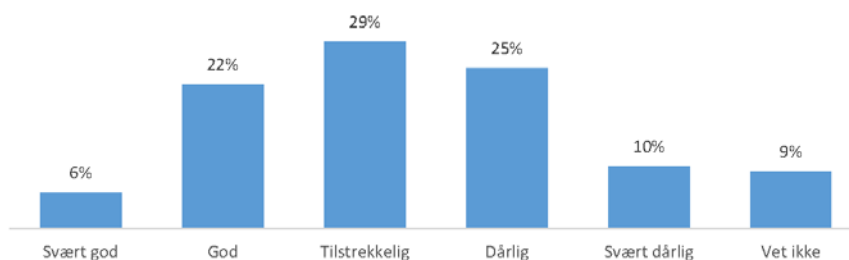
Regelverk	Svar	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig- / interesseorganisasjon	Totalt
Lov om fritids- og småbåter og hvordan denne regulerer de som leier fartøy	Ja	63 %	49 %	38 %	58 %
	Nei	26 %	43 %	51 %	32 %
	Vet ikke	11 %	7 %	11 %	10 %
Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis for førere av fritidsbåter	Ja	98 %	96 %	81 %	96 %
	Nei	2 %	3 %	16 %	3 %
	Vet ikke	0 %	1 %	3 %	1 %
Forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy	Ja	98 %	94 %	84 %	96 %
	Nei	1 %	3 %	11 %	3 %
	Vet ikke	1 %	3 %	5 %	2 %
Produktkontroll-loven og internkontrollforskriften som gjelder for de som leier ut fartøy	Ja	42 %	23 %	30 %	38 %
	Nei	42 %	61 %	59 %	47 %
	Vet ikke	16 %	16 %	11 %	16 %



## NOTAT

### 3.3.3 Informasjon om regelverk og krav

Respondentene ble spurt hvordan de opplever informasjon fra myndighetene om regelverk og krav. Figur 3-11 viser fordeling av svar. Rett over halvparten av respondentene oppgir at informasjon fra myndighetene om regelverk og krav er tilstrekkelig eller bedre. En av tre angir at den er dårlig eller svært dårlig. I fordeling på respons er det lite forskjell mellom ulike aktørtyper.

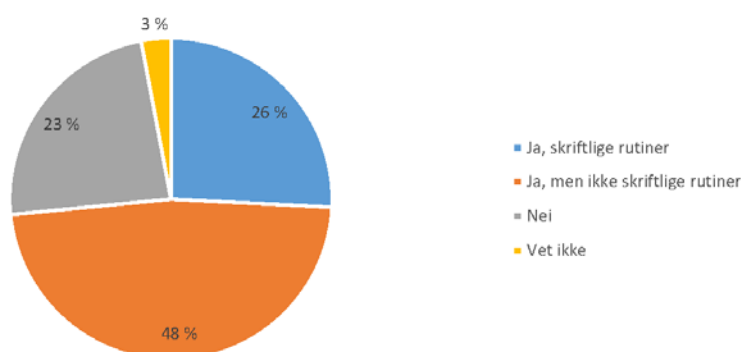


Figur 3-11 Opplevelse av informasjon fra myndighetene om regelverk og krav.

## 3.4 Sikkerhetsrutiner

### 3.4.1 Oppfølging av hendelser og ulykker

Respondentene ble spurt hvorvidt de har rutiner for oppfølging av uhell og hendelser, Figur 3-12 angir om de har rutiner eller ikke, og hvorvidt de er skriftlige eller ikke. Tabell 3-12 viser fordeling på aktørtyper.



Figur 3-12 Rutiner for oppfølging av uhell og hendelser

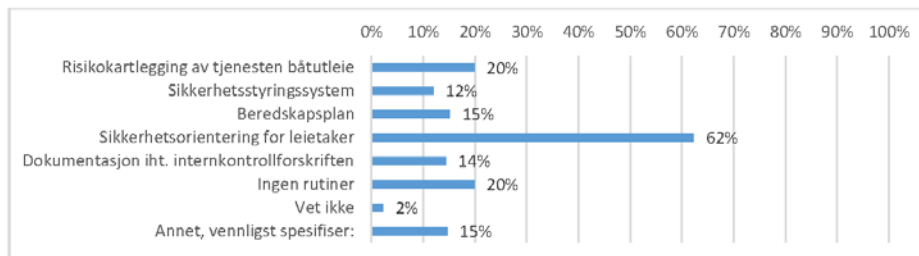
Tabell 3-12 Rutiner for oppfølging av uhell og hendelser - fordelt på aktørtyper

Rutiner for oppfølging av uhell og hendelser	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig-/interesseorganisasjon
<b>Ja, skriftlige rutiner</b>	29 %	12 %	37 %
<b>Ja, men ikke skriftlige rutiner</b>	52 %	46 %	37 %
<b>Nei</b>	20 %	43 %	26 %

## NOTAT

### 3.4.2 Skriftlige rutiner

Respondentene ble bedt om å oppgi hvilke skriftlige sikkerhetsrutiner de har. Figur 3-13 viser i hvilken grad aktørene har ulike skriftlige sikkerhetsrutiner. Tre av fem utleiery har en skriftlig sikkerhetsorientering for leietakere. En av fem utleiery har ingen skriftlige sikkerhetsrutiner.



Figur 3-13 Grad av ulike typer skriftlige rutiner

I kategorien 'annet' har omtrent en tredjedel av respondentene vist til avtaler/kontrakter som beskriver ansvar og forpliktelser, og til dels sikkerhetsråd. Andre viser til ordninger knyttet til praktisk gjennomgang/forventning/opplæring av fartøy, utstyr og rutiner. Noen viser til en beredskap/vaktordning.

Tabell 3-13 viser fordeling på aktørtype.

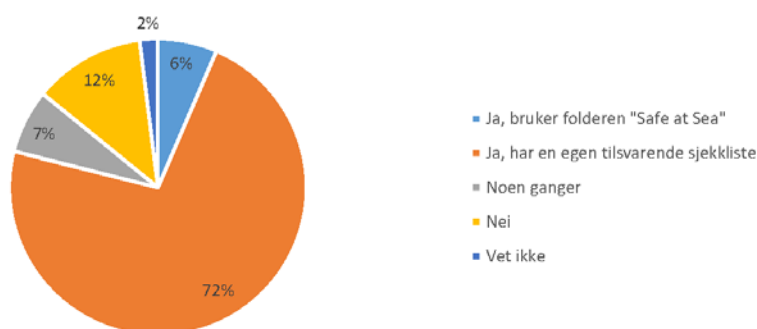
Tabell 3-13 Grad av ulike typer skriftlige rutiner - fordelt på aktørtyper

Skriftlige sikkerhetsrutiner	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig / interesseorganisasjon
Risikokartlegging av tjenesten båtutleie	24 %	7 %	11 %
Sikkerhetsstyringsystem	14 %	3 %	13 %
Beredskapsplan	19 %	-	16 %
Sikkerhetsorientering for leietaker	69 %	44 %	47 %
Dokumentasjon iht. internkontrollforskriften	18 %	1 %	13 %
Ingen rutiner	16 %	36 %	16 %
Vet ikke	1 %	4 %	5 %
Annet	12 %	18 %	29 %

### 3.4.3 Sikkerhetsorientering for leietakere

Respondentene ble spurt hvorvidt de gjennomfører en sikkerhetsorientering med leietaker før de får ta ut fartøyet. Figur 3-14 angir i hvilken grad dette gjennomføres, og hvorvidt de anvender en sjekklister. Tabell 3-14 viser fordeling på aktørtyper.

## NOTAT



Figur 3-14 Sikkerhetsorientering for leietakere

Tabell 3-14 Sikkerhetsorientering for leietakere - fordelt på aktørtyper

Sikkerhetsorientering med leietakere	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig-/ interesseorganisasjon
<b>Ja, bruker folderen "Safe at Sea"</b>	6 %	11 %	0 %
<b>Ja, har en egen tilsvarende sjekkliste</b>	79 %	58 %	63 %
<b>Noen ganger</b>	5 %	11 %	14 %
<b>Nei</b>	9 %	19 %	23 %

Respondentene ble videre spurt hva som blir tatt opp i sikkerhetsorienteringen. Tabell 3-15 viser i hvilken grad ulike tema er en del av sikkerhetsorienteringen, både totalt og for de ulike aktørtyperne.

Tabell 3-15 Innhold sikkerhetsorientering for leietakere

Hva gjennomgås?	Totalt	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig- / interesseorganisasjon
<b>Instruksjon om hvordan fartøyet og utstyret i fartøyet skal brukes</b> (kart, kommunikasjonsutstyr, redningsutstyr, flyteutstyr)	77 %	84 %	68 %	47 %
<b>Fartøyets egenskaper og stabilitet</b>	58 %	62 %	53 %	37 %
<b>Farvann og farvannsbegrensninger</b>	65 %	71 %	53 %	37 %
<b>Anbefaling om at man ikke bør stå i fartøyet</b>	46 %	51 %	40 %	21 %
<b>Alkoholgrenser i Norge</b>	61 %	72 %	44 %	11 %
<b>Informasjon om vær og værmelding</b>	68 %	77 %	56 %	21 %
<b>Begrensning på antall personer/vekt i fartøyet</b>	64 %	72 %	46 %	34 %
<b>Annet</b>	17 %	17 %	14 %	16 %

I kategorien 'annet' nevner flere utveksling og opplysning om kontaktinformasjon (i tilfellet uhell eller hendelser opptrer). Noen respondenter nevner gjennomgang av tiltak når uhell opptrer, som mann over bord, brann, og førstehjelp. Det blir også nevnt regler ift. begrensninger ved fiske og avstandskrav til oppdrettsanlegg.

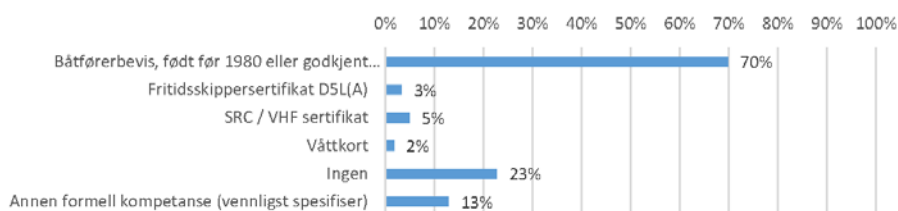
## NOTAT

Respondentene ble spurt hvorvidt de gjennomfører et fysisk møte med leietaker før de får ta ut fartøyet. 92% oppgir at det skjer alltid, og 6% noen ganger. Kun 2% oppgir 'nei' på dette spørsmålet.

### 3.5 Kompetanse til leietaker

#### 3.5.1 Kompetansekrav

Respondentene ble spurt hvilke kompetansekrav de setter til leietaker. Figur 3-15 angir hvilke krav som settes og i hvilken grad. Tabell 3-16 viser fordeling på et utvalg fartøytyper. Fordelingen av fartøytyper representerer svar fra de aktørene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.



Figur 3-15 Kompetansekrav til leietakere

Tabell 3-16 Kompetansekrav til leietakere - fordelt på et utvalg fartøytyper

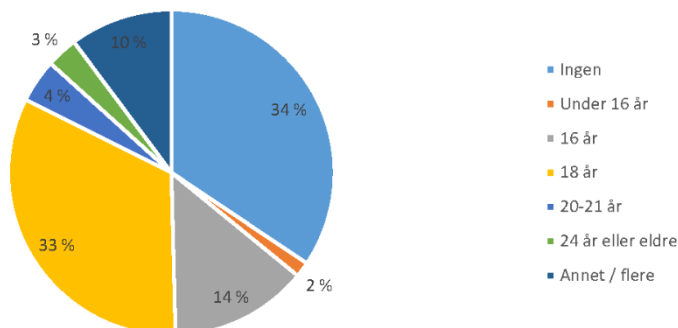
Kompetansekrav	Åpen motorbåt	Lukket motorbåt	Vannscooter	Småfartøy u/ motor (jolle, kano, kajakk)
<b>Båtførerbevis, født før 1980 eller godkjent internasjonalt sertifikat</b>	76 %	89 %	100 %	3 %
<b>Fritidsskipersertifikat D5L(A)</b>	3 %	-	-	3 %
<b>SRC / VHF sertifikat</b>	4 %	-	11 %	3 %
<b>Våttkort</b>	-	-	-	18 %
<b>Ingen</b>	20 %	11 %	-	61 %
<b>Annen formell kompetanse</b>	11 %	-	11 %	39 %

I kategorien 'annen formell kompetanse' er det i hovedsak forventning om- eller krav til erfaring som nevnes av respondentene. Et par nevner sikkerhetskurs – for fiskere og IMO60.

#### 3.5.2 Alderskrav

Respondenten ble spurt om å oppgi hvorvidt de har aldersgrense for utleie. Figur 3-16 angir fordeling av svar på aldersgrupper. En stor andel av de som har krysset 'ingen' har likevel kompetansekrav. En sjekk mot kompetansekrav viser at det er få aktører (<10%) som verken har krav til formell kompetanse eller alderskrav. Dette gjelder for fartøytypene 'åpne motorbåter' og 'småfartøy uten motor'.

## NOTAT

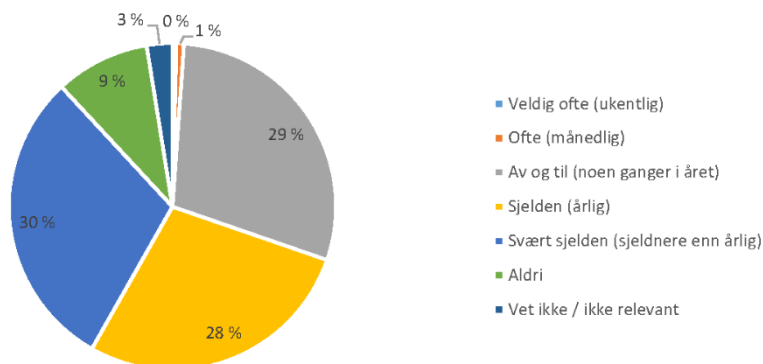


Figur 3-16 Alderskrav til leietakere

### 3.6 Hendelser og ulykker

#### 3.6.1 Leietakere som trenger bistand

Av spørsmål i kategorien «Hendelser og ulykker» ble respondentene innledningsvis spurt om hvor ofte det hender at leietakere ringer og trenger bistand. Figur 3-17 viser svarene fra respondentene på dette spørsmålet normalisert mot antall fartøy. I Tabell 3-17 er besvarelsene for dette spørsmålet videre detaljert. Om lag halvparten mener dette skjer minst en gang i året.



Figur 3-17 Respondentenes angivelse av hvor ofte leietakere trenger bistand normalfordelt mot antall fartøy blant respondentene.



## NOTAT

Tabell 3-17 Fordeling av besvarelser på spørsmålet «Hender at det at leietakere ringer og trenger bistand?»

Svar	Fordeling basert på antall aktører	Totalt antall fartøy blant aktørene som har svart dette alternativet	Fordeling normalisert for antall fartøy
Veldig ofte (ukentlig)	<1 %	10	<<1 %
Ofte (månedlig)	<1 %	19	<1 %
Av og til (noen ganger i året)	21 %	748	29 %
Sjelden (årlig)	24 %	716	28 %
Svært sjelden (sjeldnere enn årlig)	37 %	767	30 %
Aldri	16 %	240	9 %
Vet ikke / ikke relevant	2 %	65	3 %

I Tabell 3-18 har respondentene blitt spurt om i hvilken grad de opplever at leietaker ikke klarer å forklare posisjonen sin når de ringer og ber om bistand. 14 % svarer av og til eller oftere.

Tabell 3-18 Fordeling av besvarelser på spørsmålet «I hvilken grad opplever dere at leietaker ikke klarer å forklare posisjonen sin når de ringer og ber om bistand?»

Svar	Fordeling
Hver gang	3 %
Ofte	2 %
Av og til	9 %
Sjelden	18 %
Veldig sjelden	18 %
Aldri	35 %
Vet ikke / ikke relevant	15 %

Respondentene ble også spurt om hvorvidt de har opplevd at leietakere ikke klarer å kontakte hjelp tidsnok. Med «tidsnok» ble det presisert at det menes før personskaide eller fartøyskaide inntreffer. I Tabell 3-19 er svarfordelingen på dette spørsmålet presentert normalisert for antall fartøy.

Tabell 3-19 Svarfordeling på spørsmålet: «Har du/dere opplevd at leietakere ikke klarer å kontakte hjelp tidsnok?»

Svar	Fordeling basert på antall aktører	Totalt antall fartøy blant aktørene som har svart dette alternativet	Fordeling normalisert for antall fartøy
Ja	4 %	180	7 %
Nei	90 %	2263	87 %
Vet ikke	6 %	152	6 %

### 3.6.2 Kommunikasjonsvansker med leietakere

I Tabell 3-20 presenteres svarfordelingen på spørsmålet «Opplever du/dere noen ganger kommunikasjonsvansker med de som leier fartøy på grunn av språk?». Også her er fordelingen



## NOTAT

normalisert for antall fartøy. Til sammen svarer over 80 % at de «Sjelden», «Svært sjelden» eller «Aldri» opplever kommunikasjonsvansker.

*Tabell 3-20 Svarfordeling på spørsmålet: «Opplever du/dere noen ganger kommunikasjonsvansker med de som leier fartøy på grunn av språk?», normalisert mot antall fartøy.*

Svar	Fordeling basert på antall aktører	Totalt antall fartøy blant aktørene som har svart dette alternativet	Fordeling normalisert for antall fartøy
<b>Veldig ofte (ukentlig)</b>	<1 %	5	<<1 %
<b>Ofte (månedlig)</b>	<1 %	13	<1 %
<b>Av og til (noen ganger i året)</b>	12 %	322	13 %
<b>Sjelden (årlig)</b>	17 %	474	19 %
<b>Svært sjelden (sjeldnere enn årlig)</b>	29 %	763	30 %
<b>Aldri</b>	39 %	939	37 %
<b>Vet ikke / ikke relevant</b>	2 %	48	2 %

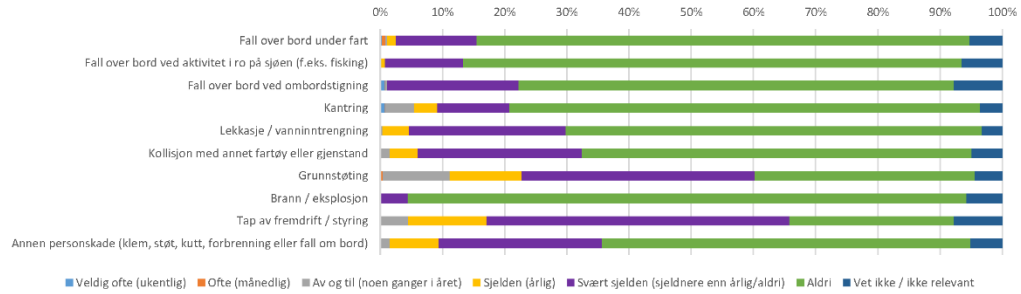




## NOTAT

### 3.6.3 Hyppighet av hendelser

For å få en oversikt over hvilke hendelser som inntreffer hyppigst, ble respondentene spurt om hvor ofte de har opplevd noen gitte hendelser. Fordelingen av svar, normalisert mot antall fartøy, er presentert i Figur 3-18 og fordelt på et utvalg av fartøytyper i følgende tabeller. Tabellene fordelt på fartøytyper representerer svar fra de aktørene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.



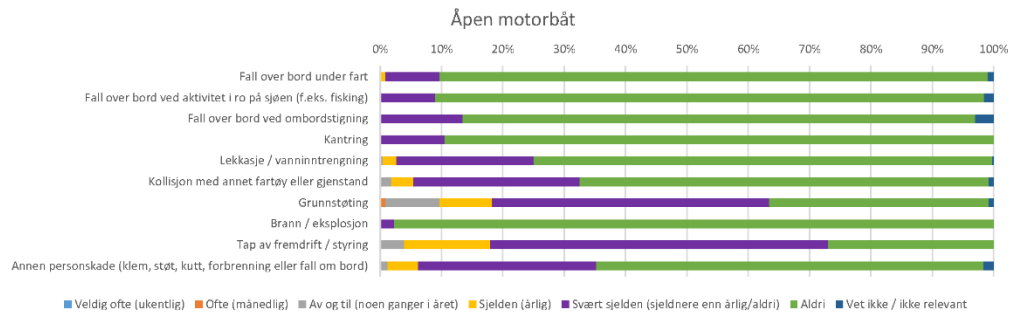
Figur 3-18 Svarfordeling på spørsmålet: «Hvor ofte har du/dere opplevd at følgende hendelser inntreffer», normalisert mot antall fartøy.

Generelt er det grunnstøting og tap av fremdrift / styring som er de hyppigst forekommende hendelsene.

Respondentene fikk mulighet til å skrive inn andre hendelser som de hadde opplevd og her ble det nevnt en rekke hendelser/årsaker underliggende for hendelsene i tabellen over. Generelt handler dette om tekniske forhold (motortrøbbel, drivstoffmangel, tau i propell, tomt for strøm), om omgivelsene (værforbehold, farvannsbegrensninger) og menneskelige faktorer (manglende erfaring/kompetanse, uoppmerksomhet, og ruspåvirkning).

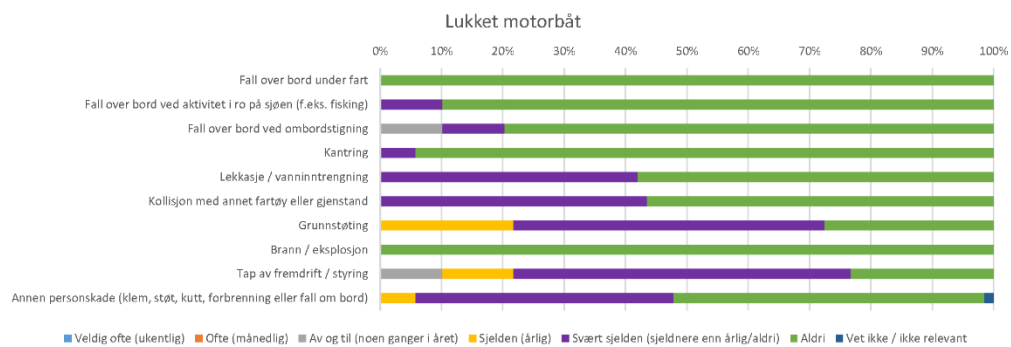
Respondentene fikk også mulighet til å skrive inn årsaker til ulykker, og utover det som er nevnt ovenfor, er det også nevnt en rekke menneskelige faktorer (manglende ferdigheter, manglende forståelse for utstyr, manglende etterlevelse), i tillegg er det nevnt mangel på informasjon / rutiner fra utleier.

## NOTAT



Figur 3-19 Figuren viser en oversikt over hvor hyppig noen utvalgte hendelser inntreffer, normalisert mot antall fartøy. Oversikten viser fordelingen for 1407 fartøy i fartøygruppen Åpen motorbåt.

## NOTAT

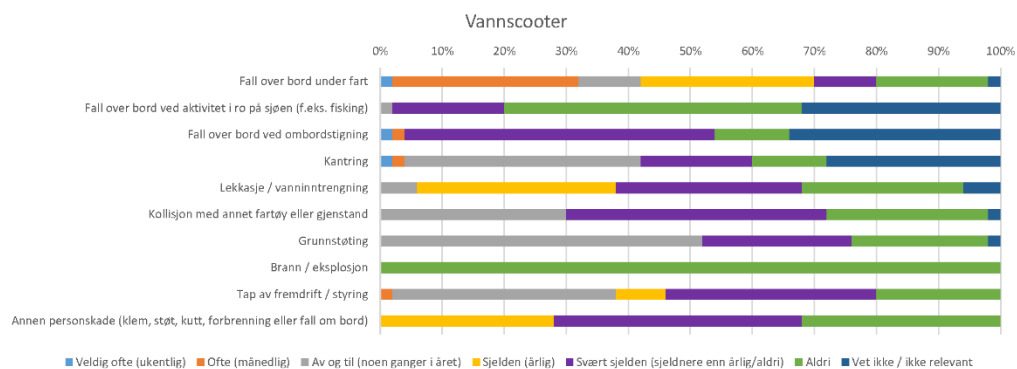


Figur 3-20 Figuren viser en oversikt over hvor hyppig noen utvalgte hendelser inntreffer, normalisert mot antall fartøy. Oversikten viser fordelingen for 69 fartøy i fartøygruppen Lukket motorbåt.

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 24 av 35

## NOTAT

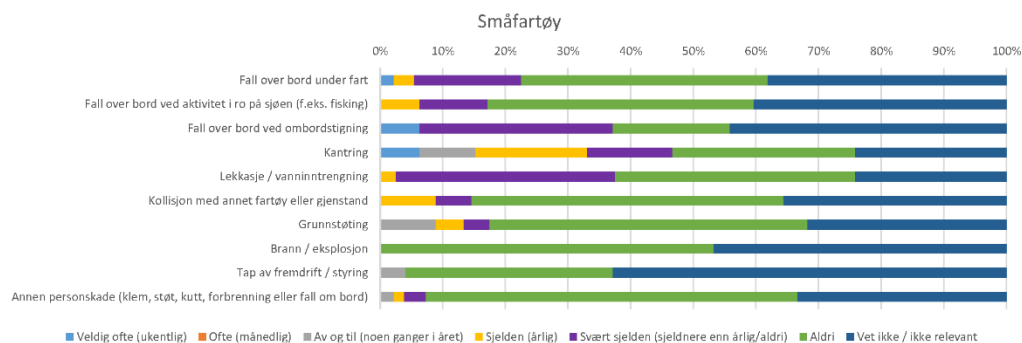


Figur 3-21 Figuren viser en oversikt over hvor hyppig noen utvalgte hendelser inntreffer, normalisert mot antall fartøy. Oversikten viser fordelingen for 50 fartøy i fartøygruppen Vannscooter.

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 25 av 35

## NOTAT



Figur 3-22 Figuren viser en oversikt over hvor hyppig noen utvalgte hendelser inntreffer, normalisert mot antall fartøy. Oversikten viser fordelingen for 315 fartøy i fartøygruppen Småfartøy.

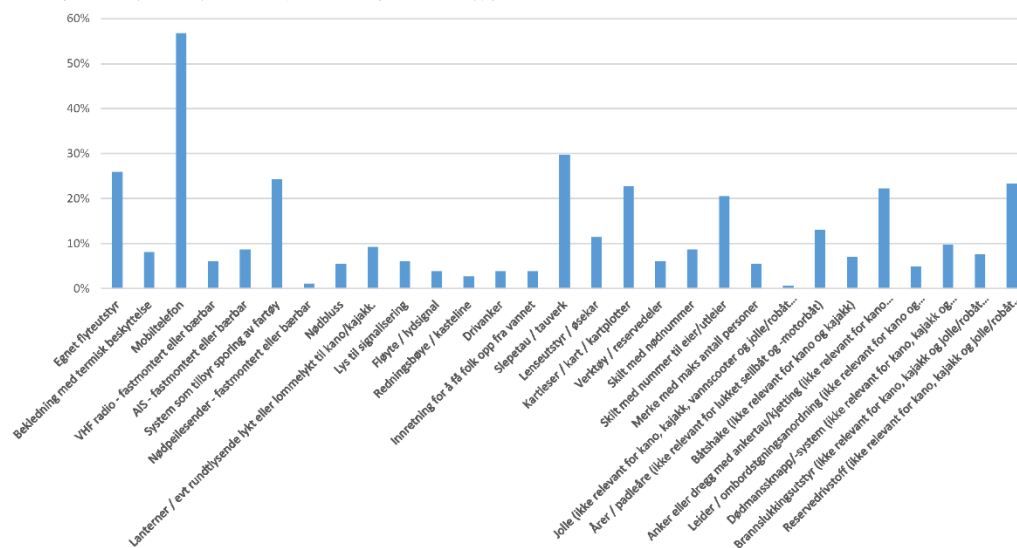
ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 26 av 35

## NOTAT

### 3.6.4 Tiltak som har bidratt til å redde liv eller hindre alvorlige utfall

Respondentene ble deretter spurt om å oppgi hvilket utstyr de har opplevd at har bidratt til å redde liv eller hindre alvorlig utfall av en hendelse. Fordelingen av svar på dette spørsmålet er presentert i Figur 3-23. Her oppgir blant annet mer enn 55% «Mobiltelefon».



Figur 3-23 Fordeling av hvilket utstyr respondentene har opplevd at har bidratt til å redde liv eller hindre alvorlig utfall av en hendelse

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 27 av 35



## NOTAT

### 3.7 Vurdering av forslag til tiltak

Respondentene ble spurt om hvorvidt de mener at dagens krav til fartøy og utstyr er tilstrekkelig for sikkerheten til de som leier fritidsfartøy i Norge. På dette spørsmålet svarer 62 % at de mener dagens krav er tilstrekkelig, 15 % mener at dagens krav ikke er tilstrekkelige, og 24 % svarer at de ikke vet.

Respondentene ble deretter spurt om i hvilken grad de mener noen foreslåtte tiltak kan bidra til å redusere antall alvorlige ulykker. Generelt er det sikkerhetsorientering for leietakere og dødmannsknapp som får høyest tilslutning. Tabell 3-21 viser snitt av respondentenes vurdering av et utvalg foreslåtte tiltak, og i Figur 3-24 vises en fordeling av respondentenes vurdering de samme tiltakene, og videre fordelt på fartøytyper. Tabellene fordelt på fartøytyper representerer svar fra de aktørene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.

Tabell 3-21 Respondentenes vurdering av i hvilken grad foreslåtte tiltak kan bidra til at antall alvorlige ulykker reduseres

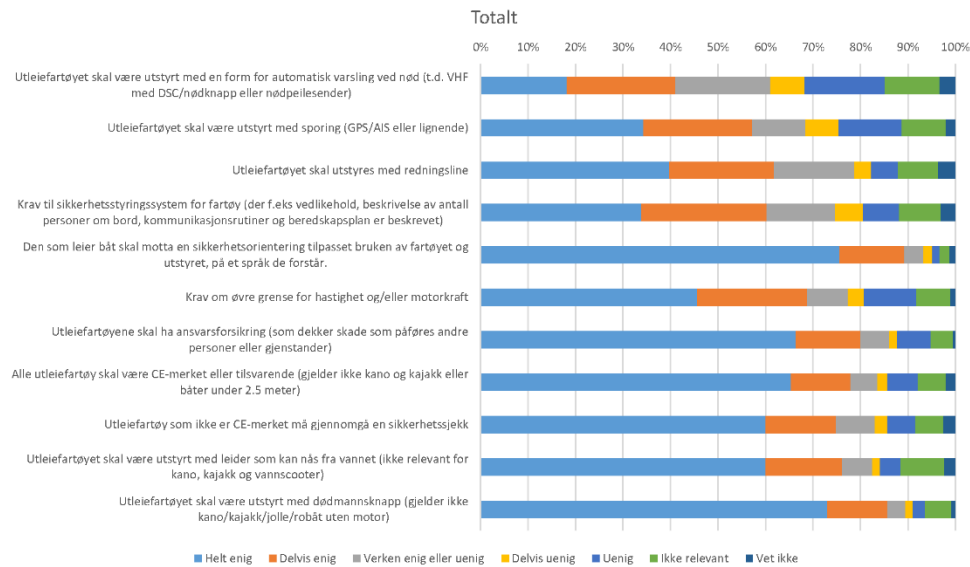
I hvilken grad er du/dere enig i at følgende virkemidler kan bidra til at antall alvorlige ulykker reduseres?	Totalt	Åpen motorbåt	Lukket motorbåt	Vannscouter	Småfartøy u/ motor (jolle, kano, kajakk)
<b>Utleiefartøyet skal være utstyrt med en form for automatisk varslings ved nød</b> (t.d. VHF med DSC/nødknapp eller nødpeilesender)	3,2	3,2	3,5	2,3	3,8
<b>Utleiefartøyet skal være utstyrt med sporing</b> (GPS/AIS eller lignende)	3,7	3,7	3,7	3,5	3,8
<b>Utleiefartøyet skal styres med redningsline</b>	4,0	4,0	4,4	2,4	4,2
<b>Krav til sikkerhetsstyringssystem for fartøy</b> (der f.eks vedlikehold, beskrivelse av antall personer om bord, kommunikasjonsrutiner og beredskapsplan er beskrevet)	3,8	3,8	4,2	4,3	4,2
<b>Den som leier båt skal motta en sikkerhetsorientering tilpasset bruken av fartøyet og utstyret, på et språk de forstår.</b>	4,7	4,6	4,8	4,9	4,7
<b>Krav om øvre grense for hastighet og/eller motorkraft</b>	4,0	4,0	3,5	2,4	4,6
<b>Utleiefartøyene skal ha ansvarsforsikring</b> (som dekker skade som påføres andre personer eller gjenstander)	4,4	4,4	4,9	4,9	4,1
<b>Alle utleiefartøy skal være CE-merket eller tilsvarende</b> (gjelder ikke kano og kajakk eller båter under 2.5 meter)	4,4	4,5	4,0	4,1	4,1
<b>Utleiefartøy som ikke er CE-merket må gjennomgå en sikkerhetssjekk</b>	4,3	4,3	4,2	4,3	4,3
<b>Utleiefartøyet skal være utstyrt med leider som kan nås fra vannet</b> (ikke relevant for kano, kajakk og vannscouter)	4,4	4,4	4,8	3,7	3,8
<b>Utleiefartøyet skal være utstyrt med dødmannsknapp</b> (gjelder ikke kano/kajakk/jolle/robåt uten motor)	4,6	4,7	3,9	5,0	4,7

Merk: oppgitt snitt er i en skala fra 5=enig til 1=uenig

ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 28 av 35

## NOTAT



Figur 3-24 Respondentenes vurdering av i hvilken grad foreslåtte tiltak kan bidra til at antall alvorlige ulykker reduseres

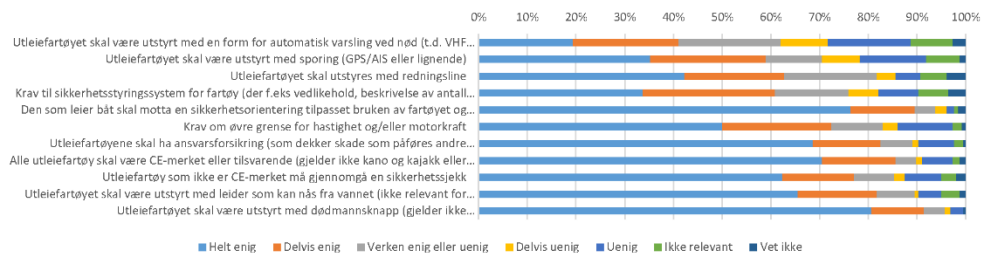
ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 29 av 35

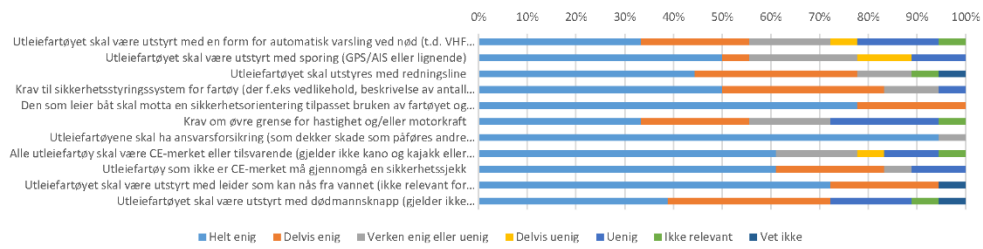


## NOTAT

### Åpen motorbåt



### Lukket motorbåt

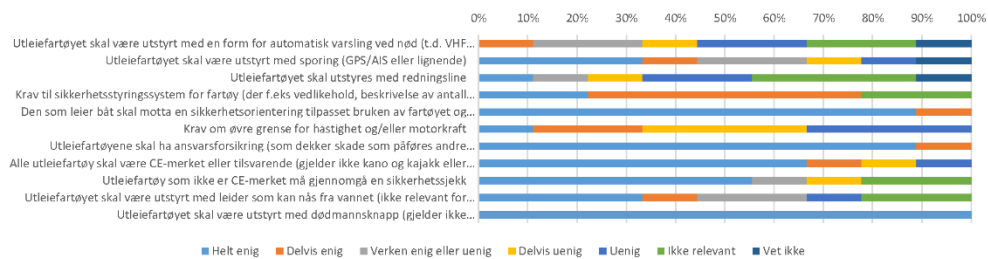


ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

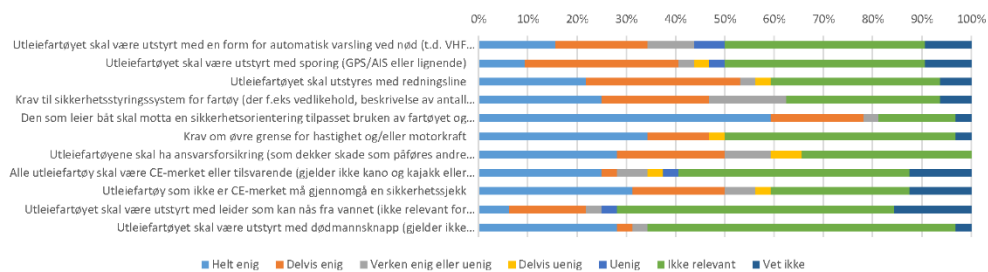
Side 30 av 35

## NOTAT

### Vann scooter



### Småfartøy



ST-15946-2/Rev. 2.0 - 04.12.2020

Side 31 av 35



## NOTAT

Avslutningsvis ble respondentene spurt om hvilke tiltak de mener vil være en god ide for deres virksomhet å innføre. Svarene på dette spørsmålet er oppsummert i Tabell 3-22. Kolonnen «Totalt» viser den totale andelen som krysset av på alternativet (av totalt 390 respondenter som svarte på dette spørsmålet). De tre neste kolonnene viser fordeling på aktørtype av de som mener tiltaket ville vært en god ide. Generelt er det krav til sikkerhetsorientering for leietakere, dødmannsknapp, merking av fartøy, samt ansvarsforsikring som får høyest tilslutning. Krav til VHF og sikkerhetsstyringssystem får lavest oppslutning.

Tabell 3-22 Svarfordeling på spørsmålet: «Hvilke tiltak mener du er en god ide å innføre for din virksomhet?»

Forslag til tiltak	Totalt	Kommersielt foretak	Privatperson	Frivillig- / interesseorganisasjon
<b>Krav til egnet kommunikasjonsutstyr slik at en får varslet ved nød/problemer</b>	29 %	32 %	19 %	20 %
<b>Krav til VHF om bord (fastmontert eller håndholdt)</b>	8 %	8 %	7 %	9 %
<b>Krav til sporing av fartøy</b>	35 %	40 %	25 %	6 %
<b>Krav til redningsvest med krage</b>	23 %	23 %	18 %	26 %
<b>Register som gir myndighetene en oversikt over utleieaktørene</b>	27 %	31 %	18 %	14 %
<b>Krav om sikkerhetsstyringssystem</b>	12 %	13 %	7 %	11 %
<b>Krav om å gjennomføre sikkerhetsorientering med leietaker</b>	49 %	53 %	30 %	51 %
<b>Krav om at leietaker har kompetansebevis</b>	31 %	30 %	30 %	40 %
<b>Krav om at båt skal merkes med eier, kontaktinfo, maks antall passasjerer og nødnumre</b>	47 %	50 %	45 %	29 %
<b>Krav om CE-merking eller tilsvarende av fartøy som brukes til utleie (ikke relevant for kano og kajakk)</b>	37 %	45 %	19 %	9 %
<b>Krav om dødmannsknapp (ikke relevant for kano, kajakk og jolle/robåt uten motor)</b>	48 %	52 %	40 %	23 %
<b>Krav til leder/ombordstigningsanordning (ikke relevant for kano, kajakk og vannscooter)</b>	38 %	41 %	34 %	23 %
<b>Krav om at utleiefartøy skal ha ansvarsforsikring</b>	44 %	47 %	40 %	20 %
<b>Krav om øvre grense for hastighet og/eller motorkraft (ikke relevant for kano, kajakk og jolle/robåt uten motor)</b>	30 %	32 %	30 %	11 %

Figur 3-25-Figur 3-28 viser hvordan svarende fordeler for fartøygruppene: «Åpen motorbåt», «Lukket motorbåt», «Vannscooter, og «Småfartøy». Fordelingen av fartøytyper representerer svar fra de aktørene som kun leier ut fartøy av den aktuelle typen.

## NOTAT

### Åpen motorbåt



Figur 3-25 Svar på spørsmålet «Hvilke tiltak mener du/dere er en god ide å innføre for din virksomhet?», fra respondenter med fartøygruppen Åpen motorbåt.

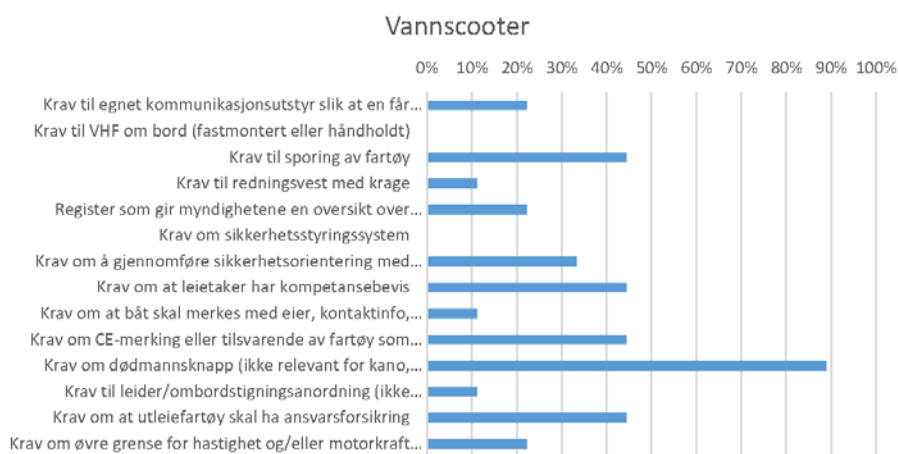
### Lukket motorbåt



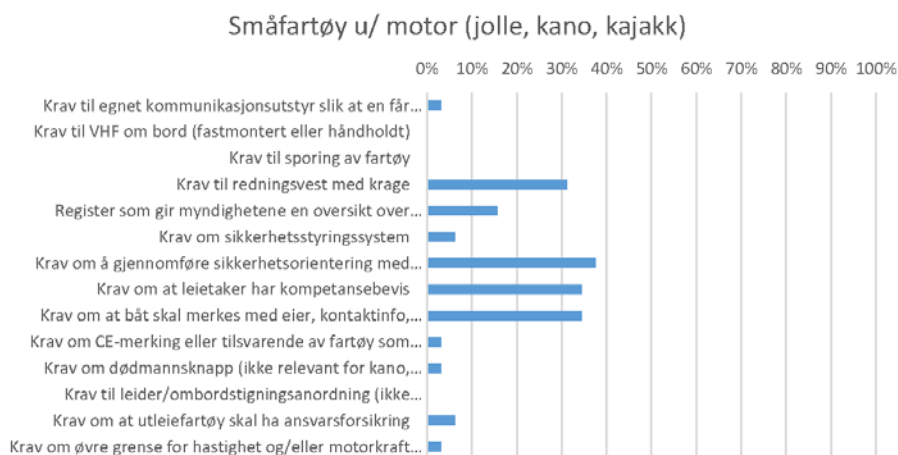
Figur 3-26 Svar på spørsmålet «Hvilke tiltak mener du/dere er en god ide å innføre for din virksomhet?», fra respondenter med fartøygruppen Lukket motorbåt.



## NOTAT



Figur 3-27 Svar på spørsmålet «Hvilke tiltak mener du/dere er en god ide å innføre for din virksomhet?», fra respondenter med fartøygruppen Vannscoter.



Figur 3-28 Svar på spørsmålet «Hvilke tiltak mener du/dere er en god ide å innføre for din virksomhet?», fra respondenter med fartøygruppen Småfartøy u/motor.



## NOTAT

Tabell 3-23 angir hvorvidt de respondentene som mente det var en god idé å innføre krav til ulike tiltak hadde iverksatt slike tiltak fra før.

Tabell 3-23 Hvorvidt aktører som mener det er en god idé å innføre krav til tiltak allerede har iverksatt tiltaket

Forslag til tiltak	Andel av aktører som mener det er en god idé å innføre tiltaket	Andel av aktører som har innført tiltaket	Andel av aktører som har iverksatt tiltaket som mener det er en god idé å innføre kravet.
<b>Krav til egnet kommunikasjonsutstyr slik at en får varslet ved nød/problemer</b>	29 %	Mobiltelefon: 27 % VHF (fast/hånd): 8 % Nødpeilesender: 4 %	Mobiltelefon: 47 % VHF (fast/hånd): 65 % Nødpeilesender: 53 %
<b>Krav til VHF om bord (fastmontert eller håndholdt)</b>	8 %	VHF (fast/hånd): 8 %	VHF (fast/hånd): 50 %
<b>Krav til sporing av fartøy</b>	35 %	AIS (fast/hånd): 10 % System med sporing: 25 % (Nødpeilesender: 4 %)	AIS (fast/hånd): 53 % System med sporing: 72 % (Nødpeilesender: 20 %)
Krav til redningsvest med krage	23 %	-	-
<b>Register som gir myndighetene en oversikt over utleieaktørene</b>	27 %	Småbåtregister / NOR: 41 %	Småbåtregister / NOR: 51 %
<b>Krav om sikkerhetsstyringssystem</b>	12 %	12 %	59 %
<b>Krav om å gjennomføre sikkerhetsorientering med leietaker</b>	49 %	79 %	91 %
<b>Krav om at leietaker har kompetansebevis</b>	31 %	Båtførerbevis: 73 %	Båtførerbevis: 55 %
<b>Krav om at båt skal merkes med eier, kontaktinfo, maks antall passasjerer og nødnumre</b>	47 %	Skilt nødnummer: 42 % Skilt utleier/eier: 50 % Maks antall: 54 %	Skilt nødnummer: 58 % Skilt utleier/eier: 56 % Maks antall: 53 %
Krav om CE-merking eller tilsvarende av fartøy som brukes til utleie (ikke relevant for kano og kajakk)	37 %	-	-
<b>Krav om dødmannsknapp (ikke relevant for kano, kajakk og jolle/robåt uten motor)</b>	48 %	63 %	60 %
<b>Krav til leder/ombordstigningsanordning (ikke relevant for kano, kajakk og vannscooter)</b>	38 %	42 %	59 %
Krav om at utleiefartøy skal ha ansvarsforsikring	44 %	-	-
Krav om øvre grense for hastighet og/eller motorkraft (ikke relevant for kano, kajakk og jolle/robåt uten motor)	30 %	-	-

## MØTEREFERAT

SAFETEC

TEMA	Arbeidsmøte om forslag til tiltak og krav for båtutleie	MØTEDATO	10.12.2020
STED	Videomøte – Whereby	PROSJEKT	ST-15946
TIL	Sjøfartsdirektoratet v/Helga Maria Sulen Sund	REVISJON	2.0
KOPI	Randi Linløkken, Ole Andreas Stræte	REV. DATO	18.12.2020
DELTAKERE	Se deltakerliste	REFERENT	H. Laupsa
GODKJENT	Sturle D. Tvedt (QA) Jens Christen Rolfsen (Godkjenning)		

## 1 DELTAKERLISTE

Tabell 1-1 Deltakere på arbeidsmøtet.

Navn	Firma/selskap	Epost
Sverre Lund Limtun	DSB	<a href="mailto:sverre.limtun@dsb.no">sverre.limtun@dsb.no</a>
Andreas Bull	Hovedredningssentralen	<a href="mailto:andreasb@jrcc-stavanger.no">andreasb@jrcc-stavanger.no</a>
Frode Pedersen	Redningsselskapet	<a href="mailto:frode.pedersen@rs.no">frode.pedersen@rs.no</a>
Bente Olsen Husby	Vest-Finnmark rådet	<a href="mailto:bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no">bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no</a>
Dagny Øren	NHO Reiseliv	<a href="mailto:dagny.oren@nhoreiseliv.no">dagny.oren@nhoreiseliv.no</a>
Sven Anderssen	Padleforbundet	<a href="mailto:sven.anderssen@padling.no">sven.anderssen@padling.no</a>
Anne-Mari Planke	DNT	<a href="mailto:anne-mari.planke@dnt.no">anne-mari.planke@dnt.no</a>
Thore Erling Pettersen	YES Seafishing	<a href="mailto:thore@bessaker.com">thore@bessaker.com</a>
Haaken Michael Christensen	Innovasjon Norge	<a href="mailto:haaken.michael.christensen@innovasjon norge.no">haaken.michael.christensen@innovasjon norge.no</a>
Trond Glesaaen	Padleforbundet	<a href="mailto:trond@padleforbundet.no">trond@padleforbundet.no</a>
Rune Vikse	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:rvk@sdir.no">rvk@sdir.no</a>
Tove Torgersen	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:tato@sdir.no">tato@sdir.no</a>
Petter Andre Sjøreng	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:pas@sdir.no">pas@sdir.no</a>
Randi Linløkken	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:ral@sdir.no">ral@sdir.no</a>
Ole-Andreas Stræte	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:oast@sdir.no">oast@sdir.no</a>
Helga Maria sulen Sund	Sjøfartsdirektoratet	<a href="mailto:hmsu@sdir.no">hmsu@sdir.no</a>
Leif Inge Sørskår	Safetec, møtefasilitator	<a href="mailto:leif.inge.sorskar@safetec.no">leif.inge.sorskar@safetec.no</a>
Hans Laupsa	Safetec, referent	<a href="mailto:hans.laupsa@safetec.no">hans.laupsa@safetec.no</a>



# MØTEREFERAT

Tabell 1-2 Agenda for arbeidsmøtet.

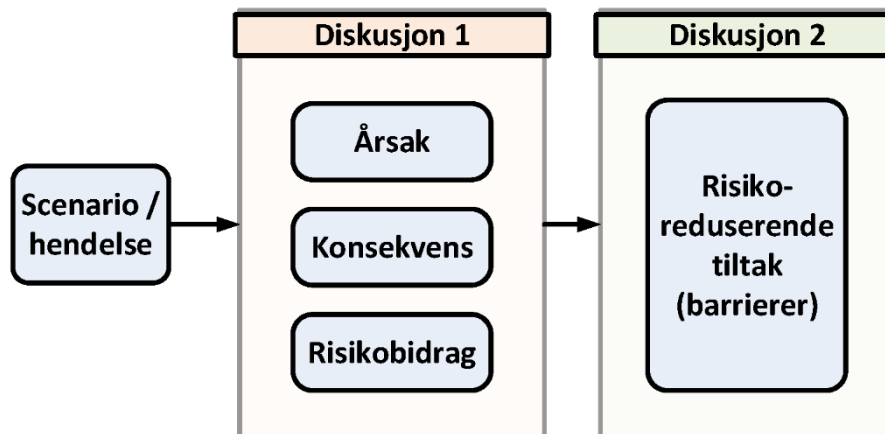
Tidspunkt	Sted	Tema
09:00	Plenum	Introduksjon til møtet v/Sjøfartsdirektoratet
09:15	Plenum	Gjennomgang agenda, resultater og metode v/Safetec
09:45	Grupper	Diskusjon om ulykkesbildet og årsaker til ulykker
10:30	Pause	
10:45	Plenum	Oppsummering fra gruppene og diskusjon
11:45	Lunsj	
12:15	Plenum	Dagens regelverk v/DSB og Sjøfartsdirektoratet
12:30	Plenum	Gjennomgang resultater v/Safetec
12:45	Grupper	Diskusjon om tiltak
13:30	Pause	
13:45	Plenum	Oppsummering fra gruppen og diskusjon
14:45	Plenum	Avslutning: Oppsummering og veien videre

## 2 METODE

I forkant av arbeidsmøtet hadde Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Safetec gjennomført en spørreundersøkelse blant aktører som driver med utleie/utlån av fritidsfartøy. I arbeidsmøtet ble resultatene fra spørreundersøkelsen oppsummert og dannet grunnlaget for diskusjon i grupper og plenum. Som det fremgår av agenda i Tabell 1-2, ble diskusjonen delt opp i to deler, en bolk før lunsj og en bolk etter lunsj.

I bolk 1 (før lunsj) dreide diskusjonen seg om å avdekke de viktigste årsakene til hendelser og ulykker. Se kapittel 3.1.

I bolk 2 (etter lunsj) ble det diskutert om dagens regelverk er tilstrekkelig eller ikke, og hvilke tiltak og krav som kan være hensiktsmessig å innføre. Se kapittel 3.2.



Figur 2-1 Metodikk i arbeidsmøtet

### 3 MØTEREFERAT

#### 3.1 Risikobildet og årsaker til ulykker

Mye av diskusjonen rundt ulykker og hendelser dreide seg om årsaker på et overordnet nivå, som kan være både direkte og indirekte årsaker til flere ulike typer hendelser og ulykker.

##### 3.1.1 Utleiere opplever at leietakere mangler kunnskap og erfaring.

- Mange opplever at turister mangler erfaring og kunnskap om vær og forhold på sjøen. En del reiser ut for å fiske selv om det ikke er forsvarlig.
- Leietakere tar på seg risiko uten å nødvendigvis kjenne til risikoen. Motorbåtførere oppsøker gjerne mer fare enn hva robåtførere gjør.
- Opplever at fartøy går ut i områder som fartøyet ikke er dimensjonert og laget for. Dette handler også om kunnskap hos leietaker. En del vet f. eks ikke at man ikke bør stå i båten og er ikke klar over viktighet av korrekt vektfordeling i båten.
- Padlere er ofte dyktige og godt trent og organisert. Innføring av våttkort har trolig bidratt til dette. Det er utstedt 150 000 våttkort, og man leser sjelden om ulykker blant de med våttkort. Padleforbundet opplever betydelig forskjell på personer med og uten våttkort. Men det er ikke et krav om å kreve våttkort for leie av kajakk.

##### 3.1.2 Kommersielle interesser kan gå på bekostning av sikkerheten

- Mange har betalt dyrt for oppholdet og ønsker gjerne å dra ut for å fiske og å få opplevelsen de har betalt for, selv om forholdene ikke er forsvarlige.
- Utleier vil gi et best mulig tilbud til sine gjester, og tørr/klarere ikke å sette ned foten for at gjestene får dra ut.
- Samtidig bør det være mulig for utleier å legge opp turer etter ulike værforhold.
- Man ser at seriøse aktører tar seg tid til å vurdere og sjekke kompetanse/erfaring til de som leier båt. Men det er fortsatt mange som ikke gjør det. Dette fører igjen til at leietakere får reise ut på sjøen, selv om erfaring/kompetanse egentlig skulle tilsi at utleier burde satt ned foten og ikke latt dem dra ut.
- Spesielt innen havfisketurismen i Nord-Norge opplever man at useriøse (ofte utenlandske) aktører kun er opptatt av profitt og derfor opererer på kant med både sikkerhet og regelverk.
- Ressurskriminelle – man opplever at man har manglende lovhjemmel for å komme i inngrep med disse. Har ikke lovhjemmel for å undersøke båter på sjøen. Vet ikke om det er bosatte i Norge eller ressurskriminelle fra utlandet. Noen slike utleiere har med seg dårlige/farlige fartøy fra utlandet, og noen av disse utleierene bryr seg ikke om det skjer alvorlige hendelser.

##### 3.1.3 Mangelfull informasjon, opplæring og forberedelser før leietaker tar ut fartøyet

- Viktige forberedelser før man tar ut fartøyet handler i stor grad om å ta seg tid med leietaker i fartøyet. Leietaker må kjenne til og kunne bruke utstyret som er i båten. Leietaker må kjenne til nødprosedyrer. Det virker å være variabelt hva som gjennomgås med leietaker og hvor omfattende. Dette burde det være en sjekkliste på.
- Flere har inntrykk av at informasjon fra utleier til leietaker er litt tilfeldig, og at det er mange som ikke har HMS-delen på stell.
- Gjøre leietaker klar over at de må snu før det er for lite bensin for å komme seg tilbake. To bensintanker i båten burde være et must. Mange leietakere vet ikke hvordan man bytter slange/tank.



## MØTEREFERAT

## SAFETEC

- Det nevnes at det finnes ulike typer utleiery. «Profesjonelle» utleiery som har sikkerhetsgjennomgang med leietaker kan gi god og oppdatert informasjon på stedet. Gjerne om værforhold og værmeldinger fra dag til dag. Ved ubetjent utleie av f.eks hytte m/båt, vil leietaker ikke få den samme oppdaterte informasjonen, og reiser gjerne da på sjøen uten tilstrekkelig kunnskap om vær og lokale forhold.
  - Det pekes på at det trolig er mørketall av uønskede hendelser blant fartøy tilhørende ubetjente hytter.
- Det stilles i dag ikke kompetansekrav knyttet til båtutleie. Det stilles derfor spørsmål om utleieryene har god nok kompetanse/kjennskap til fartøyene sine for å vurdere fartøyets begrensninger og om de har forutsetninger for å sette grensen for når leietaker ikke bør dra ut.
- Kompetansekrav til utleiery må inkludere kunnskap om årsaker til ulykker, f.eks. vær og værromslag.
- Viktig å ha et godt regelverk å støtte seg på. Gode regler og rutiner kan bidra til å redusere antall hendelser.

### 3.1.4 Manglende etterlevelse fra leietaker av informasjon og regler

- En del har erfaring med at råd og informasjon ikke blir fulgt av leietaker. Kulturforskjeller (og religion) ligger også til grunn for dette. Det ble blant annet nevnt at russiske og asiatiske turister i mindre grad stoler på offentlig kommunikasjon/informasjon (eksempelvis var dette et problem på Trolltunga – her ble løsningen å ha guider ute i løypa).
- Det ble diskutert hvorvidt utleiery kjenner til begrensninger for fartøyene. Det er ikke kompetansekrav knyttet til utleie.

### 3.1.5 Leietakere venter for lenge med å ringe/kontakte hjelp

- I noen land er det dyrt med redningsaksjoner, men det er vanskelig å vite for utlendinger i Norge hvordan det fungerer. Også DNT erfarer at det er lite forståelse hos turister for hvordan redningsaksjoner foregår i Norge. Ønsker derfor å få ut mer informasjon om dette.
- HRS definerer om det er SAR, og dermed gratis, eller om det ikke er SAR - og dermed en betalingstjeneste. I kystradioen må man være nøye med hva man sier, de drifter telefonnummeret til HRS. Situasjonen vurderes - så det handler om vekting fra HRS - problemet er om innringer forstår forskjell på hvem de ringer.

### 3.1.6 Ulykkesbildet for utleiefartøy

I spørreundersøkelsen er det ikke helt samsvar mellom tiltak som har forhindret ulykker og hyppighet av ulykker, f.eks. med 'brann'. Trolig skyldes dette at respondenter har tolket hendelser ulikt.

I arbeidsmøtet ble det diskutert noen spesifikke hendelser som opptrer hyppigere enn andre i spørreundersøkelsen. Dette samstemmer med Redningssselskapets observasjon; de har registrert et stort antall tilfeller av grunnstøting og tap av fremdrift.

#### Grunnstøting:

- Kunnskap om kart, kompass, og navigering er mangelfull. Mange båtførere har hatt båt lenge men kan ikke bruke kart/kompass, eller tolke tegn og signaler til sjøs.
- Mangel på gode forberedelser før man går på sjøen.



## MØTEREFERAT

**SAFETEC**

- Mange utlendinger er redde for å ringe etter hjelp. Både fordi det er pinlig (gjelder også norske), men også i frykt for å bli økonomisk belastet. Dette fører til at hendelser kan eskalere og bli alvorlige.
- Tidligere varsling kan redusere konsekvensen. Trolig er det geografiske forskjeller her.
- Gode regler og rutiner kan bidra til å redusere antall hendelser.

### Tap av fremdrift:

- Mange går tom for drivstoff, enten som følge av at man reiser for langt ut, eller ikke sjekker drivstoffnivå før avreise.
- Mange fisketurister har hyppige stopp/start av motor og kjører sakte, motor kan gå «sur» og stoppe.
- Mange har ikke kunnskap om å starte en motor. Dette handler også om info, opplæring og kommunikasjon mellom turist og utleier.
- Manglende vedlikehold av motor kan være en årsak til motorstopp.

## 3.2 Tiltak og krav

### 3.2.1 Regelverk

Det ble diskutert om dagens regelverk er godt nok, eller om det trenger å justeres/utvides:

- Flere mener at dagens regelverk er godt nok, men at det er viktig å få det ut til bedriftene. Dersom dagens regelverk var fulgt - så hadde trolig flere ulykker vært unngått. Det må sikres full forståelse for rollefordeling og hvem som har ansvar for sikkerheten.
- Når man skal være en profesjonell utleieaktør trenger man et tydelig og godt regelverk å støtte seg på. Man trenger kanskje ikke nye regler, men det bør bli lettere å styre etter dagens regelverk.
- Det er enighet om at bransjen bør gå sammen om felles retningslinjer og felles struktur på internkontrollsystemet. Forbrukermakt er undervurdert og man burde ha en måte å synliggjøre seriøse aktører.
- Samtidig er det noen fartøy (småfartøy) som går sakte, og i mindre grad er utsatt for ulykker, må derfor dele opp etter fartøy.
- Det ble også nevnt at den store andelen i spørreundersøkelsen som ikke kjenner til regelverket, tyder på at dagens regelverk ikke godt nok, eller at regelverket kan være vanskelig å forstå for en liten virksomhet. Mange skjønner nok ikke hva som er hensikten og hvor mye som skal legges f.eks i et kvalitetssikringssystem. Kanskje det er nødvendig å lage spesifiseringer eller retningslinjer for hvordan det kan løses.
- Det har skjedd mye på aktivitetsfronten i reiselivet de siste ti årene. Man trenger kanskje ikke nye regler, men presisere/lage retningslinjer for hvordan det skal tolkes og hva som er «beste praksis». Det er ønskelig med felles bransjestandarder, tilsvarende Våttkortstandarden for kajakkpadling.
- Basert på at mange ikke vet hvilke regelverk som gjelder, vil informasjon om regelverk være et viktig tiltak. Innovasjon Norge har gode informasjonskanaler og kan for eksempel informere reiselivsbedrifter om dette og kan være hjelpelige med å f.eks legge ut en artikkel om regelverk og forskrifter og viktigheten av å følge regelverk.





## MØTEREFERAT

## SAFETEC

- Det ble diskutert hvilken informasjon man får i Altinn når man starter opp en bedrift. Det er tilsynelatende lite/ingen informasjon om hvilke regelverk som gjelder. En ide kunne derfor være å at man automatisk får tilsendt informasjon om hvilke regelverk som gjelder når man etablerer bedrift som skal drive med utlei av fartøy. For å få til dette må man imidlertid ha en avkryssingsboks for at man skal drive fartøyutlei, denne finnes ikke i dag.
- Det er viktig at aktørene har myndighet til å nekte noen å dra på sjøen og myndighet til å si at noen ikke får leie fartøy. Ikke alle aktører er tøffe nok til å gjøre dette. Kundene drar da gjerne et annet sted. Utleierene må få de verktøyene som gjør at de kan, tørr og skjønner at/når de må sette foten ned.

### 3.2.2 Informasjon til turist/leietaker

Under temaet informasjon til leietaker ble det diskutert flere forslag og aspekter som kan bidra til å drive utlei av fritidsfartøy på en sikker måte.

- Ved å informere tidlig, gjerne allerede når turisten bestiller reisen, øker sannsynligheten for at leietaker oppfatter og forstår hva som kreves. Visit Norway jobber mot turoperatører for å oppnå dette. Opplever at informasjon som gis tidlig tas bedre hensyn til.
- Det ble også nevnt at digital informasjon i form av korte videosnutter og informasjon via sosiale medier kunne være effektivt. En kommentar til dette var imidlertid at ikke alle land i Europa er på det digitale stadiet som vi er i Norge. Aldersgruppen som leier fartøy mtp. fisketurisme er ofte kun på Facebook og ikke noe mer.
- Det kan være vanskelig å få alle til å lytte til informasjonen som gis, men må være sikker på at informasjonen er gitt og at den blir forstått.
- Ta en grundig prat, og ta seg tid med kunden slik at man er sikker på at leietaker forstår reglene og retningslinjene til utleier og vet hvordan fartøyet og utstyret om bord fungerer.
- Det ble også foreslått å gjennomføre en praktisk prøve med leietaker.
- Det bør være krav om gjennomføring av sikkerhetsorientering og utsjekk.
- Enighet om at en dokumentert sikkerhetsgjennomgang med en skriftlig sjekklister er fornuftig.
- Dersom en sikkerhetsgjennomgang/utsjekk skal være et krav, bør det vurderes om det skal være et eget krav eller om det skal det følge internkontrollforskriften. Altså om det skal være en egen forskrift for utleiefartøy eller ikke. Kan være nødvendig med en egen forskrift, men man bør også være litt varsom - ønsker ikke å regulere for mye.
- Språk kan være en utfordring og sikkerhetsgjennomgang/utsjekk må gjennomføres på et språk begge parter forstår og kan kommunisere på.
- Spørreundersøkelsen viste at mange ikke benytter seg av sikkerhetsfolderen «Safe at sea», men NHO Reiseliv har imidlertid erfaring med at både en del havfiskebedrifter og campingplasser bruker denne.

### 3.2.3 Kompetansekrav til utleier

En del av tiltakene som ble foreslått handlet om å stille kompetansekrav til utleier:

- Det var flere som foreslo å innføre en sertifiseringsordning for utleieaktører. Det bør også være en fordel med å bli sertifisert.
- Det nevnes at man bør kreve mer kompetanse av utleiere. Krever jo alkoholløype for å servere alkohol – bør ha tilsvarende ordning for utleieaktører.



## MØTEREFERAT

SAFETEC

- Spesielt for havfisketurisme i Nord-Norge er det ønskelig å innføre en sertifiseringsordning, og det arbeides allerede med et forslag. I dette prosjektet vurderes flere mulige krav:
  - Båtene bør være CE-godkjent og registrert i eget register.
  - Krav til AIS og nødpeilesendere
  - Krav til sikkerhetsstyringssystem.
  - Krav til bedrifter om opplæring og informasjon til leietaker
  - Lokale sjøforhold; dersom det er en hendelse – at det er store beredskapsbåter tilgjengelig (det har ikke blitt konkludert på dette punktet). NB: ikke gitt at det er samme behov i andre fartsområder.
- En slik sertifiseringsordning for å få tilgang til å drive med turistfiske ville også svare ut kritikken/konflikten med den tradisjonelle fiskerinæringa, i de områdene det har vært et problem.
- En utfordring som ble nevnt er at «Visitaktører» og turistinformasjon ikke vet hvor de kan sende turistene som er interessert i fiske eller fartøyutleie fordi de ikke vet om utleiebedriftene er sertifisert eller ikke (finnes ingen sertifiseringsordning).
- Et eksempel på initiativ fra reiselivet er «Varde opplevelseskvalitet»<sup>1</sup>. Dette konseptet handler om at man tar med en revisor med på tur som skriver en rapport om opplevelsen etterpå og vurderer kvaliteten. Dette skjer anonymt/hemmelig uten at aktøren vet hvem revisoren er. Blir en vurdering av hele kundereisen, og kan fungere som en form for sertifisering.
- Et forslag er å ha et kurs for utleierye (ble nevnt et eksempel fra Canada) som synliggjør om en aktør er seriøs.
- I tillegg til en sertifiseringsordning og godkjenning, ble det også foreslått at det bør være krav til et Forvaltning, Drift og Vedlikeholdssystem for aktørene.
- Et annet innspill/forslag var å utgi konsesjoner til utleievirksomhet knyttet til sertifisering. Må se på hvilken kompetanse utleier må inneha for å drive denne virksomheten. Kan medføre at det blir store og rike aktører som tar over markedet. Kun ment som et innspill. Bør være varsom med dette.
- Det finnes en del gamle fartøy – både selvbygd og ikke. Et problem knyttet til dette er riktig informasjon om fartøyet. Vanskelig å vite noe om begrensinger på fartøyet (vekt, antall personer, farvannsbegrensninger etc.). Leietaker bør som et minimum vite hvor mange personer som kan være om bord. I fritidsbåtmarkedet er dette fritt frem – men det er ikke sikkert det bør være greit i utleiemarkedet.
- Det ble også foreslått at man i større grad benytter av seg guider om bord på utleiefartøyene, da dette kan heve sikkerheten. Men dersom man gjør dette havner man over i et nytt regelverk – utleie med mannskap (kan trolig omgås ved at guide kan vere i en egen båt som tar andre båter med seg). Et annet argument mot dette er at det vil være kostnadsdrivende. Men i et bærekraftperspektiv kan dette være nyttig, da man kan utvide sesongen og/eller drive med større båter.

### 3.2.4 Kompetansekrav til leietaker

- Det ble stilt spørsmål om det burde være strengere krav en dagens regler for båtførerebevis; Altså at alle aldersgrupper som leier båt skal ha båtførerebevis. De fleste som leier båt i dag er i en aldersgruppe som ikke trenger båtførerebevis. Men for å kunne kreve dette trengs det i så fall en lovendring. Det ligger også en potensiell utfordring i å diskriminere mellom norske og

---

<sup>1</sup> <https://www.vardekvalitet.no/>



## MØTEREFERAT

**SAFETEC**

utenlandske turister. En utlending kan ha et kompetansebevis fra utlandet, men man vet ikke nødvendigvis hvilke krav/opplæring som ligger til grunn. En del har nok kun tatt et nettkurs.

- Det var flere som nevnte at Våttkort er en super ordning.

### 3.2.5 Registrering

Det var flere forslag til tiltak som handlet om registrering av fartøy/aktører i utleievirksomhet:

- Et forslag handlet om at det kunne være et register for å få leie ut båt, på samme måte som registrering i fiskeridirektoratet. Dette kan være en måte å fange opp useriøse aktører.
- Registrering av fartøyene er blant annet ønskelig fra flere av aktørene innen havfiske i Nord-Norge. Disse opplever også at utlendinger leier ut fartøy fra utlandet som ikke er godkjente/forsvarlige. (Det er også konkurransevridene at utlendinger tar med seg fartøy inn)
- I dagens småbåtregister kan man ikke skille på utleiefartøy. En bør vurdere hvorvidt det er mulig å implementere en slik funksjon.
- I en forlengelse av diskusjonen om at flere venter med/ikke ringer Redningsselskapet fordi de tror det blir dyrt, ble det nevnt at Redningsselskapet jobber med en ordning som legger til rette for medlemskap som er tilpasset flere typer aktører. For eksempel medlemskap for utleieaktører. Det handler om å ta ned terskelen for å ringe etter hjelp. Det er uansett viktig med info om Redningsselskapet og at de er tilstede.
- RS har småbåtregisteret med 360 000 båter. Mange av utleiefartøyene er nok allerede registrert her, men ikke registrert på bransje eller info om at de går i utleie. I utgangspunktet er det ikke noe problem å utvide dette registeret med slik informasjon. Men da er det viktig for Sdir å ha tilgang til relevant og viktig informasjon fra registeret.
- Det ble nevnt at man har opprettet et register for kajaker/kano. Dette kan gjøre det lettere å spore opp eier dersom man finner en drivende kajakk.
- NOR registeret er for fartøy med lengde fra 7 m og opp. Enkelte båter i utleie er registrert her, men ikke alle. Kunne kanskje brukt dette registeret for å komme i kontakt med utleiere og å spre informasjon. Kan ikke se i dette registeret om et fartøy er i utleievirksomhet.
- Alle møtedeltagere er enige om at det bør være et register. Men man må tenke på om det er aktørene eller båtene som skal registreres. Må også ta hensyn til aktivitetsnivå. Registeret må være aktivt/oppdateret. For HRS er det viktig å ha tilgang til kontaktperson dersom det skulle skje noe med fartøyet. Da er det viktig å kunne komme i kontakt med utleier.

### 3.2.6 Krav til utstyr

Det ble diskutert hvilke krav til utstyr som kan være hensiktsmessig å innføre:

- Krav om kommunikasjonsutstyr:
  - Det er usikkerhet knyttet til hvorvidt det skal være omfattende krav om kommunikasjonsutstyr. Det kan for eksempel i indre farvann bli lite hensiktsmessig å kreve kommunikasjonsutstyr som VHF.
  - NHO Reiseliv har stilt spørsmål om det kan være tilgjengelig VHF dersom ulykken inntreffer. Sdir har tatt opp dette på nytt nå med Nkom, som ser nærmere på dette. Ikke fått noen avklaring på dette ennå. Det vil være mulig å sette VHF på arbeidskanel slik at det går direkte til utleier. Det er ikke bra dersom det er noen som



## MØTEREFERAT

**SAFETEC**

- blokkerer nødkanal 16 dersom det skulle skje andre ulykker. VHF har også noe begrensa rekkevidde.
- I tillegg nevnes at det man også må tenke på kostnader - både for abonnement og investeringskostnad.
  - Det fleste var enige om at AIS er fornuftig. Men det vil medføre store utgifter for en del. Hindrer ikke alle ulykker, men andre båter i området kan også se fartøyet. AIS kan være nyttig for sikkerhet og for å ha kontroll. Gir også informasjon i etterkant av hendelser og ulykker. Dersom det er aktuelt: vurdere å differensiere slik at det blir krav for fartøy over en viss størrelse.
  - Mange havfiskeaktører har tilgang til sporing av fartøyene gjennom at de har investert i og bruker GoFish-appen som blant annet inneholder et sporings- og sikkerhetssystem.
  - Erfaring er at de fleste anbefaler leietakere å ha med mobiltelefon. Men husk på at touch-skjerm fungerer dårlig med våte fingre. Det å ringe et telefonnummer kan være umulig når man ligger i vannet.
  - Krav om dødmannsknapp er fornuftig for flere typer fartøy, og er et tiltak som allerede er på trappene.
  - Om CE-godkjenning:
    - Det nevnes at tradisjonsbåter og fartøy eldre enn 1950 omfattes av egen lov at og det er unntatt fra krav om CE-merking.
    - Innen gruppen kano/kajakk er det noen som bygger fartøy selv. Disse vil ikke ha CE-godkjenning.
    - På utleiehytter er det nok en del småfartøy uten CE-godkjenning.
    - I SHT-rapportene er det noen faktorer som blir trukket frem. Blant annet fant de noen fartøy som ikke var CE-merket - og som nok heller ikke ville blitt godkjent.
  - Krav om flyteutstyr:
    - Store redningsvester er ikke hensiktsmessig for kajakkpadlere. Derfor viktig å differensiere på type fartøy eller farvann/fartsområde.
    - Dersom man skal vurdere krav til flytedresser bør det også differensieres på type fartøy/farvann/fartsområde.

### 3.2.7 Ansvarsforsikring

Møtedeltakerne er positive til et krav om ansvarsforsikring. NHO har blant annet dette som en medlemsfordel og anbefaling for alle sine medlemmer.

### 3.2.8 Oppsummering

Kort oppsummert ble det flere ganger nevnt at mye av problemet og risikoen for at uønska hendelser oppstår, handler om manglende kompetanse hos leietaker i kombinasjon med mangel på informasjon, opplæring og retningslinjer fra leietaker. Det er viktig å huske på at det er en sammensatt bransje, der også årsaksbildet for hendelser og ulykker også er sammensatt. Men et godt og velplassert regelverk vil kunne bidra til at utleieaktørene kan drive sikkert og at risikoen for hendelser og ulykker reduseres.

Mange utleiere er flinke men det er stor variasjon, og utleie av fritidsfartøy som bransje synes å være uorganisert. Et enkelt og formalisert regelverk rundt utleie kan derfor være nyttig. Her har bransjen



## MØTEREFERAT

**SAFETEC**

allerede flere etablerte initiativ om kan utvikles videre og på tvers. Slike eksempel er Våttkort, Varde Quality og pågående arbeid med å lage et sertifiseringssystem for havfisketurisme.

Når det gjelder ansvarsforskring er det enighet blant møtedeltakerne om at det er fornuftig å stille krav om dette.

Et felles register for utleiefartøy/utleiaktører er en god ide og bør tilstrebes å få til, men Sjøfartsdirektoratet må se videre på hvordan dette kan løses på mest hensiktsmessig måte. Det må være tilrettelagt for at også andre har tilgang til informasjon i registeret, f.eks HRS, DSB etc.

VHF krever egentlig sertifikat. Men Sjøfartsdirektoratet er i dialog med Nkom og om utleiare kan bruke VHF på et utleiersertifikat, men dette ligger et stykke frem i tid.

Informasjon om redningstjeneste bør videreutvikles og formidles i bransjen og til leietakere.