



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Oseberg Båtlag/Stiftelsen Oseberg Vikingarv
v/ driftsansvarlig Ole Harald Flåten
Postboks 217
3101 Tønsberg

Deres ref

Vår ref

Dato

17/3817-

01.08.17

"Saga Oseberg" – klage på vedtak om fartstillatelse

Vi viser til klage av 20. juni 2017. Klagen gjelder Sjøfartsdirektoratets vedtak av 8. juni 2017 der det fremgår at *Saga Oseberg* vil få fartstillatelse med passasjerer for sommersesongen 2017 under forutsetning av at bestemte sikkerhetskrav er dokumentert oppfylt. Det følger av vedtaket at fartstillatelsen vil være begrenset til Tønsberg havn.

Klagen ble oversendt Nærings- og fiskeridepartementet ved Sjøfartsdirektoratets brev datert 10. juli 2017.

Vi har behandlet klagen i henhold til forvaltningsloven av 10. februar 1967 kapittel VI.

Bakgrunn

Sakens faktum forutsettes kjent, og departementet gjengir derfor kun hovedtrekkene i saken. Det vises for øvrig til Sjøfartsdirektoratets vedtak av 8. juni 2017 og oversendelsesbrev av 10. juli s.å. for en nærmere beskrivelse av sakens bakgrunn.

Saga Oseberg er en fullskalakopi av Osebergskipet med en største lengde på 21,52 meter, og er bygget med de samme håndverksmessige teknikker som originalen. Skipet drives av Oseberg Båtlag/ Stiftelsen Oseberg Vikingarv (heretter rederiet), og brukes til ulike aktiviteter med båtlagets medlemmer, men også turer for skoleklasser, firmaer, turister osv.

Det fremgår av skipets bemannings- og kompetanseinstruks at skipet maksimalt vil ha 33 personer om bord, inkludert mannskap.

I søknad datert 16. mai 2017 søkte rederiet om nødvendig godkjenning/ sertifisering for drift. Med hjemmel i at lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kommer til anvendelse på *Saga Oseberg*, fattet Sjøfartsdirektoratet vedtak 8. juni s.å. Det fremgår av vedtaket at direktoratet på visse vilkår vil utstede en midlertidig fartstillatelse til å føre passasjerer. Fartstillatelsen vil være begrenset til Tønsberg havn for sommersesongen 2017 (frem til 1. september s.å.). Videre fremgår det av vedtaket at i perioden fartstillatelsen er gyldig skal det gjennomføres ulike øvelser og sendes inn opplysninger for å gi Sjøfartsdirektoratet grunnlag for å vurdere varige tillatelser.

Vedtaket ble påklaget av rederiet 20. juni 2017. Det ble deretter avholdt et møte mellom rederiet og Sjøfartsdirektoratet 29. juni 2017 der vedtaket ble diskutert. Etter møtet presiserte Sjøfartsdirektoratet i e-post av 3. juli 2017 at *Saga Oseberg* kan benyttes av stiftelsen som fritidsfartøy. *Saga Oseberg* kan også føre 12 eller færre passasjerer dersom kravene i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. er oppfylt.

Rederiet har i eposter til departementet 13., 25. og 28. juli 2017 sendt inn informasjon om sikkerhetstiltak på *Saga Oseberg*. Informasjonen er videresendt direktoratet for oppfølging.

Innholdet i klagen

Prinsipalt anføres at lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) ikke kommer til anvendelse på *Saga Oseberg*, og at forskrifter som er fastsatt i medhold av denne derfor heller ikke kommer til anvendelse.

Klager ber om at Sjøfartsdirektoratet erkjenner skipets opprinnelse, unike natur og seilegenskaper. Videre bes det om at det legges mer vekt på det arbeid som allerede er gjort med å sikre forsvarlig drift gjennom det farvann det brukes i, sikkerhetsutstyret, opplæringen, rutiner, kursing og sertifisering som i dag ligger til grunn for driften av *Saga Oseberg*. Det bes også om at det tas hensyn til at *Saga Oseberg* er en videreføring av en tradisjon som er dypt forankret i Norges kystkultur i et kysthistorisk og maritimt perspektiv. I klagen stilles det spørsmål om det er vurdert hvilke gevinster virksomheter med slike unike tradisjonsbåter representerer og om formålet med denne driften er veid opp mot det reelle risikoperspektivet.

Dersom departementet kommer frem til at skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter kommer til anvendelse på *Saga Oseberg*, ber klager om at det gis en generell dispensasjon frem til nye regler er innført.

Etter klagers syn vurderes det som lite hensiktsmessig å presse vikingskipet inn i et regelverk som er etablert på helt andre skipstyper, virksomheter og farvann enn i denne saken. Det vil i beste fall være en vanskelig oppgave, og i verste fall umulig å oppfylle skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter og samtidig ivareta bevaring og videreformidling av den materielle og immaterielle kulturarven.

Departementets vurdering

Departementet finner det naturlig å først vurdere anførselene knyttet til skipssikkerhetslovens virkeområde, muligheter for å gi en generell dispensasjon fra loven, samt behovet for nytt regelverk.

I. Om skipssikkerhetslovens virkeområde mm.

Det følger av skipssikkerhetsloven § 2 at loven får anvendelse på norske og utenlandske skip, men at den ikke gjelder for *"skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet"*.

Avgjørende for om skipssikkerhetsloven og tilknyttet forskriftsregelverk får anvendelse i saken, er om *Saga Oseberg* brukes i eller utenfor næringsvirksomhet.

I lovens forarbeider fastholdes (NOU 2005:14 s. 103) at det er den faktiske bruken av skipet som er avgjørende, og at det vil være et sentralt moment om det betales vederlag: *"Ved avgjørelsen av om man står overfor "næringsvirksomhet", vil et sentralt moment være om det betales vederlag for befordring av personer eller gods. Vederlagskravet må oppfattes vidt, slik at det også omfatter situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor kontakt betaling."*

Skipssikkerhetsloven åpner ikke for å unnta fra loven skip som har særlig kulturell eller historisk verdi.

I likhet med Sjøfartsdirektoratet, finner departementet at *Saga Oseberg* brukes i næringsvirksomhet i skipssikkerhetslovens forstand, når det tilbys seilas til allmennheten mot betaling. Skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter kommer deretter til anvendelse.

Videre i likhet med direktoratet, finner departementet at det ikke er hjemmel til å innvilge en generell dispensasjon fra skipssikkerhetsloven i enkeltsaker. I lovens § 2 tredje ledd gis Kongen (delegert til blant andre Nærings- og fiskeridepartementet) myndighet til å fastsette i forskrift at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for bestemte typer skip. Det er imidlertid ikke fastsatt en særskilt forskrift for skip som *Saga Oseberg*.

Som Sjøfartsdirektoratet fremhever i oversendelsesbrevet, inneholder imidlertid de fleste relevante forskriftene hjemler til å gi unntak fra krav som ikke er hensiktsmessige eller passer dårlig av andre grunner. Skipets sikkerhetsnivå er avgjørende for om det er forsvarlig å innvilge unntak. Fordi *Saga Oseberg* er et så vidt spesielt skip, med hovedformål om å være en tro kopi av et vikingskip, har Sjøfartsdirektoratet i denne saken søkt å finne en løsning som gir et tilfredsstillende sikkerhetsnivå innenfor lovens rammer. Dette vurderes nærmere nedenfor under punkt II.

Departementet har merket seg at det i klagen anføres at det er *"tvingende nødvendig å få på plass et forenklet, helt nytt regelverk for denne kategori skip"*. Herunder har vi merket oss at

dere henviser til Danmark som i sitt regelverk har regler som er tilpasset skip som i denne saken.

Vi har forståelse for at spesielle fartøy som *Saga Oseberg* kan ha særlige utfordringer med å etterleve gjeldende regler som er utformet for konvensjonelle skip. Selv om det er funnet tilfredsstillende løsninger i tidligere saker, ser departementet at det vil være hensiktsmessig med et tilpasset regelverk for særegne, historiske skip som for eksempel vikingskipene. Et nytt regelverk må legge til rette for å ivareta særegenheten ved driften og konstruksjonen av historiske skip, ivareta og fremme den maritime og historiske kulturarven, samtidig som det tas nødvendig hensyn til sikkerheten til passasjerer og mannskap.

Departementet vil be Sjøfartsdirektoratet om å utarbeide en forskrift for skip som *Saga Oseberg* som er konstruert og driftet etter historiske prinsipper. Det forutsettes at nye regler vil bli fastsatt før neste sesong (2018), og at en fremtidig tillatelse til *Saga Oseberg* kan vurderes etter dette regelverket.

Ettersom skipssikkerhetsloven og tilhørende forskrifter får anvendelse i den foreliggende saken, vil departementet i det følgende ta nærmere stilling til om de konkrete sikkerhetskravene direktoratet har oppstilt i sitt vedtak er urimelige. Det er et ulovfestet prinsipp i forvaltningen at vedtak ikke skal være uforholdsmessig inngripende eller urimelige.

II. Nærmere vurdering av om Sjøfartsdirektoratets vedtak er urimelig

Sjøfartsdirektoratet har i sitt vedtak av 8. juni fastsatt 13 konkrete vilkår som må oppfylles for at det skal kunne utstedes en midlertidig fartstillatelse til *Saga Oseberg* for sommersesongen 2017. Sjøfartsdirektoratet anser disse vilkårene som minimumskrav for å ivareta hensynet til mannskap og passasjerer, og for å sikre at skipet er "*prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier*", jf. skipssikkerhetsloven § 9.

Fra rederiets side hevdes at flere av kravene er svært krevende å oppfylle, og at det i beste fall vil ta lang tid å avklare og imøtekomme. Det opplyses imidlertid også at de fleste punktene isolert sett greit kan gjennomføres i løpet av en overskuelig periode.

Departementet vil innledningsvis understreke at det overordnede målet med direktoratets vedtak, og en oppstilling av 13 konkrete sikkerhetskrav, er å ivareta at sikkerheten på *Saga Oseberg* er forsvarlig når skipet har passasjerer om bord, jf. blant annet § 1 og kapittel 3 i skipssikkerhetsloven.

Departementet bemerker at *Saga Oseberg* allerede nå kan seile med stiftelsens medlemmer som fritidsfartøy, og at det kan seile med inntil 12 passasjerer uten sertifikat, så lenge *forskrift om drift av små passasjerfartøy*¹ er oppfylt. Spørsmålet om vilkårene for en midlertidig fartstillatelse, og gjenstand for klagen, er kun de tilfeller der *Saga Oseberg* har om bord flere

¹¹ Forskrift av 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.

enn 12 passasjerer, hvilket medfører krav om passasjerskipssertifikat, jf. sertifikatforskriften § 20.²

Etter å ha gjennomgått sakens dokumenter, og etter dialog med både Sjøfartsdirektoratet og rederiet i behandling av klagen, er vårt inntrykk at denne saken er svært nær en løsning som gjør det mulig for direktoratet å dispensere fra kravet om passasjerskipssertifikat for sesongen 2017, og utstede en midlertidig fartstillatelse, jf. sertifikatforskriften § 41 (1) bokstav c.

Det vises til at rederiet har sendt utfyllende dokumentasjon knyttet til de fleste av kravene, hvilket vil gjøre det mulig for direktoratet å ta stilling til om skipet er forsvarlig konstruert og utrustet, og om sikkerheten til mannskap og passasjerer om bord er forsvarlig ivaretatt.

Det understrekes at departementet i henhold til ordinær klagebehandling ikke tar endelig stilling til om vilkårene faktisk er oppfylt, da Sjøfartsdirektoratet i påvente av nødvendig informasjon ikke har hatt anledning til å vurdere dette i første instans.

I vår vurdering av klagen, har vi likevel sett hen til informasjonen som har kommet til etter klageoversendelsen. Videre har vi, i motsetning til Sjøfartsdirektoratet, kunnet legge vekt på vår egen beslutning om at det skal fastsettes en ny og forenklet forskrift for denne type fartøy innen neste sesong. Departementet legger til grunn at en slik forskrift vil lette den fremtidige saksbehandlingen og gjøre det tydeligere hvilke hensyn som er særlig relevante i saker som den foreliggende.

Etter en samlet vurdering finner vi grunnlag for å delvis omgjøre Sjøfartsdirektoratets vedtak, og gi fritak fra 2 av de 13 kravene Sjøfartsdirektoratet har oppstilt som vilkår for å utstede en midlertidig tillatelse. Det følger nærmere i vår vurdering under at unntakene gjelder kravene til redningsflåter og radioutstyr (vilkår 4 og 9).

Det er i vurderingen lagt avgjørende vekt på at det kun dreier seg om unntak for en kort periode, og slik at *Saga Oseberg* kan opprettholde sin virksomhet i påvente av at det utarbeides et forenklet regelverk for den aktuelle type fartøy. I en slik situasjon, vurderes det som uforholdsmessig inngripende å pålegge rederiet å gå til anskaffelse av nye redningsflåter og radio, før det er avklart om kravet vil gjelde tilsvarende i et fremtidig regelverk.

Det understrekes at vi i det vesentligste slutter oss til Sjøfartsdirektoratets vurderinger, og vurderer det som positivt at direktoratet i saken utformet konkrete sikkerhetskrav som må være oppfylt for å sikre at skipet "drives og vedlikeholdes på en slik måte at det ut fra skipets formål og det fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier", jf. skipssikkerhetsloven § 11.

Vi ber direktoratet ta hensyn til departementets vurderinger knyttet til gjennomgangen av de enkelte vilkårene, når det tas endelig stilling til om en midlertidig fartstillatelse kan utstedes.

² Forskrift av 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

- *Vilkår 1, 6, 7, 8, 11 og 13*

På grunnlag av sakens opplysninger finner departementet det ikke nødvendig å vurdere nærmere om vilkår 1 om krengeprøve, vilkår 6 om tennkilder, vilkår 7 om navigasjonslys, vilkår 8 om elektriske installasjoner, vilkår 11 om toalett og vilkår 13 om MOB-øvelse anses urimelige eller uforholdsmessige, ettersom rederiet har opplyst at flere av disse enkelt kan oppfylles og ikke anses som problematiske. Departementet finner kriteriene rimelige for å ivareta forsvarlig sikkerhet om bord på skipet.

- *Vilkår 2: Rederiet må sende inn forslag til sikkerhetsbemanning, jf. bemanningsforskriften³ § 8. Kvalifikasjonene til de som skal inngå i sikkerhetsbemanningen sendes også inn.*

Formålet med kravet er å sikre at skipet er tilstrekkelig bemannet med nødvendige kvalifikasjoner for sikker operasjon av skipet, inkludert nødsituasjoner. Departementet slutter seg til direktoratets vurdering om at skipet må bemannes "på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte", jf. skipssikkerhetsloven § 15.

Vi har merket oss at rederiet foreslår en løsning for kapteinen/ høvedsmann med "*krav om DFL (fritidsbåtsertifikat) eventuelt supplert av kurs i risikohåndtering, sikkerhet og passasjerhåndtering*", og at det etter klageoversendelsen er sendt inn informasjon om hvordan skipet skal bemannes og håndteres i en nødsituasjon. Informasjonen er oversendt Sjøfartsdirektoratet for fastsettelse av sikkerhetsbemanningen.

I samråd med Sjøfartsdirektoratet, kan det etter departementets syn være gode grunner for at det er tilstrekkelig med fritidsskippersertifikat (D5L) for kapteinen supplert med intern opplæring for føring av mer enn 12 passasjerer for sommersesongen 2017 innenfor det geografisk avgrensede fartsområde som gjelder for *Saga Oseberg*. Den interne opplæringen for mannskapet bør inneholde passasjer- og krisehåndteringskurs slik at mannskapet kan håndtere nødsituasjoner og ta vare på samtlige passasjerer om bord.

- *Vilkår 3: Saga Oseberg er umotorisert. Det må derfor anskaffes en følgebåt som oppfyller kravene i skipsutstyrsforskriften⁴ og som har tilstrekkelig motorkraft til å gi Saga Oseberg tilfredsstillende manøvreringsegenskaper. Det skal testes at følgebåten kan slepe Saga Oseberg fullastet i 6 knop i stille vann og at den kan brukes til å gi kursendring samt hastighetsøkning og -reduksjon. Når Saga Oseberg er underveis skal følgebåten være i kontinuerlig beredskap og i umiddelbar nærhet til skipet.*

Rederiet har opplyst at de benytter følgebåten *MotorSaga*, og direktoratet har gitt uttrykk for at de vil kunne akseptere *MotorSaga* som følgebåt forutsatt at det anskaffes beskyttelse rundt propell og utstyr for å ta en mann opp av vannet.

I e-post til departementet av 13. juli er det opplyst at følgebåten har gjennomført slepetest, og at propellbeskyttelse og redningsnett er eller vil bli anskaffet innen kort tid.

³ Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip

⁴ Forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr

Forutsatt at *MotorSaga* ved direktoratets inspeksjon som er grunnlag for sertifisering, viser at den oppfyller kravene til motorkapasitet som beskrevet i vilkår 3, propellbeskyttelse og redningsnett, bør den etter departementets syn kunne aksepteres som følgebåt. Det understrekes at når *Saga Oseberg* er underveis, skal *MotorSaga* være i kontinuerlig beredskap og i umiddelbar nærhet til skipet.

- *Vilkår 4: Redningsfarkostene om bord skal oppfylle kravene i skipsutstyrsforskriften og ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for samtlige personer skipet fører, selv om en redningsfarkost skulle gå tapt eller bli ubrukelig.*

I møte med Sjøfartsdirektoratet 29. juni har rederiet anført at det ikke er nødvendig med flåtekapasitet til alle i beskyttet farvann nært land, da alle passasjerene har redningsvester og det er flåtekapasitet til 20 personer (2x10). Dokumentasjon rederiet har sendt til departementet viser at dagens redningsflåter på *Saga Oseberg* tilfredsstiller standarden ISO 9650-1, men ikke kravene til rattmerking i skipsutstyrsforskriften.

Kravet til redningsflåter på passasjerskip i innenriksfart reguleres i redningsredskapsforskriften.⁵ Det følger av forskriften § 8 første ledd at redningsfarkostene om bord "*skal ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for det antall personer skipet er sertifisert til å føre, selv om en av redningsfarkostene skulle gå tapt eller bli ubrukelig*".

Sjøfartsdirektoratet fremholder at det er et ufravikelig krav til passasjerskip at det skal være redningsflåtekapasitet til alle om bord i tråd med forskriften. Dette betyr at alle passasjerskip i Norge har tilstrekkelig flåtekapasitet til samtlige personer om bord, inkludert overkapasitet.

Departementet deler direktoratets vurdering om at flåtekapasitet til samtlige personer er et grunnleggende sikkerhetstiltak for å ivareta sikkerheten til mannskap og passasjerer i tilfelle en nødsituasjon.

Etter departementets vurdering er det i denne saken likevel spesielle hensyn som gir grunnlag for å kunne gi fritak fra kravet om flåtekapasitet, jf. redningsredskapsforskriften § 14.

Saga Oseberg seiler i et klart avgrenset fartsområde i og rundt Tønsberg havn, og befinner seg, etter hva rederiet har opplyst, aldri mer enn 100 meter fra land. Det er en åpen båt uten motorkraft, som forflytter seg i en hastighet som ikke overstiger 5 knop.

Alle de ombordværende er utstyrt med redningsutstyr, og skipet har en følgebåt som vil kunne bistå i en nødsituasjon. Rederiet har også to redningsflåter, som riktignok kun tilfredsstiller ISO standard, men som har kapasitet til å redde 20 personer. Følgebåten har ytterligere noe redningskapasitet.

Selv om *Saga Oseberg* per i dag ikke har flåtekapasitet til alle om bord, finner departementet å kunne gi unntak fra kravet. Det legges særlig vekt på at det innen kort tid vil utarbeides et

⁵ Forskrift av 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper

nytt regelverk for den aktuelle typen skip, som vil klargjøre om de sikkerhetskrav som følger av de relevante passasjerskipsforskrifter er tvingende nødvendige.

- *Vilkår 5: Rederiet må sende inn forslag til operasjonsbegrensninger (bølgehøyde, vindstyrke etc.) basert på erfaringer fra tidligere drift.*

Etter anmodning fra departementet, har rederiet etter klageoversendelsen oversendt kart over de farvann seilasene skal foretas, i tillegg til en beskrivelse av operasjonsbegrensninger for kansellering av turer ol. Denne informasjonen er oversendt Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har i e-post av 18. juli opplyst at dersom "....minimumskravene oppfylles, vil området «Tønsberg havn» i dette tilfellet kunne defineres som Byfjorden, Vestfjorden og Træla, begrenset i sør av Kausen lykt i Vestfjorden og i øst av Husøysundet".

Departementet slutter seg til Sjøfartsdirektoratets vurdering. Fartsområdet for den midlertidige tillatelsen bør således gjelde i området angitt over.

- *Vilkår 9: Radioutstyr skal oppfylle krav i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr⁶. Forutsatt at det er tilfredsstillende kommunikasjon mellom følgebåt og moderskip, kan radioutstyret om ønskelig plasseres i følgebåten.*

Det fremgår av møtereferatet at *Saga Oseberg* er utstyrt med håndholdt VHF med to kanaler, og at det vil være et økonomisk problem å oppgradere i samsvar med Sjøfartsdirektoratets krav.

I møte 29. juni 2017 opplyste direktoratet at radioene manglet en viktig sikkerhetsfunksjon; en automatisk alarm som ved et trykk utløses ved en nødsituasjon. Alarmen vil automatisk kringkastes til alle fartøy i omkringingliggende områder, oppgi nøyaktig posisjon og tilkalle hjelp fra Hovedredningssentralen.

Departementet ser positivt på rederiets opplysning om at de er i dialog med leverandøren av radioen, om mulighetene for å oppgradere denne.

Departementet vurderer at det innenfor det geografisk svært begrensede fartsområdet, og for den korte tiden som gjenstår av inneværende sesong, vil være tilstrekkelig med håndholdt VHF som *Saga Oseberg* i dag disponerer for å innfri kravet om tilfredsstillende kommunikasjonsutstyr.

- *Vilkår 10: Det skal være tilstrekkelig lensekapasitet om bord.*

Det fremgår av møtereferatet at *Saga Oseberg* har 4 "nikke-pumper" om bord med høy kapasitet. Sjøfartsdirektoratet har bedt om informasjon om hvor mange personer som trengs for å operere pumpene og hvem som skal håndtere disse i en nødsituasjon. I henhold til bemanningsforskriften har mannskapet plikter om bord i en nødsituasjon, og mannskapets oppgaver må defineres for å sikre mannskapets og passasjerenes sikkerhet.

⁶ Forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger

I likhet med direktoratet, finner departementet at en som utgangspunkt ikke kan belage seg på at passasjerer i en nødsituasjon betjener pumpene.

I bemannings- og kompetanseinstruksen som ble oversendt departementet 13. juli fremgår det at det vil defineres minimum 4 lensere før skipet forlater kai. Informasjonen er oversendt Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet bes om nødvendig veilede rederiet hvordan vilkåret er å overholde i forbindelse med fastsettelse av skipets sikkerhetsbemanning.

- *Vilkår 12: Det skal gjennomføres en fullskala evakueringsøvelse med det største antall personer fartøyet kan føre.*

Det anføres at en slik øvelse vil påføre store kostnader, og at dere kunne tenke dere å gjennomføre redningsøvelsen i samarbeid med for eksempel Redningsselskapet eller Høgskolen Sørøst-Norge, som hver høst gjennomfører en større redningsaksjon.

Det fremgår av møtereferatet at Sjøfartsdirektoratet vurderer dette som en god løsning, og imøteser et forslag til en slik løsning. Departementet vurderer dette som positivt og det vil være nærliggende å finne en kostnadseffektiv løsning i samarbeid med andre aktører. Det understekes at det er viktig at mannskapet får trent på en realistisk evakueringssituasjon med det maksimale antall passasjerer de skal kunne håndtere.

Rederiet har 28. juli 2017 sendt forslag til evakueringsøvelse. Departementet mener at en evakueringsøvelse bør gjennomføres så snart som mulig, men at det om nødvendig er rimelig å innrømme til nærmere planlegging og gjennomføring. Direktoratet bes om nødvendig veilede rederiet hvordan øvelsen kan gjennomføres på en god måte.

- - -

I Sjøfartsdirektoratets vedtak av 8. juni 2017 fremgår det at dersom rederiet oppfyller vilkårene for å få utstedt den midlertidige fartstillatelsen med passasjerer som nevnt i pkt. 1-13, vil fartstillatelsen være tidsbegrenset til "*sommersesongen 2017, frem til 1. september*".

Det fremgår av møtereferatet at dere har utfordringer med tidsbegrensningen fordi sesongen deres varer til 1. november.

Under forutsetning av at de øvrige vilkårene for tillatelsen er oppfylt, finner departementet at Saga Oseberg kan gis midlertidig fartstillatelse med passasjerer frem til 31. oktober 2017.

Konklusjon

Sjøfartsdirektoratets vedtak av 8. juni 2017 omgjøres delvis, ved at departementet gir unntak fra vilkårene 4 og 9.

- - -

Avslutningsvis vil vi gjøre oppmerksom på at Sjøfartsdirektoratet vil kunne veilede rederiet nærmere om hvordan sikkerheten om bord på *Saga Oseberg* kan ivaretas på en god måte, jf. forvaltningsloven § 11.

Sjøfartsdirektoratet har blitt bedt om å prioritere saken og behandle den snarest mulig, herunder vurdere nylig oversendt informasjon, med sikte på å få utstedt en midlertidig fartstillatelse.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne ta endelig stilling til om sikkerheten er forsvarlig ivaretatt, forutsettes at rederiet sender inn eventuell ytterligere dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet i samsvar med dette vedtaket, og avtaler tid og sted for inspeksjon og øvelser med Sjøfartsdirektoratet.

Departementet har bedt Sjøfartsdirektoratet om å legge til rette for at MOB-øvelsen (vilkår 13), krengeprøven (vilkår 1) og slepetesten av følgebåten (vilkår 3) kan gjennomføres samtidig med den ordinære inspeksjonen for sertifisering av *Saga Oseberg*. Direktoratet har opplyst at inspeksjon av skipet kan finne sted allerede i uke 31 om ønskelig.

Med hilsen

Hilde K. Hansen (e.f.)
avdelingsdirektør

Henrik Schmidt-Horix
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Kopi: Sjøfartsdirektoratet