

Evaluering av sertifikatstruktur for fritidsfartøy





Evaluering av sertifikatstruktur for fritidsfartøy



Forord

Evaluering av sertifikatstruktur for fritidsfartøy er utarbeidet av en intern prosjektgruppe i Sjøfartsdirektoratet.

Evalueringen er gjennomført som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet (Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet, Politiet & Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2024), som har til hensikt å redusere antall omkomne og hardt skadde i båt.

Hensikten med evalueringen er å vurdere om det skal gjøres endringer i dagens sertifikatstruktur og kompetansekrav når det gjelder ordningen med båtførerbevis, samt vurdere et lavere innslagspunkt for høyhastighetsbeviset.

Haugesund, 1. desember 2025

Organisering av arbeidet

Prosjektgruppens sammensetning

Prosjektgruppen består av ansatte i Sjøfartsdirektoratets seksjon for fritidsfartøy:

Heidi Therese Bless (prosjektleder)	<i>senioringeniør, nautisk</i>
Randi Linløkken (assisterende prosjektleder)	<i>senioringeniør, ulykkesansvarlig</i>
Torleif Tjøstheim Storesund	<i>overingeniør, nautisk</i>
Christian Høyland	<i>overingeniør, nautisk</i>
Petter André Sørensen (prosjekteier)	<i>seksjonssjef</i>

I tillegg har flere andre ansatte i Sjøfartsdirektoratet bistått i arbeidet.

Referansegrupper

Det ble satt ned to referansegrupper som har bistått Sjøfartsdirektoratet i arbeidet gjennom en spørreundersøkelse. Referansegruppe 1 bestod av utdannings- og opplæringsinstitusjoner innenfor fritidsfartøy, og referansegruppe 2 bestod av relevante fagpersoner og organisasjoner.

Disse var med i referansegruppene:

Aftenskolen	Kristiansand sjøspeidergruppe
Alfa Kompetanse AS (NMKS)	Kystskolen AS
Alvøen arbeidstrening	Lillesand sjømannsforening
Auctor Bergen AS (Bergen Båtskole)	MTK Skolen AS
Båtførerprøven AS	Nauticus AS
Båtskolen Sør-Øst AS	Norges Seilforbund
Baatskolen POSEIDON	Olas øyrike
Boat Power AS	Ole Mannes Holding AS
Bratteteig Aktiv AS	Politiet
Fagansvarlig politiet (båtfører)	Redningsselskapet
God Kurs og Jæren Kystlag	Sail On AS
H&H motor AS	Seier AS
Hitech Energy AS	Skogn folkehøgskole
Hovedredningssentralen	Sjøakademiet AS
HVL, Dykkerutdanningen	Sjøsikker AS (sjosikker.no)
KC Trading AS / utdanningsinstitusjon	UiT Norges Arktiske Universitet
Kiil-Sandtangen AS. Båtførerbevis	Vannsprut AS
Kongelig Norsk Båtforbund	Vinnes Båtlag

Spørreundersøkelsen

Det ble gjennomført en spørreundersøkelse om sertifikatstrukturen for fritidsfartøy i forbindelse med evalueringen. Referansegruppe 1 for utdanningsinstitusjoner stod for 76,3 % av besvarelsene, og referansegruppe 2 for relevante fagpersoner og organisasjoner stod for 23,7 % av besvarelsene. Totalt antall svar per spørsmål var 38.

Spørreundersøkelsen tok for seg både båtførerbevis og høyhastighetsbevis. Når det gjelder båtførerbeviset, ble det stilt spørsmål om den generelle hensiktsmessigheten ved dagens ordning, forslag til endringer og mulige konsekvenser av disse. Videre ble det undersøkt hva som fungerer godt og mindre godt, om målgruppen bør utvides eller snevres inn og hvordan opplærings- og prøvesystemet oppleves. Respondentene ble blant annet bedt om å vurdere kursplikt, teoretisk og praktisk opplæring, kvalitet og tilgjengelighet på læremateriell, prøvesteder og kurssentre, samt kostnadsnivå og brukervennlighet i prosessen. Det ble også stilt spørsmål om helsekrav, pensumrelevans, tilrettelegging for kandidater med spesielle behov, og refleksjoner rundt ulykkesstatistikk for ulike aldersgrupper.

Når det gjelder høyhastighetsbeviset, omhandlet spørsmålene både teoretisk og praktisk innhold i kurset, hvordan ordningen fungerer i praksis, og hvilke svakheter som finnes. Det ble også spurt om kvalitet og tilgjengelighet på kurs og instruktører, håndheving av regelverk, behov for differensiering mellom fartøystyper, samt bruk av digitale hjelpemidler i opplæringen. Flere spørsmål var også rettet mot mulige tiltak for å sikre høyere kvalitet og jevnere standard hos ulike tilbydere.

Denne spørreundersøkelsen blir i evalueringen referert til som *spørreundersøkelsen*, se vedlegg 1.

Spørreundersøkelse båtførerprøven

Det ble gjennomført en spørreundersøkelse i forbindelse med avleggelse av båtførerprøven. Alle som avla båtførerprøven mellom 6. juni og 19. august 2025 fikk tilbud om å besvare undersøkelsen. Antall gjennomførte båtførerprøver i denne perioden var 12 371. Antall besvarelser på spørreundersøkelsen var 254. Det vil si en svarandel på 2 %.

Spørreundersøkelsen inneholdt syv spørsmål knyttet til alder, forberedelse til båtførerprøven, og hvor mye praktisk erfaring kandidatene hadde med båt før prøven. Det ble også spurt om læringsutbyttet etter avlagt båtførerprøve, hvor egnet kandidatene føler seg til å føre båt opp til sertifikatkrav etter bestått båtførerprøve, samt forslag til endringer i dagens sertifikatstruktur.

Denne spørreundersøkelsen blir i evalueringen referert til som *spørreundersøkelse båtførerprøven*, se vedlegg 2.

Innhold

Forord	2
Organisering av arbeidet	3
Prosjektgruppens sammensetning	3
Referansegrupper	3
Spørreundersøkelsen	3
Spørreundersøkelse båtførerprøven	4
Ordforklaring.....	8
Sammendrag.....	9
Del 1 - Faktagrunnlag.....	9
Del 2 - Ordningen med båtførerbevis.....	9
Del 3 - Høyhastighetsbevis.....	9
Del 4 - Referanser og vedlegg.....	9
Mandat	11
 DEL 1	 12
Fritidsbåtparken	14
Eierskap	14
Antall fritidsbåter	15
Hvor fort går båtene	15
Bruken av båt	15
Kompetanse.....	16
Flyteutstyr	16
Dagens sertifikatstruktur	17
Ingen sertifikatkrav	17
Båtførerbevis.....	17
Internasjonalt båtførersertifikat (ICC)	17
Fritidsskippersertifikat (D5L).....	17
Høyhastighetsbevis	18
Våttkort.....	18
Ulykker	19
Avgrensninger i statistikken	19
Utilstrekkelighet ved faktagrunnlaget	19
Ulykkesstatistikk for fritidsfartøy	19
Alder og kjønn	20
Ruspåvirkning.....	21
Flyteutstyr	22
Hvordan ulykkene skjer.....	23
Omkomne knyttet opp mot kompetanse	24
Omkomne knyttet opp mot fartøyets lengde	24

Vannscooterulykker 2017-2024.....	25
Vannscooterulykken i Fognafjorden	25
Risiko.....	26
Fritidsbåtopplæring i Norden	28
Sverige	28
Danmark	28
Finland	29
Island	29
Nordiske sertifikatmodeller sett opp mot norsk regelverk.....	30
Gjensidig anerkjennelse av båtførerbevis i EU	30
DEL 2.....	31
Ordnningen med båtførerbevis	33
Tidligere ordning med frivillig båtførerprøve	33
Dagens ordning med båtførerbevis	33
Forberedelseskurs og pris	33
Avleggelse av båtførerprøven og utstedelse av båtførerbevis	34
Vurdering av effekt	35
Håndheving.....	35
Drøfting av ulike forslag til ny sertifikatstruktur	36
Personer født før 1980	36
Sertifikatstruktur	37
Forslag 1	37
Forslag 2	39
Forslag 3.....	40
Forslag 4	42
Konklusjon - ordningen med båtførerbevis.....	44
DEL 3.....	45
Høyhastighetsbevis	47
Innføring og utstedelse av høyhastighetsbevis.....	47
Antall utstedte høyhastighetsbevis	47
Sjøfartsdirektoratets tidligere vurdering av innslagspunktet	48
Erfaringer med kursvirksomhet	48
Risiko i forbindelse med kursvirksomhet	49
Vurdering av effekt	49
Ordnings effekt på ulykkesstatistikken	49
Hvordan ordningen har latt seg håndheve	49
Tilgjengeligheten på kurssentrene	50
Prisnivå på kurssentre.....	51
Møte med sakkyndig råd for fritidsfartøy	52
Drøfting av alternative innslagspunkt	52
Beholde innslagspunktet på 50 knop	52
Sette ned innslagspunktet til 45 knop.....	53

Sette ned innslagspunktet til 40 knop	53
Sette ned innslagspunktet til 35 knop	53
Inkludere alle vannscootere	53
Konklusjon - innslagspunkt høyhastighetsbevis	54
DEL 4	55
Videre arbeid	57
Referanser	58
Vedlegg	59

Ordforklaring

Fritidsfartøy – Omfatter både båt og vannscooter brukt til fritidsformål.

Knop – Fartsmåleenhet. 1 knop = 1 nautisk mil i timen = 1,852 km/t.

Sdir – Sjøfartsdirektoratet

Båtførerbevis – Sertifikat som gir rett til å føre fritidsbåt inntil 15 meter og opptil 50 knop i Norge. Krever bestått teoretisk båtførerprøve.

Båtførerprøven – Elektronisk prøve med 50 spørsmål om sjømannskap, lover og regler, navigasjon og kartlesing. Avlegges hos godkjent testsenter.

CEVNI (Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure) – Felles regelverk for ferdsel på innlands vannveier i Europa

D5L (Fritidsskippersertifikat) – Sertifikat som gir rett til å føre fritidsbåt opp til 24 meter og 50 knop.

D5LA (Fritidsskippersertifikat med utvidet fartsområde) – Gir førerrettigheter opp til 24 meter i uinnskrenket fart (på alle havområder).

Høyhastighetsbevis – Sertifikat som kreves for fritidsfartøy som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer. Består av både teoretisk og praktisk kurs. Finnes i tre varianter: for fritidsbåt, for vannscooter og kombinert.

ICC (International Certificate of Competence) – Internasjonalt båtførersertifikat. I Norge utstedes i dag ICC-kystnavigasjon, som består av en teoretisk- og praktisk del.

Våttkort – Nasjonalt kurs- og kompetansesystem for padling (kajakk, kano, SUP mv.), administrert av Norges Padleforbund. Ikke et offisielt sertifikat, men brukes som sikkerhetsstandard av mange utleiere.

Innlands vannveier (inland waterways) – Er elver, innsjøer, kanaler og andre farbare vannsystemer som ligger innenfor et lands grenser, og som benyttes til transport, ferdsel eller rekreasjon med fartøy.

Fritidsfartøy/ Fritidsbåt – 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.

Praktisk prøve – Kreves for å få utstedt dagens ICC-kystnavigasjon.

Praktisk del – Et forslag i ny sertifikatstruktur for å få utstedt det nye ICC-kystnavigasjon.

Sammendrag

Evalueringen støtter opp under nullvisjonen om ingen hardt skadde eller omkomne ved bruk av fritidsbåt, i tråd med Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet. Formålet har vært å vurdere om dagens sertifikatstruktur, opplæring og kompetansekrav er tilstrekkelige for å møte dagens risikobilde.

Del 1 – Faktagrunnlag

Denne delen gir en oversikt over fritidsbåtparken i Norge, dagens sertifikatstruktur, ulykkesbildet og hvordan andre nordiske land har organisert sine ordninger. Norge har om lag én million fritidsbåter, og små åpne motorbåter utgjør den største gruppen. De fleste dødsulykkene skjer i denne fartøytypen, ofte blant menn over 40 år som ikke bruker flyteutstyr. Rus er også en medvirkende faktor i mange hendelser. Risikoen øker med fart og motoreffekt, og vannscootere har en høy ulykkesfrekvens sammenlignet med antall fartøy. Sammenligning med nordiske land viser store forskjeller i både krav og praksis til å føre fritidsbåt.

Del 2 – Ordningen med båtførerbevis

Denne delen beskriver dagens ordning og peker på utfordringer i sertifikatstrukturen. Det er vurdert fire alternative sertifikatmodeller, som blant annet varierer i innslagspunkt for sertifikatplikt og i om båtførerbeviset skal videreføres eller erstattes av ICC-kystnavigasjon. Sjøfartsdirektoratet anbefaler forslag 3, som viderefører innslagspunktet på 8 meter og/eller 25 hk, men erstatter båtførerbeviset med ICC-kystnavigasjon som grunn-sertifikat med både teoretisk og praktisk del. Unntaket for personer født før 1980 foreslås i utgangspunktet videreført, men bør drøftes i et eventuelt regelverksarbeid. Endringene forventes ikke å gi stor effekt på ulykkestallene på kort sikt, men vurderes som viktige for å styrke kompetanse, sikkerhetskultur og internasjonal harmonisering på lang sikt.

Del 3 – Høyhastighetsbevis

Denne delen oppsummerer erfaringene etter innføringen av høyhastighetsbeviset i 2023. Per august 2025 er det utstedt over 7 900 bevis. Ordningen vurderes som et viktig sikkerhetstiltak, men dagens innslagspunkt på 50 knop omfatter bare de aller raskeste båtene. Derfor drøftes lavere innslagspunkt på 45, 40 og 35 knop, samt om alle vannscootere bør omfattes av ordningen. Lavere innslagspunkt vil gjenspeile risikobildet bedre, men også gjøre ordningen mer omfattende. Kvalitetssikring av kurstilbydere trekkes frem som avgjørende for at ordningen skal fungere godt.

Sjøfartsdirektoratet vurderer at 50 knop er for høyt til å fange opp reell risiko, ettersom mange alvorlige hendelser skjer i lavere hastigheter, særlig med vannscooter. Det anbefales derfor å senke innslagspunktet til 45 knop. Ved revisjon av pensum til båtførerprøven, og eventuell innføring av praktisk del må det også rettes økt fokus på risikofaktorene knyttet til de hurtiggående fartøyene som faller utenfor ordningen med høyhastighetsbevis, spesielt små hurtiggående fartøy som vannscootere med maksimal hastighet under 45 knop.

Del 4 – Referanser og vedlegg

Her samles kilder og vedlegg som ligger til grunn for evalueringen, inkludert lovverk, statistikk, eksterne rapporter, spørreundersøkelser og bidrag fra samarbeidende aktører.



Mandat

Evalueringen er gjennomført som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet (Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet, Politiet & Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2024).

Handlingsplanen forplikter aktørene til å utnytte og utvide sitt handlingsrom for å gjøre mer for sikkerheten på sjøen.

Med mål om ingen omkomne, hardt skadde eller alvorlige hendelser i nærings- og fritidsflåten i tråd med nullvisjonen, ble det i handlingsplanen lagt frem 17 tiltak som retter seg mot fritidsfartøy. To av tiltakene er en direkte årsak til evalueringen:

Tiltak 12 - Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre en evaluering av båtførerbeviset med formål å avdekke behov for endringer for å øke sikkerheten, herunder hvorvidt det bør være tilleggskrav på kompetanse for enkelte aktiviteter. Det vil i evalueringen vurderes behov for en praktisk del som del av båtførerprøven.

Tiltak 13 - Sjøfartsdirektoratet vil vurdere behovet for et lavere innslagspunkt enn 50 knop for høyhastighetsbeviset.

DEL 1

Faktagrunnlag

- **Fritidsbåtparken**
- **Dagens sertifikatstruktur**
- **Ulykker**
- **Fritidsbåtopplæring i Norden**



Fritidsbåtparken

Båtlivsundersøkelsen 2023, utarbeidet av Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF, 2023) gir et bilde av det norske fritidsbåtlivet slik det så ut i 2022, og presenterer funn fra tidligere undersøkelser i 2012 og 2018. Totalt besvarte 7342 personer i alderen 18 til 74 år Båtlivsundersøkelsen 2023.

Tallgrunnlaget i kapittel 4 er i hovedsak hentet fra Båtlivsundersøkelsen 2023 med tall fra 2022, 2017 og 2011. Videre i kapittelet refereres dette tallgrunnlaget kun til som Båtlivsundersøkelsen 2023.

Kapittel 4 inkluderer også tallmateriale fra en rapport utarbeidet av Safetec i forbindelse med utredningen av krav til høyhastighetsbevis. Rapporten er en metaanalyse av relevante ulykker (Safetec, 2020). Når tall fra Safetec brukes i kapittelet, er dette særskilt angitt.



Foto: Hans Petter Sandseth

Eierskap

I 2022 var 26,1 % av norske husstander helt eller delvis båteiere og eide én eller flere fritidsbåter. Dette tilsvarer om lag 618 000 husholdninger.

I undersøkelsen inkluderer begrepet fritidsbåt, kano, kajakk, vannscooter, seilbåter og motorbåter av ulike størrelse. Seilbrett, padlebrett og joller omfattes ikke av definisjonen.

Antall fritidsbåter

Det er totalt 1 067 000 fritidsbåter i Norge tilhørende husstander med personer i alderen 18 til 74 år. Dette er en økning på ca. 120 000 båter fra forrige båtlivsundersøkelse i 2018.

Fordelt på båttyper ser båtparken slik ut:

- 43,9 % (468 334) er motorbåter uten overnattingsmuligheter (inkl. vannscooter)
- 39 % (416 129) er liten båt uten motor
- 12,7 % (135 292) er motorbåter med overnattingsmuligheter
- 4,4 % (47 464) er seilbåter

Av gruppen liten båt uten motor er 25,3 % (269 980) kano/kajakk, mens 13,7 % (146 149) er jolle eller robåt uten motor.

Hvor fort går båtene

Følgende hastigheter til fritidsbåter ble kartlagt i undersøkelsen.

Hastighet	Totalt 2011	Totalt 2017	Totalt 2022
0-4 knop	3,5 %	11,5 %	11,0 %
5-9 knop	15,6 %	14,1 %	11,9 %
10-14 knop	11,2 %	9,6 %	8,5 %
15-19 knop	8,8 %	9,3 %	7,0 %
20-29 knop	18,7 %	14,9 %	16,8 %
30-39 knop	15,3 %	12,6 %	15,2 %
40-49 knop	6,7 %	5,3 %	4,9 %
50 knop eller mer			1,7 %
Ubesvart/vet ikke	20,3 %	22,7 %	23,2 %
Base: Husholdninger som eier båt/hovedbåt	505 090	686 0683	617 779

Tabell 1 - Oversikt over hastighet for fritidsbåter

Tabellen viser at den største veksten i båtparken har skjedd blant fritidsbåter med hastighet mellom null og fire knop. Denne gruppen har hatt en betydelig økning fra 17 600 båter i 2011 til 68 000 i 2022. I 2022 ble det også innført en ny kategori for forfritidsbåter som kan oppnå hastigheter på 50 knop eller mer, med over 10 000 registrerte båter.

Safetec (2020a) anslår at det i 2020 fantes mellom 3 200 og 4 000 vannscootere, samt mellom 1 800 og 3 500 andre motorbåter som kan oppnå hastigheter over 50 knop. Videre forventes det en årlig økning på 400-500 vannscootere og 200-300 motorfartøy i denne kategorien.

Basert på Safetecs estimater for årlig vekst, kan antallet vannscootere i 2025 anslås til mellom 5 200 og 6 500. Tilsvarende vil det være mellom 2 800 og 5 000 motorbåter som kan oppnå hastigheter over 50 knop.

Bruken av båt

Båtlivsundersøkelsen (KNBF, 2023) presenterer at 8 av 10 husholdninger brukte båten sin i løpet av 2022. Båtene ble benyttet omtrent 13,7 millioner dager, noe som tilsvarer et gjennomsnitt på 27 dager per båt. Til sammenligning var gjennomsnittet 28 dager per båt i undersøkelsen fra 2018.

Kompetanse

Mer enn halvparten av båtførerne oppgir at de ikke har formell maritim kompetanse. Formell kompetanse innebærer for eksempel båtførerbevis, internasjonalt båtførersertifikat (ICC), fritidsskippersertifikat (D5L/D5LA), høyhastighetsbevis og VHF (SRC sertifikat eller høyere) (KNBF, 2023). Dette er uendret fra undersøkelsen i 2018. I 2018 oppga 6 % at de hadde planer om å ta båtførerbevis, mens andelen har økt til 9 % i den siste undersøkelsen. Samtidig viser tall fra både 2018 og 2023 at seks av ti personer som oftest fører båten har mer enn 20 års erfaring som båtfører.

Flyteutstyr

Ni av ti båteiere oppgir at det finnes personlig redningsutstyr til alle om bord, et nivå som har vært stabilt over tid (KNBF, 2023). Når det gjelder bruk av godkjent flyteplagg, svarer 68 % at dette alltid benyttes av alle om bord. Dette er en økning på 3 % fra i 2018 og på 16 % i 2012. Særlig gjelder dette gruppen «motorbåt uten overnatting», der andelen som alltid bruker flyteplagg har økt fra 46 % i 2012 til 78 % i 2023.



Dagens sertifikatstruktur

Ingen sertifikatkrav

Det stilles ingen krav om sertifikat for følgende grupper:

- Personer under 16 år som skal føre fritidsfartøy inntil 8 meter og inntil 10 hk.
- Personer fra fylte 16 år som skal føre fritidsfartøy inntil 8 meter og inntil 25 hk.
- Personer født før 1980 som skal føre fritidsfartøy inntil 15 meter og inntil 50 knop.

Båtførerbevis

Båtførerbeviset er det laveste kompetansebeviset for fritidsfartøy. Beviset kreves for å føre fritidsfartøy som har en lengde over 8 meter eller har motor med større ytelse enn 25 HK. Dersom fartøyet kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer, kreves det i tillegg høyhastighetsbevis.

For å få utstedt båtførerbevis kreves bestått båtførerprøve. Båtførerprøven er elektronisk og må avlegges hos et godkjent testsenter. Det er ikke kursplikt i forkant av prøven.

Norsk Test AS drifter ordningen rundt båtførerbeviset på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet. De har ansvar for prøvegjennomføring, godkjenning av testsentre, drift av båtførerregisteret og utstedelse av båtførerbevis.

Internasjonalt båtførersertifikat (ICC)

Internasjonalt båtførersertifikat (ICC) finnes i to ulike versjoner, ett for innlands vannveier (ICC-kanal) og ett for kystnavigasjon (UNECE, 2015).

I Norge utstedes kun ICC-kystnavigasjon. Det utstedes med de samme førerrettighetene som båtførerbeviset. Det er ikke krav om ICC-kystnavigasjon i Norge, men sertifikatet gir nordmenn et bedre utgangspunkt for leie av båt i utlandet. ICC er det nærmeste vi kommer et internasjonalt sertifikat for fritidsfartøy, og sertifikatet gir rett til å føre fritidsfartøy i alle land som har akseptert ICC. I tillegg er det flere andre land som ikke formelt har anerkjent ICC, men som likevel anerkjenner sertifikatet til bruk i eget land.

For å få utstedt ICC-kystnavigasjon kreves bestått båtførerprøve, egenerklæring av helse og bestått praktisk prøve. Den praktiske prøven kan avlegges for motorbåt og/eller seilbåt. Hvilket fartøy den praktiske prøven avlegges på, vil gjenspeiles i rettighetene på sertifikatet.

Sjøfartsdirektoratet godkjenner og følger opp kurssentre som tilbyr den praktiske prøven, mens Norsk Test AS utsteder ICC-kystnavigasjon på oppdrag fra direktoratet.

Fritidsskippersertifikat (D5L)

Fritidsskippersertifikat (D5L) er det høyeste kompetansebeviset for fritidsfartøy. Sertifikatet gir rett til å føre fritidsfartøy med lengde inntil 24 meter i stor kystfart. Dersom fartøyet kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer, kreves det i tillegg høyhastighetsbevis. D5L kan også benyttes i næringsvirksomhet, ved føring av fartøy under 15 meter med inntil 12 passasjerer.

For å få utstedt D5L kreves det gjennomført kurs på 120 timer som inkluderer seks teoretiske og to praktiske emner. Etter hvert teoretiske emne må det gjennomføres en avsluttende prøve. I tillegg stilles det krav til fartstid og helse.

Du kan utvide fartsområde til D5L med et tilleggskurs på 45 timer. Dette sertifikatet omtales som fritidsskippersertifikat med utvidet fartsområde (D5LA) og gir førerrettigheter på fritidsfartøy opp til 24 meter i uinnskrenket fart.

Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for godkjenning og oppfølging av kurstilbydere til fritidsskipper. Fritidsskippersertifikat (D5L/D5LA) utstedes av Sjøfartsdirektoratet.

Høyhastighetsbevis

Høyhastighetsbevis er et tilleggskrav til båtførerbevis eller fritidsskippersertifikat (D5L), når fritidsfartøyet kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer. Høyhastighetseviset alene gir ingen førerrettigheter, unntatt for førere født før 1980 som er unntatt krav om båtførerbevis.

For å få utstedt høyhastighetsbevis stilles det krav til gjennomført teoretisk høyhastighetskurs, bestått teoretisk prøve og gjennomført praktisk høyhastighetskurs.

Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for godkjenning og oppfølging av tilbydere av høyhastighetskurs.

Våttkort

Våttkort er et strukturert utdanningssystem utviklet av Norges Padleforbund (NPF) for å sikre at padlere har nødvendig kompetanse til å utøve padling på en trygg og ansvarlig måte (NPF, 2025). Ordningen er frivillig og ikke et offisielt sertifikat, men har likevel etablert seg som nasjonal standard for padlekompetanse i Norge.

Ifølge NPF (2025) ble systemet utviklet som et svar på et økende antall ulykker og dødsfall innen elvepadling og rafting på 1990- og 2000-tallet. NPF så behovet for et opplæringssystem som kunne redusere risikoen og styrke sikkerheten for padlere. Resultatet ble våttkortstigen, som ble lansert i 2006. Siden da er det utstedt om lag 200 000 våttkort.

Selv om våttkort ikke er lovpålagt, informerer NPF (2025) om at mange utleiery og arrangører har valgt å kreve det for å sikre at leietakere har grunnleggende kunnskaper og sikkerhetsbevissthet. Utleiere har dessuten en informasjonsplikt om risiko ved ferdsel på sjø, vann og vassdrag. Noe som kan ivaretas gjennom våttkortordningen.

Ulykker

I kapittel 6 belyser vi ulykker med fritidsfartøy og mulige årsaker til at de skjer. Sjøfartsdirektoratet har kartlagt omkomne i forbindelse med fritidsfartøy siden 2001, og har etter hvert opparbeidet et solid datagrunnlag og en god oversikt over dødsulykkene. Tallene i dette kapittelet er basert på Sjøfartsdirektoratets egen statistikk over omkomne i forbindelse med bruk av fritidsfartøy.

Avgrensninger i statistikken

Statistikken omfatter kun ulykker med omkomne, og inkluderer dermed ikke hendelser uten dødsfall. Drukningsulykker uten tilknytning til fritidsfartøy er holdt utenfor, og det samme gjelder hendelser som skyldes illebefinnende eller selvmord – selv om disse kan ha skjedd i forbindelse med bruk av fritidsfartøy.

Tallene som presenteres i dette kapittelet bygger i hovedsak på perioden 2017–2024, med mindre annet er oppgitt. Selv om det finnes data tilbake til 2001, har vi valgt å avgrense til denne perioden. Dette skyldes at datagrunnlaget fra 2017 og framover holder høyere kvalitet, ettersom Sjøfartsdirektoratet i 2017 begynte å innhente politirapporter systematisk. I tillegg gir den valgte tidsrammen et mer representativt bilde av dagens fritidsbåtbruk.

Utilstrekkelighet ved faktagrunnlaget

Kunnskapen vi har i dag om årsakene til ulykker med fritidsfartøy i Norge er begrenset. Sjøfartsdirektoratet registrerer kun dødsulykker, som utgjør en liten andel sammenlignet med det store antallet ulykker som ikke fører til dødsfall. Statistikken er også mangelfull når det gjelder opplysninger om fart på ulykkestidspunktet, og verken personulykker uten omkomne eller materielle skader registreres på en systematisk og enhetlig måte. Dette gir et ufullstendig bilde av hvorfor ulykkene skjer.

I dag er det politiet som etterforsker ulykker med fritidsfartøy, men formålet med etterforskningen er å avdekke eventuelle straffbare forhold – ikke å samle inn data til statistikk- eller analyseformål. Statens havarikommisjon (SHK) har på sin side mandat til å granske utvalgte ulykker for å identifisere bakenforliggende årsaker og bidra til forebygging av nye hendelser og styrking av sjøsikkerheten. Heller ikke SHK sine undersøkelser har som formål å innhente data til statistikkbruk eller å plassere skyld og ansvar.

Det finnes i dag ikke statistikk som sier noe om den generelle skikketheten til de som omkommer, bare om påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Sykdom, tretthet eller andre omstendigheter loggføres ikke.

Ulykkesstatistikk for fritidsfartøy

Dersom vi ser på utviklingen over en lengre tidsperiode (2002–2025), viser trendlinjen en svak nedgang i antall dødsulykker med fritidsfartøy. I løpet av denne perioden har Sjøfartsdirektoratet innført to viktige tiltak for å redusere antall ulykker:

- 2010: Innføring av obligatorisk båtførerbevis.
- 2015: Innføring av påbud om bruk av flytevest for alle som oppholder seg utendørs i fritidsbåter under åtte meter, når båten er i fart.

Det er ikke en markant nedgang i antall ulykker etter innføring av obligatorisk båtførerbevis, men trendlinjen viser en svak nedgang. Dette til tross for at antallet fritidsbåter i Norge har økt betydelig i samme periode. Ved innføringen i 2010 ble imidlertid en stor gruppe fritatt fra kravet, basert på alder. Alle som var født før 1980 ble unntatt, og denne gruppen var da 31 år eller eldre. Det er derfor sannsynlig at tiltaket om innføring av obligatorisk båtførerbevis på lang sikt vil ha økt effekt, da flere og flere vil være omfattet. Gruppen som ble fritatt fra kravet er i dag 46 år eller eldre og vil på sikt fases ut, slik at alle uavhengig av fødselsår til slutt vil ha krav om båtførerbevis.

Når det gjelder flytevestpåbudet som ble innført i 2015, er det indikasjoner på at tiltaket kan ha hatt en positiv effekt på antall omkomne – spesielt fordi det sammenfaller med en svak nedadgående trend i perioden etterpå. Figur 1 viser at trenden etter 2015 generelt ligger lavere enn i tiåret før, og flere av de laveste årene i hele tidsserien kom etter innføringen av påbudet. Samtidig ser vi også topper etter 2015, spesielt de siste årene.

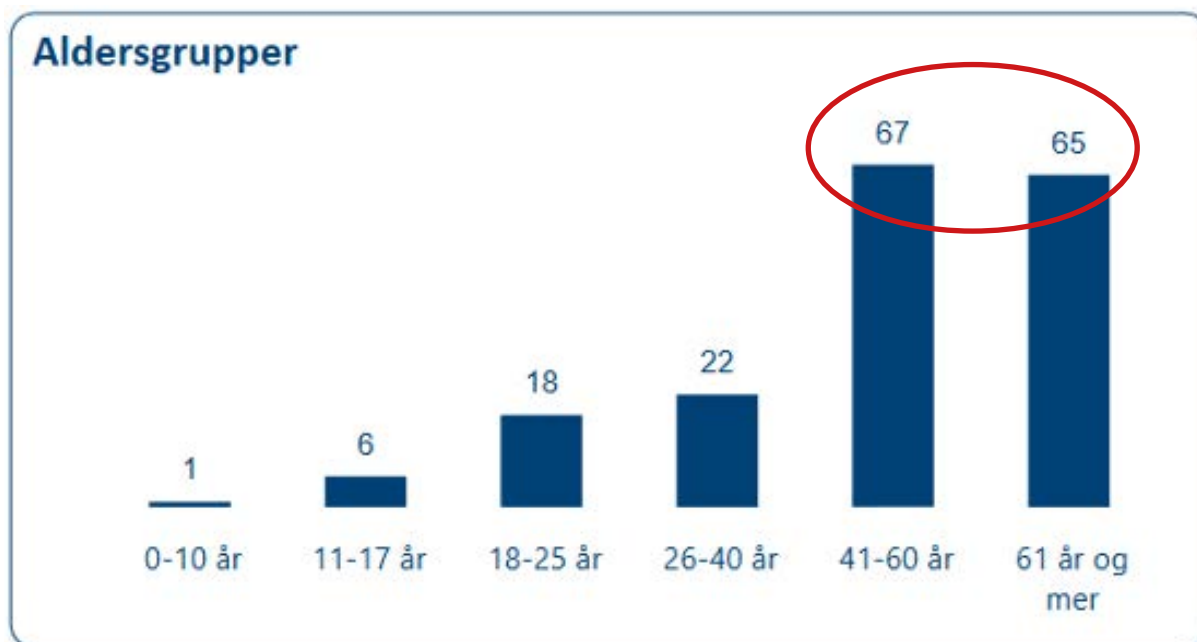
Det er viktig å få frem at datagrunnlaget årlig preges av store variasjoner og en eventuell effekt av et tiltak kan ikke isoleres fra andre faktorer som annen kampanjevirkosomhet, redningskapasitet, værforhold, alderssammensetning, bruk av rusmidler osv.



Figur 1 viser antall omkomne i fritidsfartøy per år fra 2002 til første halvdel av 2025

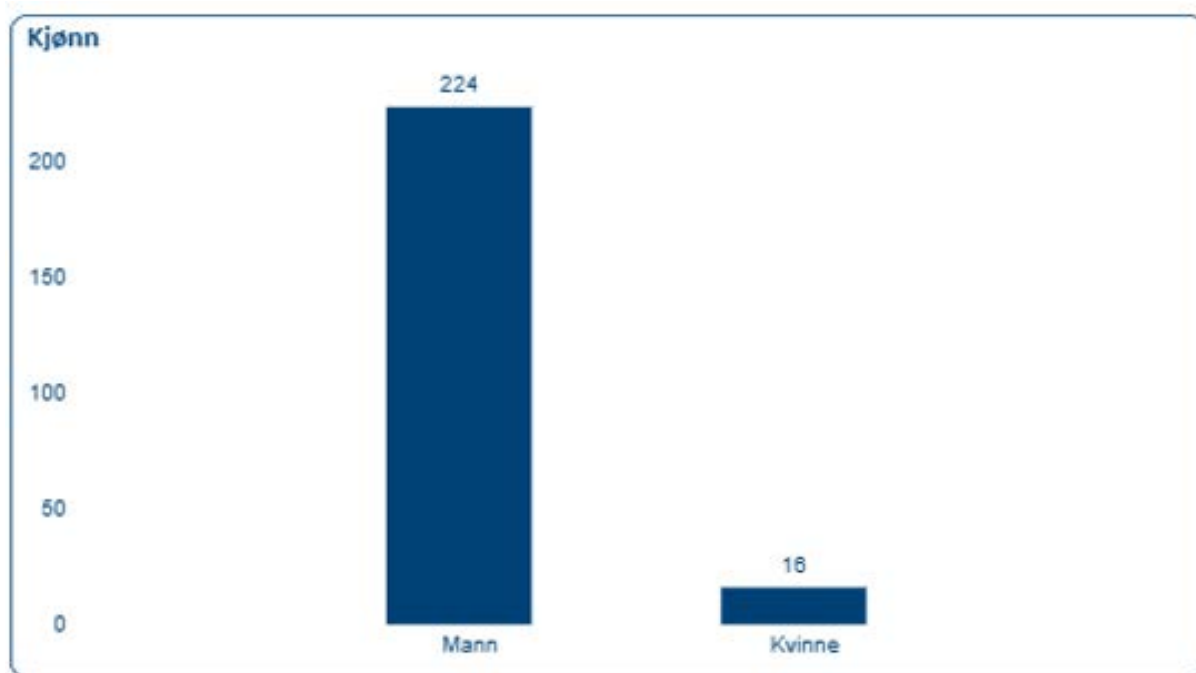
Alder og kjønn

Grafen viser antall omkomne i fritidsbåtulykker fordelt på aldersgrupper. De største gruppene finnes blant middelaldrende (41-60 år) med 67 omkomne og eldre (61 år og mer) med 65 omkomne.



Figur 2 viser dødsulykker med tanke på alder, mellom 2017 og 2024. Ulykkene langs kai er tatt bort.

Det kommer frem av figur 2 og 3 at mange av de omkomne var over 40 år, og at det i hovedsak var menn som omkom.



Figur 3 viser dødsulykker med tanke på kjønn, mellom 2017 og 2024. Ulykkene langs kai er tatt bort

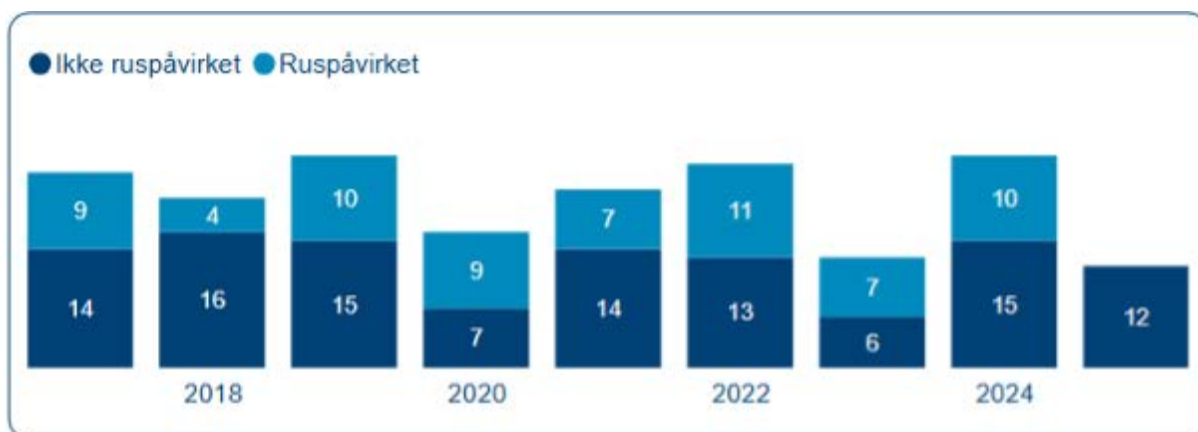
Gruppen født før 1980 er gruppen med desidert flest omkomne. Fartøystørrelsen 0 – 6 meter utpeker seg som den fartøystørrelsen med flest omkomne. Se tabell 2.

Fartøystørrelse	Alder på omkomne		
	<16	Født etter 1980	Født før 1980
0-4	1	14	40
4,01-6	1	18	45
6,01-8		9	17
8,01-10	1	5	14
10,01-15		1	10
15,01-24		1	1
Ukjent	1	15	39

Tabell 2 - Fordeling av omkomne etter alder. Tabellen inkluderer ulykker langs kai.

Ruspåvirkning

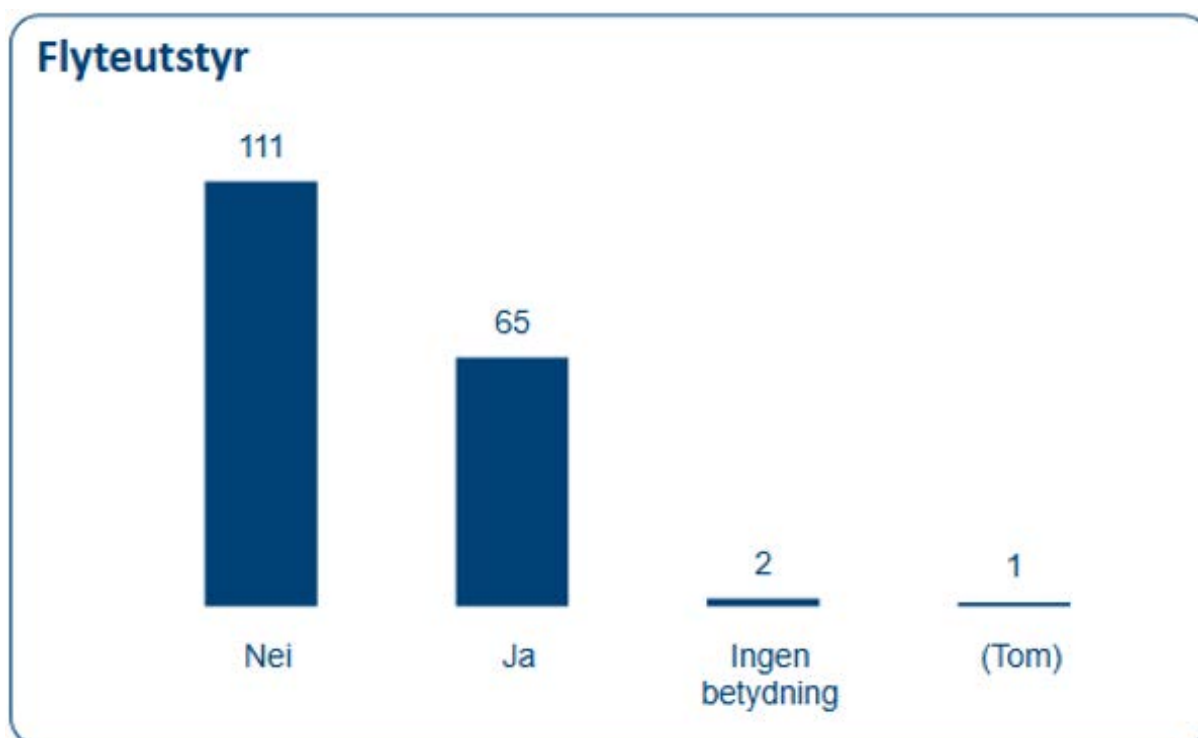
Promillegrensen er 0,8 for å føre fritidsfartøy under 15 meter og 0,2 for å føre fritidsfartøy over 15 meter. Figur 4 viser at en stor andel av de omkomne i fritidsbåtulykker var ruspåvirket, ofte med svært høye promille-nivåer. Alkohol fremstår som en vesentlig risikofaktor ved bruk av fritidsfartøy. Ruspåvirkning er ikke bare en medvirkende årsak til at ulykker skjer, det øker også sannsynligheten for at ulykker får et tragisk utfall.



Figur 4 viser dødsulykker der den omkomne var ruspåvirket (all promille), 2017-2024. Ulykkene langs kai er tatt bort.

Flyteutstyr

Alle fritidsfartøy skal ha egnet flyteutstyr tilgjengelig for alle om bord. På fritidsfartøy under åtte meter er det påbudt å bruke flyteutstyr ved opphold utendørs når båten er i fart jf. lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23 a. Korrekt bruk av flyteutstyr kan redusere risikoen for drukning.

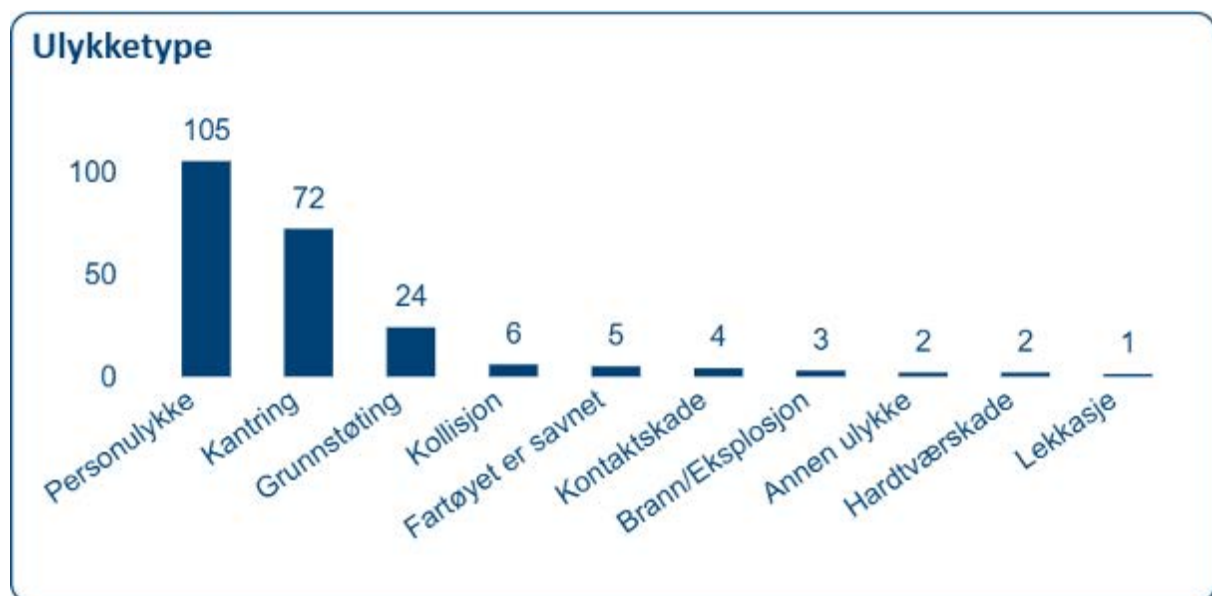


Figur 5 viser dødsulykker med tanke på bruk av flyteutstyr, mellom 2017 og 2024. Ulykkene langs kai er tatt bort. Figuren viser at av 179 registrerte tilfeller var 111 personer uten flyteutstyr. Dette vil si at om lag to av tre omkomne var uten flytevest da ulykken skjedde.



Hvordan ulykkene skjer

Nær halvparten (47 %) av dødsulykkene med fritidsfartøy skjer ved fall over bord. Figur 6 viser ulykkene fordelt etter ulykketype, der fall over bord og fall mellom båt og brygge kategoriseres som personulykker. Kantringsulykker står for om lag en tredel (32 %) av dødsfallene, mens grunnstøting utgjør 11 %.



Figur 6 viser ulykkene fordelt etter ulykketype, der fall over bord og fall mellom båt og brygge kategoriseres som personulykker.

Omkomne knyttet opp mot kompetanse

Sjøfartsdirektoratet begynte å registrere kompetanse hos omkomne i fritidsbåtulykker fra og med 2024. Det finnes derfor kun tallgrunnlag fra dette året som sier noe om kompetansen til de omkomne.

I 2024 omkom totalt 40 personer i forbindelse med bruk av fritidsfartøy. I 36 av disse tilfellene ble det kartlagt om personen hadde formell maritim kompetanse. 23 personer hadde ingen formell kompetanse. Sju personer var utenlandske statsborgere uten norsk maritim kompetanse. Seks personer hadde ulike former for maritim kompetanse:

- 2 personer med fritidsbåtsertifikat under 15 meter (båtførerbevis og/eller høyhastighetsbevis)
- 1 person med kystskipper- og fiskeskipper klasse B
- 1 person med dekksoffiser klasse 1 (D1)
- 1 person med kurs i hurtiggående mann over bord, matros og brovaktsertifikat
- 1 person med våttkort-grunnkurs for kajakk

Dette viser at en stor andel av de omkomne (64 %) ikke hadde noe form for formell maritim kompetanse.

Fordelingen til de 40 som omkom viser at:

- 8 personer er i båtførerbevispliktig alder.
- 31 personer var fritatt fra kravet om båtførerbevis (født før 1980).
- 1 person er registrert som under båtførerbevispliktig alder (under 16 år)

Omkomne knyttet opp mot fartøyets lengde

Ulykkene der fartøyslengde er registrert, viser at hele 65 % av ulykkene skjer med fritidsfartøy som er 6 meter eller mindre. Videre skjer 15 % av ulykkene med fritidsfartøy som er mellom 6 og 8 meter, mens 12 % involverer fartøy mellom 8 og 10 meter. Kun 8 % av ulykkene skjer med fritidsfartøy som er over 10 meter.

Dersom vi knytter type fartøy mot fartøystørrelse, skiller små, åpne motorbåter mellom 0 og 6 meter seg ut som gruppen med flest omkomne. Deretter kommer lukket motorbåt mellom 6 og 8 meter.

Fartøys- størrelse	Husbåt/ -lekter	Kajakk	Kano	Motorbåt	Robåt/ Jolle	Seilbåt/ Seilfartøy	Ukjent	Vann- scooter
0 - 4	1	4	7	27	8	2	6	6
4 - 6		2		55	2		5	
6 - 8				26		1		
8 - 10				12		8		
10 - 15				7		4		
15 - 24				34				
Ukjent		6	6	8	3	4	4	2

Tabell 3 - Antall omkomne fordelt på fartøystørrelse (meter) og fartøytype, 2017-2024.

Vannscooterulykker 2017-2024

I perioden 2017 til 2024 har Sjøfartsdirektoratet registrert åtte omkomne som følge av vannscooterulykker. Disse fordeler seg på seks ulike hendelser.

Gjennomsnittsalderen på de involverte var 25 år, som er betydelig lavere enn for andre fartøytyper. Hele 88 % (7 av 8) av de omkomne var ruspåvirket. To av disse hadde en promille under den lovlige grensen på 0,8.

Fordeling av ulykketype:

- Fire personer omkom som følge av kollisjon med et annet fartøy.
- Tre personer omkom som følge av kantring.
- En person omkom etter fall til sjø da han satt som passasjer bakpå en vannscooter.

Tre av de omkomne var passasjerer og fem var førere. I to av ulykkene var det to omkomne.

Dersom man sammenligner antall ulykker med vannscootere (8) med eksempelvis åpen motorbåt (91), er antallet betydelig lavere.. Tar man derimot hensyn til antall fartøy innenfor de ulike fartøyskategoriene, er ulykkesfrekvensen over dobbelt så høy for vannscooter som for åpen motorbåt. Se tabell 4.

Fartøystype	Antall fartøy	Antall ulykker	Ulykkesfrekvens	Ulykker per 10 000 fartøy
Kajakk/Kano	269 980	25	9,2599E-05	0,9260
Lukket motorbåt	135 292	23	0,00017	1,7000
Robåt/Jolle	146 149	10	6,8423E-05	0,6842
Seilbåt/Seilfartøy	47 464	10	0,00021069	2,1069
Vannscooter	16 486	8	0,00048526	4,8526
Åpen motorbåt	451 849	91	0,00020139	2,0139

Tabell 4 - Ulykkesfrekvens per fartøytype. Ulykkene langs kai er tatt bort.

Vannscooterulykken i Fognafjorden

Like etter kl. 01.00 den 1. september 2024 kolliderte en fritidsbåt (25-27 knop) og en vannscooter (ca. 40 knop) front mot front i Fognafjorden. De to fartøyene hadde kurs rett mot hverandre i over 16 sekunder. To gutter på 15 og 16 år som førte vannscooteren omkom, mens båtføreren kom uskadd fra ulykken. Det var nattetørke uten måneskinn, og vannscooteren hadde ingen lanterner som kunne gjort den synlig.

Statens havarikommisjon (SHK, 2025) har gransket ulykken med mål om å kartlegge årsaken til kollisjonen. Videre har SHK utredet hva som kan bidra til å øke sikkerheten og forhindre lignende ulykker i fremtiden.

Ifølge SHK var manglende lanterner hovedårsaken til at fritidsbåtføreren ikke oppdaget vannscooteren. Det er usikkert om ungdommene oppdaget båten i tide, eller feiltolket avstand, kurs og fart. Observasjonsseilas viste at avstandsbedømming i mørket er spesielt vanskelig når en båt kommer rett imot, og høy fart reduserte reaksjonstiden ytterligere.

Rapporten peker på at ungdom ofte undervurderer risiko, og er mer opptatt av fordeler ved risikoadferden enn de farene som er involvert, sammenlignet med voksne. SHK vurderer at nytteverdien av å benytte vannscooteren som transportmiddel om natten kan ha veid tyngre enn bevisstheten om risikoen. Dette innebar at ungdommene enten ikke fullt ut forstod risikobildet, eller bevisst eller ubevisst så bort fra farene knyttet til navigering i mørket i høy hastighet uten lanterner. Unge mennesker ned til 16 år har med godkjent båtførerbevis lov å føre fritidsfarkoster i høy hastighet, helt opp mot 50 knop. De har som følge av sin unge alder lite erfaring med kjøring i mørket. SHK mener at dette vil kunne føre til farlige situasjoner.

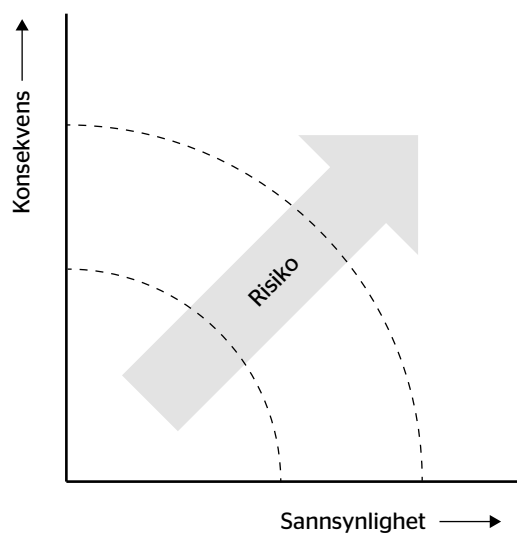
SHK mener videre at føring av vannscooter i mørket i seg selv utgjør en fare, og at kombinasjonen av ungdom, høy hastighet, mørke og manglende lanterner kan gi svært alvorlige konsekvenser. Selv om SHK ikke fremmer konkrete sikkerhetstilrådinger i denne saken, understreker de behovet for å følge opp tiltakene i Sjøfartsdirektoratets handlingsplan for nullvisjonen.



Foto: Sjøfartsdirektoratet

Risiko

Begrepet risiko i ulykkesammenheng beskriver sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe, kombinert med hvor alvorlige konsekvensene kan bli. Risiko ved en uønsket hendelse kan forstås som et produkt av sannsynlighet og konsekvens og handler dermed både om hvor ofte noe kan skje, og konsekvensen dersom det faktisk skjer. En ulykke kan dermed oppstå sjeldent eller ofte, og medføre små eller store konsekvenser. Selv en hendelse med lav sannsynlighet kan innebære høy risiko dersom konsekvensene er store, mens en hendelse med høy sannsynlighet, men små konsekvenser, kan representere lavere risiko (figur 7).



Figur 7 viser sammenhengen mellom sannsynlighet, konsekvens og risiko

I fritidsbåtsammenheng påvirkes risikoen av en rekke faktorer – menneskelige, tekniske og miljømessige. Menneskelige faktorer som erfaring, kunnskap, oppmerksomhet og adferd har særlig stor betydning. Teknologiske forhold som fart, stabilitet og teknisk tilstand på fartøyet påvirker skadepotensialet, mens vær, sikt og farvannsforhold utgjør ytre risikofaktorer. For å redusere risiko kreves det derfor både kompetanse, godt sikkerhetsutstyr og bevisst adferd. I en forebyggingskontekst handler risikoforståelse om å identifisere hva som kan gå galt, vurdere sannsynlighet og konsekvens, og å iverksette tiltak for å redusere muligheten for alvorlige ulykker.

Valg av motoreffekt og fartøylengde har direkte betydning for konsekvensene ved en ulykke. Høyere motoreffekt innebærer mer energi, og dermed potensielt mer alvorlige skader ved en kollisjon.

Større fartøylengde gir på samme måte mer energi i en hendelse og kan samtidig bety flere passasjerer om bord, noe som igjen forsterker skadeomfanget.

Foto: Tommy Håvardstun



Fritidsbåtopplæring i Norden

Sverige

Sverige har om lag 730 000 fritidsbåter, hvorav 610 000 er motorbåter og 120 000 er seilbåter (International Council of Marine Industry Associations [ICOMIA], 2022). Det finnes rundt 40 000 km innsjøer og vannveier, og en kystlinje på 48 000 km. Dette tilsvarer omtrent 8 båter per farbar kilometer (European Commission [EC], 2025).

Sverige har kun sertifikatplikt for fritidsfartøy over 12 meter lengde og med mer enn 4 meter bredde. For fritidsfartøy over denne størrelsen er det krav om *kustskepparintyg* (Nämnden för båtlivsutbildning, u.å.). For å få utstedt *kustskepparintyg* må følgende kriterier oppfylles:

- minimumsalder 15 år
- gyldig *förarintyg*
- gjennomført *båtpraktik* hos godkjent tilbyder
- bestått digital eksamen

I tillegg er det krav om *förarbevis* för vattenskoter for alle som skal føre vannscooter (Transportstyrelsen, u.å.).

Sverige er ikke tilsluttet ordningen om International Certificate for Operators of Pleasure Craft (ICC) etter United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Resolution No. 40.

Danmark

Danmark har om lag 134 814 fritidsbåter, hvorav 112 653 er motorbåter og 22 161 seilbåter (ICOMIA, 2022). Det finnes rundt 700 km innsjøer og vannveier, og en kystlinje på 8750 km. Dette tilsvarer 14 båter per farbar kilometer (EC, 2025).

Det danske systemet omfatter flere typer sertifikater avhengig av fartøytype og operasjonsområde og det stilles krav til teoretisk- og praktisk opplæring (Søfartsstyrelsen, u.å.):

Vandscooterbevis: kreves for å føre vannscooter og lignende fartøy (el-surfboard, SUP med motor, jetboard) (Søfartsstyrelsen, u. å.).

- bestått *vandscooterprøve* hos godkjent tilbyder
- minimumsalder 16 år
- praktisk opplæring gjennomført hos godkjent tilbyder

Speedbådsbevis: kreves hvis båten er under 4 meter, planende og har en motoreffekt på 25 hk eller over, og for planende båter mellom 4 og 15 meter basert på en beregning basert på båtens lengde og motorstørrelse. Beregningen finnes på Søfartsstyrelsens nettsider.

- bestått *speedbådsprøve* hos godkjent tilbyder
- prøve fra 15 år, føre lovlig fra 16 år
- praktisk opplæring gjennomført hos godkjent tilbyder

Duelighedsbevis (fritidssejlere): gir de samme førerrettighetene som *speedbådsbeviset*, og gir i tillegg rett til å være navigator (ikke som fører) på fritidsfartøy mellom 15 og 24 meter i nordeuropeisk farvann.

- praktisk og teoretisk *duelighedsprøve*
- ingen spesifikk aldersgrense

Yachtskipper af 3. grad (Y3): kreves for å føre fritidsfartøy opp til 24 meter i nordeuropeisk farvann.

- bestått Y3-prøve (krav: praktisk + teoretisk *duelighedsprøve*).
- syns- og hørselstest

Yachtskipper af 1. grad (Y1): kreves for å føre fritidsfartøy opp til 24 m i fart på alle hav.

- bestått Y1-prøve (krav: Y3 + fartstid 6 mnd. som Y3 eller styrmann).
- syns- og hørselstest

Danmark er ikke tilsluttet ordningen om International Certificate for Operators of Pleasure Craft (ICC) etter UNECE Resolution No. 40.

Finland

Finland har om lag 1 713 600 fritidsbåter, hvorav 875 700 er motoriserte og 34 100 er seilbåter. Resten består hovedsakelig av ro- og padlebåter (Finnish Transport and Communications Agency [Traficom], 2025). Det finnes rundt 34 539 km innsjøer og vannveier, og en kystlinje på 46 200 km. Dette tilsvarer omtrent 0,07 båter per farbar kilometer (EC, 2025).

Det er ikke krav til sertifikat for å føre fritidsfartøy med lengde under 24 meter. For fritidsfartøy over 24 meter kreves ICC-kystnavigasjon (Finlex Data Bank, u.å.).

Det finnes ingen offisielle anbefalinger om sertifisering eller kurs for fritidsbåtførere. Etter finsk lovgivning kan et fartøy kun føres av en person som har den nødvendige alder, ferdighet og evne til å håndtere fartøyet under de aktuelle forholdene. For motorfartøy som er registreringspliktig gjelder et alderskrav på 15 år.

Finland er tilsluttet ordningen om International Certificate for Operators of Pleasure Craft (ICC) etter UNECE Resolution No. 40.

Island

Island har om lag 23 000 fritidsbåter, hvorav rundt 18 500 motorbåter og 4 500 seilbåter (ICOMIA, 2022). Landet har en kystlinje på ca. 4 970 km, men svært begrenset innlandsfarvann (innsjøer/vannveier under 100 km). Dette tilsvarer om lag 5 fritidsbåter per farbar kilometer (EU, 2025).

Bestemmelser om krav til sertifikat for å føre fritidsfartøy ble innført i islandsk lovgivning i 2008, hovedsakelig gjennom lov nr. 30/2007, artikkel 7. Loven ga hjemmel til å stille krav om utdanning, opplæring og sertifisering for personer som ønsker å føre fritidsbåt.

Ifølge forarbeidene til loven ble det lagt til grunn at kravet til utdanning og sertifikat skulle gjelde fartøy som er registreringspliktige etter lov nr. 115/1985 (dvs. fartøy fra 6 meter og lengre), samt båter kortere enn 6 meter med motoreffekt over 50 kW. Departementet ble samtidig gitt hjemmel til å fastsette forskrifter som også kan omfatte utenlandske fritidsbåter som brukes regelmessig i islandske farvann (Siglingastofnun Íslands, u.å.).

Formålet med loven var å øke sikkerheten ved føring av fritidsbåter gjennom å sikre at førere har nødvendig kunnskap og ferdigheter i navigasjon, fartøyhåndtering og nødprosedyrer. Det ble lagt vekt på at manglende kompetanse kan føre til alvorlige hendelser med personskader, materielle skader og miljøkonsekvenser, og at krav til opplæring derfor er nødvendig på linje med andre transportformer.

Island har etablert én hovedordning for fritidsbåtsertifikat, kalt *Recreational Craft Skipper Certificate*, som kreves for å føre fritidsfartøy opptil 24 meter:

- skriftlig eksamen
- praktisk eksamen (skriftlig må være bestått før praktisk del)
- ingen obligatorisk kurs
- ingen spesifikk aldersgrense

Sertifikatet er inndelt i tre nivåer etter operasjonsområde:

- Level 1: Kystnavigasjon og begrensede områder
- Level 2: Innlandsfarvann i Europa
- Level 3: Havseilas

Per 2025 er det registrert om lag 470 fritidsbåter i det islandske skipsregisteret, og det er utstedt om lag 770 fritidsskippersertifikater (Siglingastofnun Íslands, u.å.).

Island er ikke med i ordningen om utstedelse av internasjonalt båtførersertifikat (ICC) i henhold til UNECE ICC Resolution 40.

Nordiske sertifikatmodeller sett opp mot norsk regelverk

Sammenligningen av de nordiske ordningene viser betydelige forskjeller både i innslagspunkt for sertifikatplikt, opplæringskrav og kompetansestruktur. I en samlet vurdering fremstår Norge som et land med relativt lavt innslagspunkt sammenlignet med nabolandene.

I Norge gis førerrettigheter opp til 15 meter basert på én teoretisk prøve. Dette gir en enkel og oversiktlig ordning, men innebærer samtidig at større og mer komplekse fartøy kan føres med begrenset formell kompetanse.

Norge har også et særskilt aldersfritak for personer født før 1980, noe ingen av de øvrige nordiske landene har. Fritaket innebærer at en betydelig del av dagens fritidsbåtførere ikke omfattes av nye kompetansekrav. Selv om denne gruppen gradvis vil fases ut over tid, utgjør den fortsatt en stor andel av førerne og er overrepresentert i ulykkesstatistikken.

Gjensidig anerkjennelse av båtførerbevis i EU

I februar 2025 publiserte Europakommisjonen en rapport som vurderer fordeler og ulemper ved gjensidig anerkjennelse av båtførerbevis i EU.

Rapporten viser til at over 40 millioner europeere deltar i fritidsbåttaktiviteter, og at mer enn seks millioner båter er registrert i EU. Videre påpekes det at variasjonene i de ulike landenes regelverk skaper utfordringer for mobilitet og sikkerhet, samtidig som det hindrer økonomisk vekst. Sertifikatreglene varierer betydelig, med ulike krav til teoretisk og praktisk opplæring, medisinsk egnethet og aldersgrenser. Mangel på en sentral database for gyldighet og anerkjennelse av båtførerbevis forverrer situasjonen ytterligere.

Rapporten konkluderer med at en gjensidig anerkjennelse av ICC-sertifikater er den mest gjennomførbare og politisk realistiske løsningen i nær fremtid. Dette vil kunne forenkle lisensiering på tvers av landegrenser, men krever visse administrative tilpasninger. På lang sikt kan et harmonisert regelverk vurderes for å løse de underliggende utfordringene.

DEL 2

Ordningen med båtførerbevis

- Tidligere frivillig ordning
- Dagens ordning
- Vurdering av effekt
- Håndheving
- Drøfting
- Konklusjon



Ordningen med båtførerbevis

Sjøfartsdirektoratet vil i denne delen av evalueringen vurdere om det er behov for å gjøre endringer i dagens sertifikatstruktur med båtførerbevis, med mål om å øke sikkerheten. Det skal blant annet vurderes om det bør innføres en praktisk del som en del av sertifiseringen, eller om det er behov for tilleggskrav til kompetanse knyttet til enkelte aktiviteter.

Tidligere ordning med frivillig båtførerprøve

Før ordningen med obligatorisk båtførerbevis ble innført i 2010, eksisterte det en frivillig ordning som ble administrert av Sjøfartsdirektoratet. I slutten av 2006 ble det besluttet å opprette en arbeidsgruppe som skulle utarbeide et forslag til innføring av obligatorisk båtførerbevis for førere av fritidsfartøy.

Utredning om obligatorisk båtførerbevis (Sdir, 2007) ble gjennomført i 2007, og resultatet av utredningen er dagens ordning med båtførerprøven. Da obligatorisk båtførerbevis ble innført i 2010, var formålet å bedre sikkerheten til sjøs, heve kompetansen blant fritidsbåtk brukere og redusere antall ulykker og uansvarlig ferdsel.

Dagens ordning med båtførerbevis

Forberedelseskurs og pris

For å få utstedt båtførerbevis er det kun krav om bestått båtførerprøve.

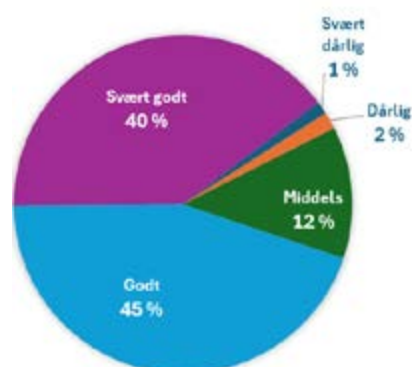
Selv om det ikke er et formelt krav om å gjennomføre forberedelseskurs før prøven, tilbys slike kurs i dag av en rekke private aktører. Kursene tilbys både som klasseromsundervisning og nettbaserte løsninger. Disse kursene er ikke regulert av Sjøfartsdirektoratet, og leverandørene står fritt til å bestemme innhold, format og pris. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid et faglig ansvar for båtførerprøven. Direktoratet utarbeider pensum og eksamensspørsmål, og sikrer at prøven holder en faglig standard som er i tråd med formålet om økt sikkerhet og kompetanse til sjøs.

Prisnivået varierer mellom ulike kursformer. Nettbaserte kurs starter på rundt 780 kroner, mens klasseroms-kurs kombinert med praktiske øvelser ligger på opp mot 5 000 kroner (Prissammenligning, 2025). I tillegg kommer et gebyr på 907 kr for avleggelse av båtførerprøve og utstedelse av båtførerbevis.



I spørreundersøkelsen om båtførerprøven fikk kandidatene spørsmål om hvordan de hadde forberedt seg. De fleste svarte at de deltok på kurs (41 %), mens 34 % leste på egenhånd, og 21 % kombinerte kurs med egenstudier.

Figur 8 Spørsmålet som ble stilt: Hvordan forberedte du deg til båtførerprøven?



Videre fikk de samme kandidatene spørsmål om hvordan de vurderte læringsutbyttet fra båtførerprøven. 85 % svarte godt eller svært godt.

Figur 9 Spørsmålet som ble stilt: Hvordan vurderer du læringsutbyttet fra båtførerprøven?

Avleggelse av båtførerprøven og utstedelse av båtførerbevis

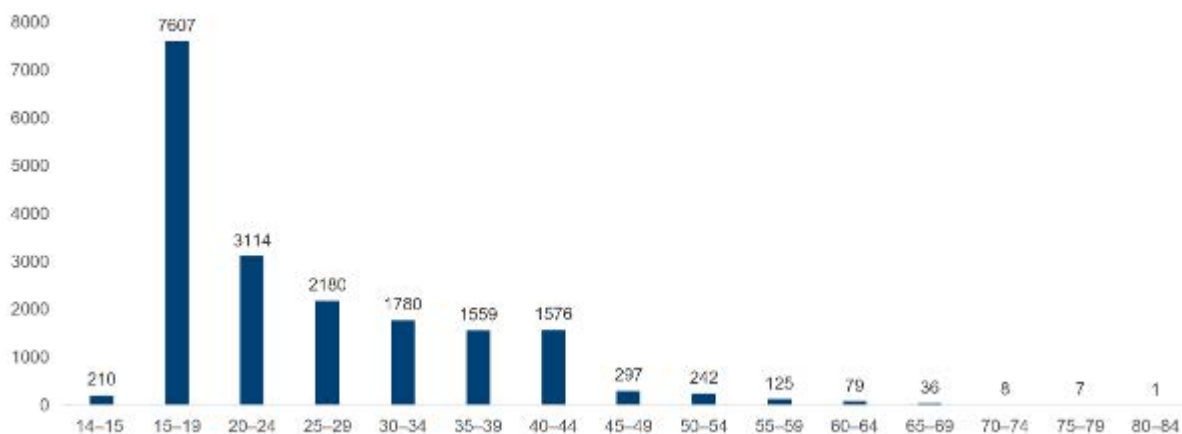
For å få utstedt båtførerbevis kreves det bestått båtførerprøve. Båtførerprøven kan avlegges fra fylte 14 år, men beviset utstedes først ved fylte 16 år. Prøven er elektronisk og må avlegges hos et godkjent testsenter. Den består av 50 spørsmål som må besvares i løpet av én klokke. For å bestå må minst 80 % av svarene være riktige.

Spørsmålene i prøven bygger på pensum til båtførerprøven, og er delt opp i fire hovedemner:

- Sjømannskap
- Lover og regler
- Navigasjon og kartlesing
- Spesielt viktige emner

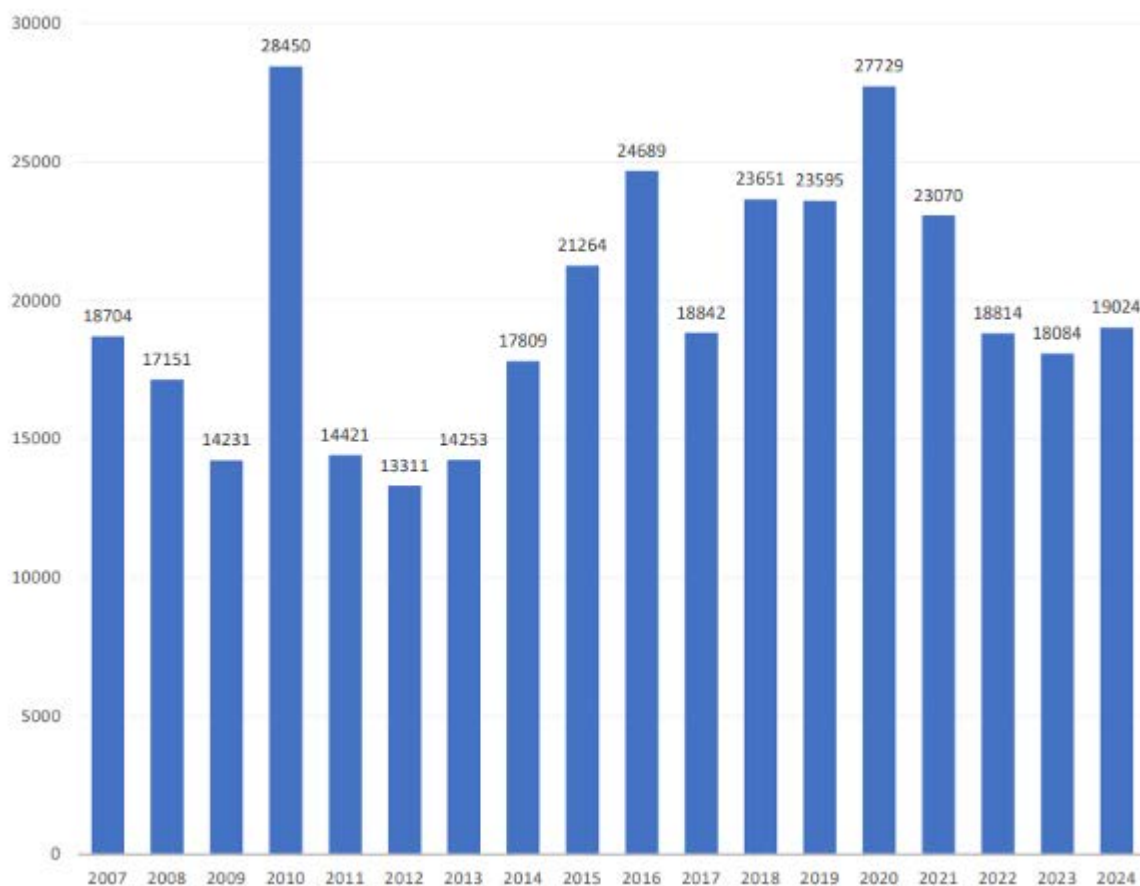
Sjøfartsdirektoratet har ansvar for pensum til båtførerprøven og for å oppdatere spørsmålsbanken som prøven bygger på.

Aldersfordelingen på de som tar båtførerprøven (Figur 10) viser at det er klart flest personer i alderen 15-19 år som avlegger prøven (Norsk Test, 2025).



Figur 10 viser antall personer som tar båtførerprøven fordelt på aldersgrupper.

De siste tre årene har det årlige antallet utstedte båtførerbevis vært forholdsvis stabilt, mellom 18 000 og 19 000 (Norsk Test, 2025).



Figur 11 viser en oversikt over antall utstedte båtførerbevis fra 2007 til 2024.

Vurdering av effekt

Det er krevende å vurdere effekten av innføringen av obligatorisk båtførerbevis i 2010. Statistikken viser ingen tydelig reduksjon i antall ulykker etter at ordningen ble innført, men trendlinjen peker likevel på en svak nedgang i tiåret som fulgte – til tross for at antallet fritidsfartøy i Norge økte i samme periode. Samtidig forekommer det også år med høyere ulykkestall etter 2010, særlig de siste årene.

Ved innføringen i 2010 ble imidlertid en stor gruppe fritatt fra kravet, basert på alder; alle som var født før 1980 ble unntatt. Ved innføringen var denne gruppen 31 år eller eldre, og de utgjør fortsatt en stor andel av de aktive fritidsbåtbrukerne. Ulykkesstatistikken viser samtidig at middelaldrende og eldre menn er overrepresentert i dødsulykker til sjøs. Dermed har en sentral risikogruppe foreløpig ikke vært omfattet av kompetansekravet, noe som sannsynligvis svekker tiltakets umiddelbare effekt. På lengre sikt vil dette unntaket gradvis fases ut naturlig. Tiltaket kan derfor forventes å få økende effekt over tid – både ved at kompetansenivå blant førere blir mer ensartet, og ved at en større andel av risikogruppen faktisk omfattes av kunnskapskravet.

Det er likevel viktig å understreke at kunnskap alene ikke eliminerer ulykkesrisikoen. Faktorer som værforhold, fysiske begrensninger, holdninger, erfaringer, fart, rus og bruk av sikkerhetsutstyr spiller også en vesentlig rolle. Båtførerbeviset bør derfor sees som en grunnmur i arbeidet med å heve kompetansen, men må suppleres med andre tiltak – som praktisk opplæring, politikontroll og holdningsskapende arbeid, for å gi bedre effekt.

Håndheving

Håndhevingen av kravet om båtførerbeviset ivaretas i hovedsak av politiet. I praksis har kontrollvirksomheten vært begrenset og den preges også av geografiske forskjeller. Mange båtførere opplever lav risiko for å bli kontrollert, noe som kan svekke etterlevelsen av regelverket.

Drøfting av ulike forslag til ny sertifikatstruktur

På bakgrunn av Sjøfartsdirektoratets nullvisjon – ingen hardt skadde eller omkomne ved bruk av fritidsbåt – og som en del av Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet (Sdir et al. 2024), er det lagt frem 17 tiltak rettet mot fritidsfartøy. Tiltak 12 innebærer at Sjøfartsdirektoratet skal gjennomføre en evaluering av båtførerbevisordningen med mål om å avdekke behov for endringer som kan styrke sikkerheten. Dette inkluderer en vurdering av om det bør innføres tilleggskrav til kompetanse for enkelte aktiviteter, samt om båtførerprøven bør inneholde en praktisk del.

I dialogen med referansegruppen, der Sjøfartsdirektoratet stilte spørsmålet "Er dagens sertifikatstruktur hensiktsmessig?", påpekte flere respondenter at dagens båtførerprøve oppleves som for teoretisk og for enkel å bestå, med lite reelt læringsutbytte. Det er bred enighet om at en obligatorisk praktisk del bør innføres, gjerne på linje med ICC, for å sikre grunnleggende ferdigheter i manøvrering og sikkerhet. Flere mener førerrettighetene som følger av beviset er for omfattende i forhold til opplæringen, og at en todeling av ordningen kan være aktuelt. Samtidig vurderes sertifikatstrukturen i hovedsak som hensiktsmessig, men med behov for modernisering, strengere krav til kurstilbydere og bedre tilpasning til dagens risikobilde.

Norge skiller seg ut ved at båtførerbeviset kun bygger på en teoretisk prøve, uten krav om praktisk vurdering av ferdigheter eller en trinnvis sertifikatstruktur. Et teoretisk basert system gir enkel gjennomføring og lav terskel for brukerne, men innebærer samtidig at førere kan få rettigheter uten å ha dokumentert ferdigheter i manøvrering, fartstilpasning eller håndtering av nødsituasjoner – forhold som ofte trekkes frem som medvirkende faktorer i ulykker. Dette kan være særlig utfordrende for førere med begrenset erfaring, som for eksempel yngre båtførere.

Personer født før 1980

Regjeringen besluttet 28. oktober 2008 å stille krav til båtførerbevis for førere av fritidsfartøy som enten har en lengde på mer enn 8 meter eller en motorytelse på mer enn 25 HK. Formålet var å få på plass en ordning som sikrer at førere av fritidsfartøy har et visst minimum av kunnskap om de regler som gjelder for sikker ferdseil til sjøs og om de farer som kan oppstå der. Samtidig ble det bestemt et unntak fra kravet for personer født før 1. januar 1980. Unntaket var en pragmatisk løsning for å gjøre overgangen til nytt regelverk enklere.

Arbeidsgruppen som sto bak utredningen som lå til grunn for innføringen av obligatorisk båtførerbevis, konkluderte også med at det var fornuftig med et unntak for deler av befolkningen. Dette for å forenkle innføringen, og unngå at nye krav i for stor grad traff erfarne båtbrukere. Arbeidsgruppen foreslo imidlertid at et slikt unntak skulle gjelde personer født før 1950, altså en betydelig mindre del av befolkningen enn det endelig vedtatte unntaket på 1980.

Gruppen som er unntatt krav om å ha båtførerbevis var 31 år eller eldre da ordningen trådte i kraft og er nå 45 år eller eldre. De utgjør dermed en betydelig andel av fritidsbåtførerne.

Ved innføringen i 2010 var det flere som tok til orde for at unntaket gjaldt en for stor andel av den voksne befolkningen. Flere påpekte at det er denne aldersgruppen som ofte skaffer seg store motor- eller seilbåter som alternativ til hytte, og at det var uheldig at denne gruppen fikk fortsette å dra på sjøen uten kunnskaper eller erfaring. Denne typen innspill kommer også frem i denne evalueringen. I spørreundersøkelsen var det flere respondenter som peker på at dette skaper et kunstig og lite saklig skille, og at alder i seg selv ikke er noen garanti for kunnskap eller godt sjøvett. Mange stiller også spørsmål ved at gjennomsnittsalderen for omkomne i fritidsbåtulykker ligger godt over 50 år, samtidig som det foreløpig bare er førere under 45 år som er pålagt å ta båtførerprøven.

Sjøfartsdirektoratet er enige i at det var fornuftig med et unntak for deler av befolkningen ved innføring av regelverket om båtførerbevis, men i et nullvisjonsperspektiv er det uheldig at en så stor andel fritidsbåtførere fremdeles er unntatt fra kravet. Spesielt sett i lys av at gruppen som er unntatt er overrepresentert i dødsulykkestatistikken.

Risikobildet har endret seg siden 2010. Moderne fritidsfartøy har ofte kraftigere motorer, høyere fartspotensial og mer avanserte navigasjonssystemer enn tidligere. Båtbrukeren møter derfor nye typer risiko som ikke nødvendigvis dekkes av erfaring alene. Et minimumskrav til formell kunnskap kan bidra til at alle førere har oppdatert innsikt i navigasjon, teknologi og gjeldende regelverk.

Hensikten med innføring av obligatorisk båtførerbevis er selvfølgelig at kravet skal gjelde alle båtførere. Unntaket ble politisk bestemt for å forenkle innføring av kravet. På sikt vil kravet om obligatorisk båtførerbevis naturlig gjelde alle over 16 år som skal føre båtførerbevispliktig fritidsfartøy.

Sjøfartsdirektoratet har i forslagene til endring av ordningen med båtførerbeviset og inkludering av en praktisk del, opprettholdt unntaket for de født før 1980. Sjøfartsdirektoratet mener likevel at det i et eventuelt regelverksarbeid knyttet til innføring av praktisk del, bør drøftes om unntaket bør justeres noe, for eksempel fra 1980 til 1970. En slik endring kan være utfordrende fordi den vil treffe mange erfarne båtbrukere. Samtidig er det også mange i denne aldersgruppen (45 år – 55 år) som kjøper relativt store hurtiggående fartøyer for første gang, som ikke har kunnskap eller erfaring om båtføring fra før.

Selv med en slik endring vil det fremdeles i lang tid være deler av den eldste befolkningen som er unntatt krav til båtførerbevis. Noe av risikoen i denne aldersgruppen kan sies å være knyttet til forhold som ikke nødvendigvis løses av å ha gjennomført teoretisk og praktisk opplæring. Sjøfartsdirektoratets statistikk viser at mange av personulykkene i de eldre aldersgruppene skjer etter fall mellom båt og brygge når båten er fortøyd til kai. Det er i flere slike situasjoner rimelig å anta at fysiske begrensninger som redusert balanse, reaksjonsevne eller styrke spiller en større rolle enn manglende kompetanse. Dette gjør det usikkert i hvilken grad et nytt sertifikatkrav for de eldste vil redusere ulykkene i denne aldersgruppen. Det vil uansett være viktig å jobbe med forebyggende arbeid rettet mot denne gruppen all den tid de er overrepresentert i dødsulykkestatistikken.

Sertifikatstruktur

I forslagene under brukes begrepene todelt og tredelt sertifikatstruktur.

Med en todelt sertifikatstruktur menes en sertifikatstruktur bestående av to primære kompetansesertifikat med økende nivå av krav til kunnskap og førerrettigheter: ICC-kystnavigasjon og fritidsskippersertifikat (D5L/D5LA).

Med en tredelt sertifikatstruktur menes en sertifikatstruktur bestående av tre primære kompetansesertifikat med økende nivå av krav til kunnskap og førerrettigheter: båtførerbevis, ICC-kystnavigasjon og fritidsskipper-sertifikat (D5L/D5LA).

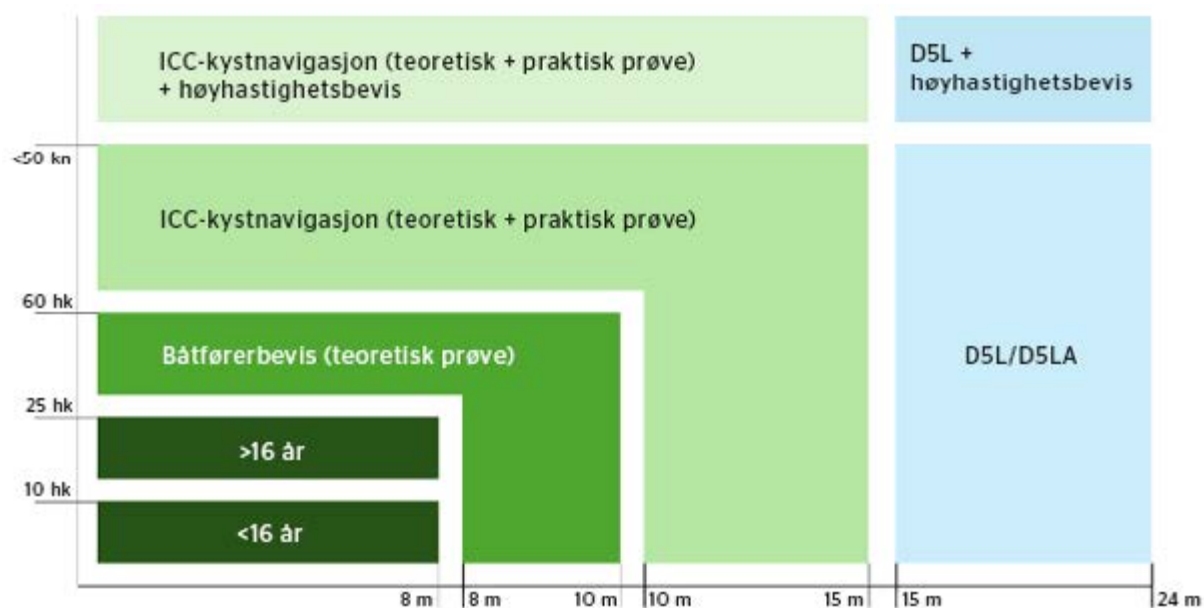
Forslag 1

Forslaget innebærer en tredelt sertifikatstruktur der båtførerbevis (båtførerprøven) kreves fra 8 meter og/eller 25 hk og gir rett til å føre fritidsfartøyer inntil 10 meter, 60 hk og frem til innslagspunktet for høyhastighetsbeviset. ICC-kystnavigasjon overtar som utvidet kompetansebevis for fritidsfartøyer mellom 10 og 15 meter og omfatter både båtførerprøven og en praktisk prøve. D5L og D5LA gjelder som i dag for fritidsfartøyer mellom 15 og 24 meter. Personer under 16 år kan føre fritidsfartøyer inntil 8 meter og 10 hk, mens personer over 16 år kan føre fritidsfartøyer inntil 8 meter og 25 hk uten kompetansebevis. Innslagspunktet for høyhastighetsbevis er under evaluering.

Dagens system med tre sertifikatnivåer videreføres i hovedsak, men førerrettighetene for båtførerbeviset blir innsnevret sammenlignet med dagens ordning. Dette gir en tydelig trinnvis oppbygging fra et teoretisk grunnsertifikat, via en praktisk del, og videre til fritidsskippersertifikatet som krever tyngre teoretiske og praktiske ferdigheter. Forslaget gir dermed bedre samsvar mellom kompetansen som kreves og fartøyet som skal opereres. I dagens ordning gis førerrettigheter opp til 15 meter basert på én teoretisk prøve, noe som innebærer at større fartøyer kan føres med begrenset formell kompetanse. En struktur med flere nivåer gjør dette mindre problematisk og gir en tydeligere sammenheng mellom hva man kan, og hvilke førerrettigheter man får.

Forslaget vil dermed styrke helheten i reguleringen samtidig som innslagspunktet på 8 meter opprettholder en enklere overgang for båtbrukerne. Forslaget skaper bedre samsvar mellom kompetansen som kreves og førerrettighetene som gis.

En ulempe med dette forslaget er at en betydelig andel av de små åpne motorbåtene fortsatt faller utenfor sertifikatplikten, ettersom mange av disse er under 8 meter og har motor mindre enn 25 hk.



Figur 12 viser tredelt sertifikatstruktur med innslagspunkt på 8 meter.

Forslag 1 - tredelt sertifikatstruktur

Kvalifikasjonsbevis	Innslagspunkt for krav	Førerrettigheter	Krav	Forklaring
Ingen 1		8 m / 10 hk	Under 16 år	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 2		8 m / 25 hk	Over 16 år	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 3		15 m / Innslagspunkt høyhastighets- bevis	Født før 1980	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Båtførerbevis	8 m / 25 hk	Inntil 10 m / 60 hk	Bestått teoretisk prøve	Rettighetene innsnevres fra 15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis, til 10 m / 60 hk for bedre samsvar mellom kunnskap og rettigheter.
ICC-kystnavigasjon	10 m / 60 hk	Inntil 15 m / Innslagspunkt høyhastighets- bevis	Båtførerprøven + praktisk prøve	ICC-kystnavigasjon overtar som utvidet kompetansebevis.
D5L	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighets- bevis	Obligatorisk kurs, teoretiske prøver og fartstid	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
D5LA	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighets- bevis	Obligatorisk kurs	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Høyhastighetsbevis	Innslagspunkt høyhastig- hets-bevis	Ubegrenset fart	Kurs + teoretisk prøve + praksis	Innslagspunktet evalueres.

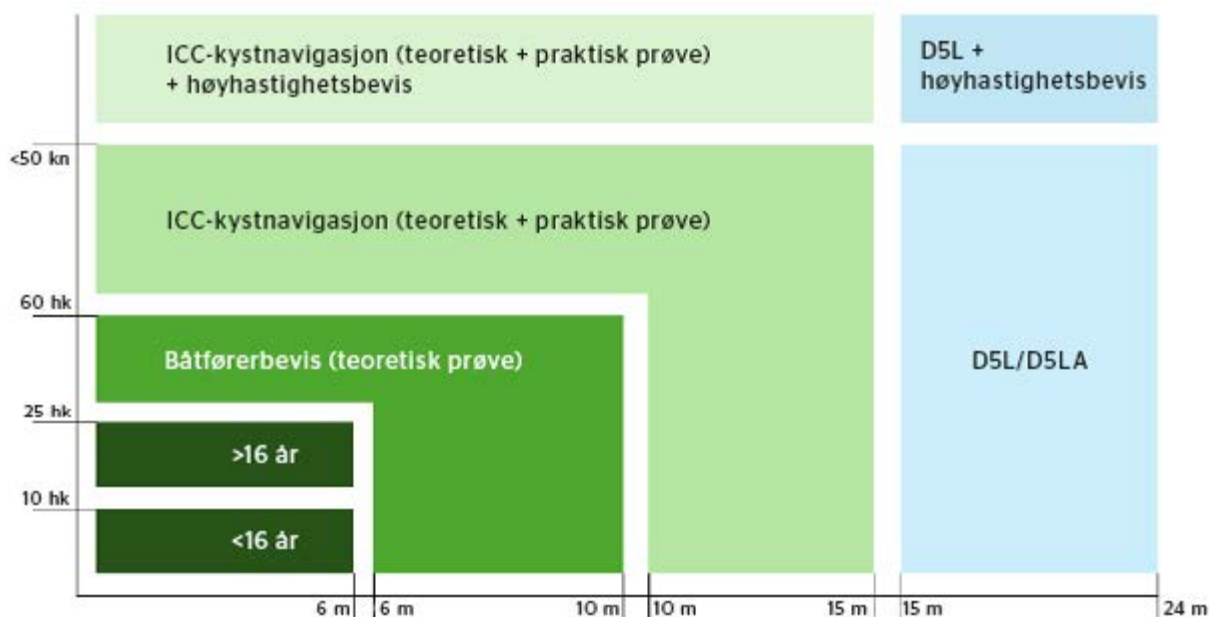
Tabell 5 - Forslag 1

Forslag 2

Dette forslaget innebærer også en tredelt sertifikatstruktur, men innslagspunktet for sertifikatkravet reduseres fra 8 til 6 meter. Dette fører til at flere omfattes av sertifikatplikten, særlig innenfor segmentet av små åpne motorbåter som utgjør en stor andel av fartøyene i ulykkesstatistikken. Personer under 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 6 meter og 10 hk, mens personer over 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 6 meter og 25 hk uten kompetansebevis. Båtførerbevis (båtførerprøven) kreves fra 6 meter og/eller 25 hk, og gir rett til å føre fritidsfartøy opp til 10 meter, 60 hk og frem til innslagspunktet for høyhastighetsbeviset. ICC-kystnavigasjon gjelder som utvidet kompetansebevis for fartøy mellom 10 og 15 meter og omfatter både båtførerprøven og en praktisk prøve. D5L og D5LA videreføres som sertifikater for fartøy mellom 15 og 24 meter. Innslagspunktet for høyhastighetsbevis er under evaluering.

Forslaget bygger på samme kompetansesstige som i forslag 1, men omfatter et større antall førere. Forslag 2 innebærer en tydeligere innstramming. Ved å senke innslagspunktet til 6 meter, omfattes en større andel av fritidsbåtparken – Dette gjelder særlig de små åpne motorbåtene hvor ulykkesfrekvensen er høyest. Forslaget gir bedre samsvar mellom risikobildet og sertifikatkravene.

Samtidig innebærer et lavere innslagspunkt at ordningen blir mer omfattende enn dagens. Flere førere vil måtte gjennomføre teoretisk prøve, og forvaltningen vil ha behov for økt kapasitet innen administrasjon, opplæring og tilgjengelige prøvesteder. For enkelte fartøygrupper med lav risikoprofil kan kravene fremstå som uforholdsmessige, selv om strukturen i seg selv forblir identisk med forslag 1.



Figur 13 viser tredelt sertifikatstruktur med innslagspunkt på 6 meter.

Forslag 2 - tredelt sertifikatstruktur

Kvalifikasjonsbevis	Innslagspunkt for krav	Førerrettigheter	Krav	Forklaring
Ingen 1		6 m / 10 hk	Under 16 år	Redusert med 2 m sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 2		6 m / 25 hk	Over 16 år	Redusert med 2 m sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 3		15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Født før 1980	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Båtførerbevis	6 m / 25 hk	Inntil 10 m / 60 hk	Bestått teoretisk prøve	Rettighetene innsnevres fra 15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis, til 10 m / 60 hk for bedre svar mellom kunnskap og rettigheter.
ICC-kystnavigasjon	10 m / 60 hk	Inntil 15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Båtførerprøven + praktisk prøve	ICC-kystnavigasjon overtar som utvidet kompetansebevis.
D5L	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs, teoretiske prøver og fartstid	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
D5LA	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
Høyhastighetsbevis	Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Ubegrenset fart	Kurs + teoretisk prøve + praksis	Innslagspunktet evalueres.

Tabell 6 - Forslag 2

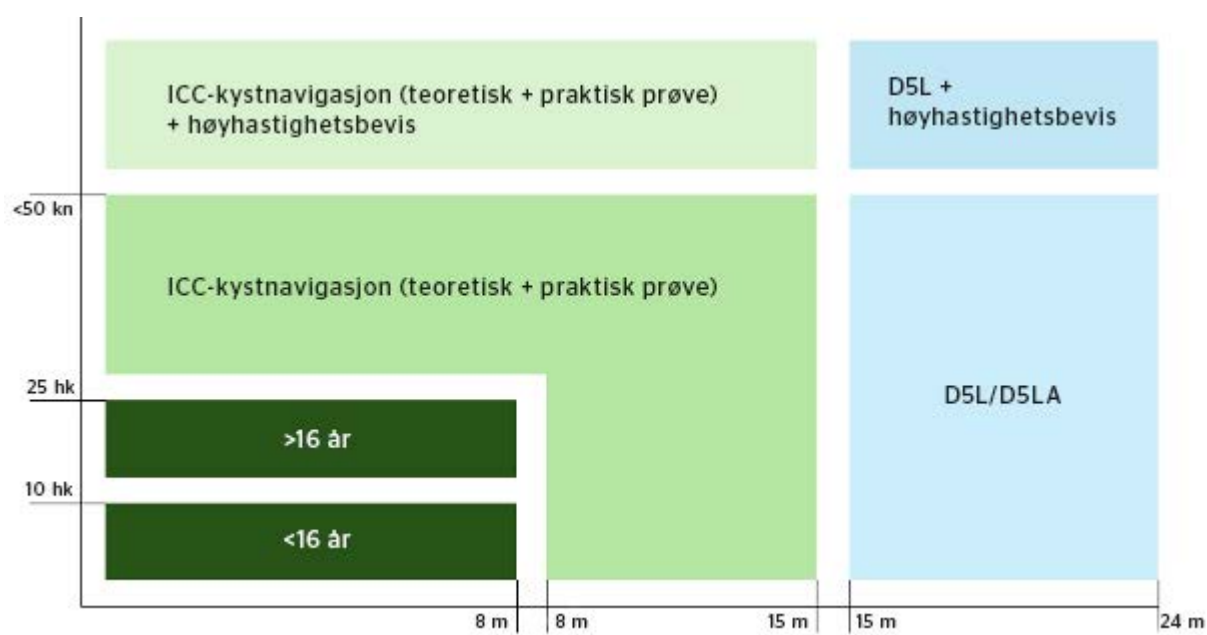
Forslag 3

I dette forslaget fases båtførerbeviset ut og erstattes av ICC-kystnavigasjon som grunnleggende sertifikat. Sertifikatplikten starter, som i dag, ved 8 meter og/eller 25 hk og gir førerrettigheter opp til 15 meter og frem til innslagspunktet for høyhastighetsbeviset. For å få utstedt ICC-kystnavigasjon må kandidaten bestå både en teoretisk prøve og en praktisk del. Personer under 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 8 meter og 10 hk, mens personer over 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 8 meter og 25 hk uten kompetansebevis. D5L og D5LA videreføres som sertifikater for fartøy mellom 15 og 24 meter. Innslagspunktet for høyhastighetsbevis er under evaluering.

Norge utsteder ICC-kystnavigasjon, men det er ikke innlemmet i den obligatoriske nasjonale sertifikatstrukturen. Integrering av ICC-kystnavigasjon som grunnsertifikat vil gjøre det enklere for norske båtførere å føre fritidsfartøy i utlandet. Dette vil redusere behovet for ulike nasjonale unntak eller særordninger ved leie og bruk av båt i andre land. Harmoniseringen mot ICC-kystnavigasjon legger til rette for bedre samarbeid og informasjonsutveksling med andre nasjoner. Dette kan bidra til mer enhetlige standarder på tvers av landegrenser og gjøre det enklere å utvikle gode, felles løsninger for maritim sikkerhet.

Forslaget innebærer imidlertid en mer grunnleggende omlegging av sertifikatstrukturen enn de tredelte modellene ved at ICC-kystnavigasjon etableres som første nivå. Dette gir en helhetlig og samlet struktur, der praktisk del blir et krav for alle som omfattes av sertifikatplikten. Kravet om både teoretisk og praktisk del gir en mer ensartet kompetansestandard og svarer på kritikken om at dagens båtførerprøve i for stor grad er teoretisk.

Ved innføring av praktisk del vil terskelen for å ta sertifikat bli høyere enn i dagens ordning. For å kunne erstatte båtførerbeviset fullt ut må ICC-ordningen videreutvikles. Alle som omfattes av sertifikatplikten må gjennomføre en praktisk del, noe som kan innebære økte kostnader og økt tids- og ressursbruk for nye båtførere. I dagens praktiske ICC-prøve stilles det krav om fartøy på minimum 8 meter og det skilles mellom motor- og seilbåt. Sjøfartsdirektoratet mener at dersom ICC-kystnavigasjon skal erstatte båtførerbeviset, bør den praktiske delen være lik for begge fartøygrupper. Det bør også gjøres tilpasninger i forhold til hvilke fartøy som kan benyttes under den praktiske delen. Eksempelvis at fartøy som benyttes alltid skal være båtførerbevispliktig og minimum 6 meter.



Figur 14 viser todelt sertifikatstruktur med innslagspunkt på 8 meter.

Forslag 3 - todelt sertifikatstruktur

Kvalifikasjonsbevis	Innslagspunkt for krav	Førerrettigheter	Krav	Forklaring
Ingen 1		8 m / 10 hk	Under 16 år	Uendret fra dagens ordning.
Ingen 2		8 m / 25 hk	Over 16 år	Uendret fra dagens ordning.
Ingen 3		15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Født før 1980	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
ICC-Kystnavigasjon	8 m / 25 hk	Inntil 15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Teoretisk + praktisk prøve	ICC-kystnavigasjon erstatter båtførerbevis, slik at båtførerbeveiste fases ut.
D5L	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs, teoretiske prøver og fartstid	Uendret fra dagens ordning.
D5LA	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs	Uendret fra dagens ordning.
Høyhastighetsbevis	Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Ubegrenset fart	Kurs + teoretisk prøve + praksis	Innslagspunktet evalueres.

Tabell 7 - Forslag 3

Forslag 4

Forslaget reduserer innslagspunktet for sertifikatkravet fra 8 til 6 meter og innebærer samtidig at båtførerbeviset fases ut og erstattes av ICC-kystnavigasjon som grunnleggende sertifikat. Sertifikatplikten starter dermed ved 6 meter og/eller 25 hk og gir førerrettigheter opp til 15 meter og frem til innslagspunktet for høyhastighetsbeviset. For å få utstedt ICC-kystnavigasjon må kandidaten bestå både teoretisk prøve og en praktisk del. Personer under 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 6 meter og 10 hk, mens personer over 16 år kan føre fritidsfartøy inntil 6 meter og 25 hk uten kompetansebevis. D5L og D5LA videreføres som sertifikater for fritidsfartøy mellom 15 og 24 meter. Innslagspunktet for høyhastighetsbevis er under evaluering.

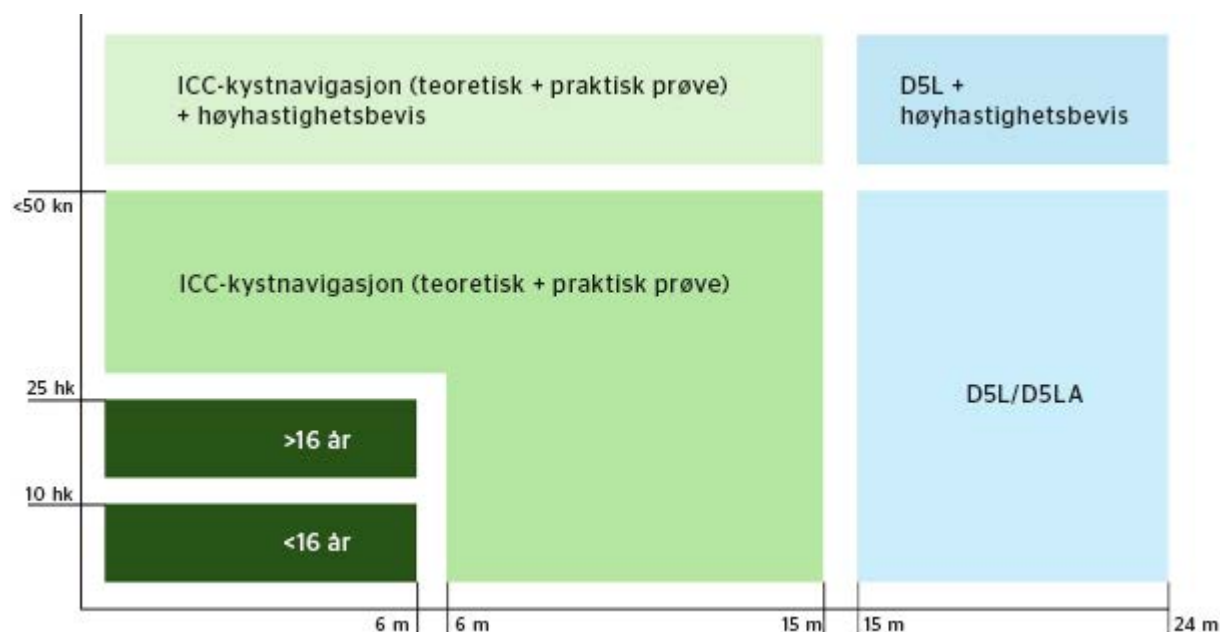
Forslag 4 kombinerer to vesentlige endringer: Et lavere innslagspunkt og innføring av ICC-kystnavigasjon som eneste sertifikat på grunnleggende nivå. Dette innebærer at en større del av fritidsbåtflåten omfattes av sertifikatplikten, særlig mindre åpne motorbåter som i dag utgjør en stor andel av ulykkesbildet. Modellen følger samme kompetansestige som i forslag 3, men rammer en større andel av fritidsbåtflåten. Alle som fører sertifikatpliktige fritidsfartøy, må bestå både teoretisk og praktisk del.

Det lavere innslagspunktet innebærer en tydelig innstramming og gir større samsvar mellom risikobildet og sertifikatkravene, men medfører samtidig at flere førere må gjennomføre et mer omfattende opplæringsløp. Mange førere av mindre båter vil måtte ta ICC-kystnavigasjon, som kan oppleves som mer omfattende enn nødvendig. Dette vil innebære økte kostnader og høyere terskel for å ta sertifikat. Dersom innslagspunktet settes så lavt som 6 meter, vil opplærings- og prøveapparatet måtte håndtere et betydelig økt volum.

For at ICC-kystnavigasjon skal kunne fungere som grunnsertifikat, må ordningen tilpasses. Dagens praktiske ICC-prøve stiller krav om minimum 8 meter lengde og skiller mellom motor- og seilfartøy. Dersom ICC skal være første nivå i sertifikatstrukturen, må prøven standardiseres slik at den praktiske delen blir lik for begge fartøygrupper og at prøven kan gjennomføres på mindre fartøy, eksempelvis minimum 6 meter. Dette er nødvendig for å sikre nasjonal tilgjengelighet og en praktisk gjennomførbar ordning.

Forslaget innebærer dermed både et styrket kompetansekrav og et vesentlig større omfang av sertifikatpliktige førere. Strukturen er tydelig og enhetlig, men forutsetter kapasitet og tilpasninger i gjennomføringen som går utover det som kreves i de øvrige forslagene.

Norge utsteder ICC-kystnavigasjon, men sertifikatet er ikke innlemmet i den obligatoriske nasjonale sertifikatstrukturen. Integrering av ICC-kystnavigasjon som grunnsertifikat vil gjøre det enklere for norske båtførere å bruke og leie båt i utlandet og redusere behovet for nasjonale særordninger. En slik harmonisering kan også styrke internasjonalt samarbeid og bidra til mer ensartede sikkerhetsstandarder på tvers av landegrenser.



Figur 15 viser en todelt sertifikatstruktur med innslagspunkt på 6 meter.

Forslag 4 - todelt sertifikatstruktur

Kvalifikasjonsbevis	Innslagspunkt for krav	Førerrettigheter	Krav	Forklaring
Ingen 1		6 m / 10 hk	Under 16 år	Redusert med 2 m sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 2		6 m / 25 hk	Over 16 år	Innsnevret med 2 m sammenlignet med dagens ordning.
Ingen 3		15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Født før 1980	Uendret sammenlignet med dagens ordning.
ICC-kystnavigasjon	10 m / 25 hk	Inntil 15 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Teoretisk + praktisk prøve	ICC erstatter båtførerbevis, slik at båtførerbeviset fases ut.
D5L	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs, teoretiske prøver og fartstid	Uendret fra dagens ordning.
D5LA	15 m	Inntil 24 m / Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Obligatorisk kurs	Uendret fra dagens ordning.
Høyhastighetsbevis	Innslagspunkt høyhastighetsbevis	Ubegrenset fart	Kurs + teoretisk prøve + praksis	Innslagspunktet evalueres.

Tabell 8 - Forslag 4

Konklusjon - ordningen med båtførerbevis

Basert på vurderingene over anbefaler Sjøfartsdirektoratet gjennomføring av forslag 3, som innebærer å videreføre dagens innslagspunkt på 8 meter kombinert med 25 hk som grense for sertifikatkrav. Det foreslås samtidig å fase ut båtførerbeviset og erstatte det med ICC-kystnavigasjon som grunnsertifikat for fritidsfartøy med både motor og seil. Førere må bestå både teoretisk og praktisk del for å kunne føre fritidsfartøy opp til 15 meters lengde og frem til innslagspunktet for høyhastighetsbeviset. En overgang til ICC-kystnavigasjon forutsetter enkelte justeringer i dagens teoretiske og praktiske prøveordning.

I dagens ordning gis førerrettigheter opp til 15 meter basert på én teoretisk prøve, noe som innebærer at større fartøy kan føres med begrenset formell kompetanse. Innføring av en praktisk del vil i større grad sikre at førere tilegner seg grunnleggende ferdigheter i manøvrering og håndtering av fartøy. En praktisk prøve vil også gi instruktør mulighet til å formidle sentrale sikkerhetsbudskap til alle nye båtførere, noe det ikke legges opp til i dagens ordning hvor det ikke stilles krav om kurs i forkant av den teoretiske prøven.

Unntaket for personer født før 1980 forslås i utgangspunktet videreført. Unntaket er innarbeidet siden innføringen av obligatorisk båtførerbevis i 2010. Denne gruppen vil gradvis fases ut naturlig, slik at alle båtførere på sikt vil omfattes av gjeldende sertifikatkrav. Sjøfartsdirektoratet mener likevel at det i et regelverksarbeid knyttet til eventuell innføring av ICC-kystnavigasjon, bør drøftes om unntaket skal justeres noe, for eksempel fra 1980 til 1970.

Dagens førerrettigheter for personer under 16 år opprettholdes. Sjøfartsdirektoratet anbefaler videre at endringen kun skal gjelde personer som ikke har båtførerbevis fra før. Personer som allerede har båtførerbevis, beholder sine eksisterende rettigheter.

Sjøfartsdirektoratet mener at en eventuell endring av ordningen med båtførerbevis som beskrevet sannsynligvis ikke vil føre til en stor reduksjon i antall dødsulykker på kort sikt. Endringen vil i hovedsak gjelde nye og yngre båtførere, mens flertallet av de som omkommer i fritidsbåtulykker er eldre og mer erfarne båtbrukere. Likevel vurderes tiltaket som viktig for å bygge kompetanse og sikkerhetskultur blant fritidsbåtbrukere på lang sikt, som igjen kan gi positiv utvikling i ulykkesstatistikken over tid.

Sjøfartsdirektoratet understreker også at innsatsen mot de eldre båtbrukerne bør styrkes gjennom andre virkemidler. For eksempel holdningsarbeid, informasjonskampanjer og målrettet kommunikasjon som kan gi økt bevissthet om risiko, fysiske begrensninger og bruk av sikkerhetsutstyr.

En overgang til ICC-kystnavigasjon vurderes som et hensiktsmessig grep. Ordningen er internasjonalt anerkjent og vil gjøre det enklere for norske båtførere å føre fritidsfartøy i utlandet, særlig ved leie og bruk av båt. Videre vil harmonisering mot ICC-kystnavigasjon styrke samarbeidet med andre land og bidra til mer enhetlige standarder på tvers av landegrenser. Samlet sett vurderes dette som en klar styrking av den norske sertifikatstrukturen.

En eventuell innføring av nye krav vil medføre økte kostnader for fritidsbåtbrukerne og kan utgjøre en barriere for enkelte. Det er derfor viktig å legge til rette for rimelige og tilgjengelige løsninger, samtidig som god kvalitet og et høyt sikkerhetsnivå opprettholdes.

En endring som anbefalt vil også medføre økte administrative kostnader knyttet til driften av ny ordning med både teoretisk og praktisk del. Sjøfartsdirektoratet har i dette arbeidet ikke vurdert de administrative kostnadene knyttet til en eventuell endring.

Dersom det av ulike årsaker ikke er ønskelig å fase ut det norske båtførerbeviset til fordel for ICC, anbefaler Sjøfartsdirektoratet at en eventuell innføring av praktisk del i båtførerbeviset tilrettelegges slik at det også gir grunnlag for utstedelse av ICC-kystnavigasjon. Dette for å unngå at fritidsbåtbrukere som trenger ICC Kystnavigasjon må ta to praktiske deler.

DEL 3

Høyhastighetsbevis

- Innføring og utstedelse
- Tidligere vurdering av innslagspunkt
- Erfaringer med kursvirksomhet
- Vurdering av effekt
- Møte med sakkyndig råd for fritidsfartøy
- Drøfting
- Konklusjon



Høyhastighetsbevis

Sjøfartsdirektoratet vil i denne delen av evalueringen vurdere om dagens innslagspunkt for høyhastighetsbevis bør settes ned.

Innføring og utstedelse av høyhastighetsbevis

Høyhastighetsbeviset ble innført 1. juni 2023, og gjelder for alle fritidsfartøy som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer. Kravet om høyhastighetsbevis kommer i tillegg til de eksisterende kompetansekravene, som båtførerbevis eller fritidsskippersertifikat.

For å få utstedt høyhastighetsbevis er det krav til gjennomført teoretisk kurs og bestått teoretisk prøve. Kurs og prøve kan tas gjennom e-læring eller via klasseromskurs. Det er i tillegg en obligatorisk praktisk del som må gjennomføres på et godkjent kurscenter.

Antall utstedte høyhastighetsbevis

Siden innføringen av høyhastighetsbevis er det, per 19. august 2025, utstedt 7 909 høyhastighetsbevis. Se tabell 9.

Antall utstedte høyhastighetsbevis	2023	2024	2025	Totalt
Høyhastighet fritidsbåter	2136	515	436	3087
Høyhastighet vannscooter	1893	479	335	2702
Høyhastighet fritidsbåter og vannscooter	1273	405	437	2115
Totalt	5302	1399	1208	7909

Tabell 9 - Oversikt over utstedte høyhastighetsbevis

Tabell 10 viser at det er 13 933 personer som har gjennomført den teoretiske delen av høyhastighetskurset. Videre er det henholdsvis 6 218 personer som har gjennomført praktisk del fritidsbåt og 5 918 personer som har gjennomført praktisk del vannscooter.

Tallene forteller oss at det er flere som har gjennomført teoretisk og praktisk del for høyhastighetsbeviset uten å ha søkt om å få beviset utstedt.

Antall beståtte kurs	2022	2023	2024	2025	Totalt
Teoretisk høyhastighetskurs for fritidsbåt og vannscooter	2258	8699	1782	1194	13933
Praktisk høyhastighetskurs for fritidsbåt	901	3589	927	801	6218
Praktisk høyhastighetskurs for vannscooter	448	3783	908	779	5918
Totalt	3607	16071	3617	2774	26069

Tabell 10 - Antall innmeldte teoretiske- og praktiske gjennomføringer for høyhastighetsbeviset, per 13.10.2025.



Foto: Steinar Haugberg

Sjøfartsdirektoratets tidligere vurdering av innslagspunktet

I *Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt* konkluderte Sjøfartsdirektoratet (2020) med at høy fart utgjør en betydelig risiko for ulykker. Det ble vurdert at skadepotensialet knyttet til båtkjøring i høy hastighet er stort, både for de om bord og for omgivelsene.

Direktoratet mente videre at det i de fleste tilfeller var vanskelig å bestemme den maksimale hastigheten ved ulykkestidspunktet. Dette gav grunn til å tro at det også er stor risiko knyttet til båter som kan oppnå en hastighet på både 30 og 40 knop. Videre mente direktoratet at de fleste risikoer knyttet til høy hastighet inntrer på et tidligere tidspunkt enn 50 knop, og at det burde vurderes et lavere innslagspunkt enn 50 knop.

Direktoratet antok også at en konsekvens av at høyhastighetskurset bare omfattet de aller hurtigste båtene var at etterspørselen etter å få gjennomført kurset vil bli begrenset. I en periode etter innføringen anslo direktoratet at det ville bli stor pågang for å ta høyhastighetskurset, men at når denne perioden hadde normalisert seg ville det være et begrenset antall personer som tok kurset hvert år. Direktoratet påpekte at dette kunne gjøre det mindre attraktivt å tilby kurs, noe som igjen sannsynligvis ville påvirke både tilgjengeligheten og prisnivået.

Sjøfartsdirektoratet pekte videre på at vannscootere stod for en stor andel av ulykkene selv om de bare utgjorde ca. 1 % av båtparken. Direktoratet mente derfor at et innslagspunkt på 50 knop ville ekskludere mange vannscootere, og at det burde vurderes et lavere innslagspunkt for denne fartøygruppen.

Erfaringer med kursvirksomhet

Tilbakemeldingene fra spørreundersøkelsen viser at ordningen med høyhastighetsbevis i hovedsak oppfattes som et nødvendig og positivt tiltak. Den bidrar til økt sikkerhet og gir økt legitimitet til bruk av hurtiggående fritidsfartøy. Kravet om både teoretisk og praktisk opplæring, differensiering mellom båt og vannscooter, samt tydelige rammer for aldersgrense og grunnkompetanse trekkes frem som styrker ved ordningen. Samtidig påpekes det svakheter: Innslagspunktet på 50 knop oppleves av flere som for høyt, den praktiske delen vurderes som for kort og lite standardisert, og kravene til instruktørkompetanse varierer

mellom kurssentre. Til tross for dette er det bred enighet om at selve eksistensen av ordningen har høy legitimitet og representerer et viktig skritt i retning av bedre sikkerhet på sjøen.

Risiko i forbindelse med kursvirksomhet

Ved innføringen av høyhastighetsbeviset ble de praktiske øvelsene gjennomført i hastigheter nær 50 knop. Erfaringer viste at den høye farten medførte unødvendig risiko, og øvingshastigheten ble derfor nedjustert til rundt 40 knop.

Siden innføringen av høyhastighetsbeviset har det vært to ulykker i forbindelse med gjennomføring av høyhastighetskurs, begge under praktisk opplæring. Ulykkene medførte personskafe, men ingen dødsfall. Hendelsene viser at det er en iboende risiko knyttet til praktiske øvelser i høy hastighet, og understreker behovet for tydelige sikkerhetsrutiner, erfarne instruktører og kontinuerlig vurdering av øvingsopplegg. Tilbakemeldinger fra spørreundersøkelsen viser at mange etterlyser enda strengere krav til instruktører for høyhastighetskurs.

Vurdering av effekt

I *Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt* konkluderte Sjøfartsdirektoratet (2020) med at innslagspunktet på 50 knop var noe høyt. Direktoratet mente den gang at det var viktig at ordningen ble evaluert etter en viss tid, og at det da ble sett på:

1. om ordningen har hatt effekt på ulykkesstatistikken
2. hvordan ordningen har latt seg håndheve
3. tilgjengeligheten på kurssentre
4. prisnivå på kursvirksomheter

Det er vanskelig å måle effekten av innføringen av obligatorisk høyhastighetsbevis. Ved utarbeidelse av denne evalueringen har ordningen med høyhastighetsbevis kun eksistert i rett over to år. Sjøfartsdirektoratet har likevel vurdert hvert enkelt punkt for å belyse en eventuell effekt.

Ordningens effekt på ulykkesstatistikken

Kravet om høyhastighetsbevis omfatter kun en liten andel av fritidsflåten.

Siden ordningen trådte i kraft for relativt kort tid siden, er tidsrommet for å kunne måle effekt på ulykkesstatistikken begrenset. Trender i ulykker tar ofte tid å etablere, særlig når tilgjengelig statistikk i hovedsak omfatter dødsulykker.

Sjøfartsdirektoratet mener at det er for tidlig til å kunne se en eventuell effekt av tiltaket i ulykkesstatistikken.

Hvordan ordningen har latt seg håndheve

Ved innføringen av høyhastighetsbeviset utarbeidet Sjøfartsdirektoratet en liste over fartøysmodeller som med sikkerhet kunne oppnå en hastighet på over 50 knop. Listen fungerer som en veiledning for myndigheter og båteiere, samtidig som den ikke fritar et fartøy fra kravet dersom det ikke står på listen.

I et møte med sakkyndig råd for fritidsfartøy (2025, 2. september) ble det diskutert at Politiet har begrensede ressurser til å gjennomføre kontroller. På generelt grunnlag har antall patruljetimer gått ned, men kontrollene som gjennomføres spisses mot områdene med mest aktivitet. Antall kontrollerte fartøy har derfor økt det siste året.

Tilbakemeldingene fra spørreundersøkelsen viser et tydelig ønske om økt tilstedeværelse og mer synlig politi på sjøen. Mange uttrykker også behov for strengere reaksjoner, blant annet ved å heve bøtenivået til over kostnaden for kurs. Dagens bøtesats på 500 kroner for manglende høyhastighetsbevis omtales som symbolsk.

Erfaringer viser at håndhevingen av kravet om høyhastighetsbevis har vært krevende. Ved innføring av nye krav er kontroll og håndheving avgjørende for å sikre at ordningen får ønsket effekt. Uten effektiv kontroll reduseres både etterlevelse og legitimitet. Sjøfartsdirektoratet administrerer en liste over fartøy som klart kan oppnå en hastighet på over 50 knop. Det er ikke et krav for produsenter og forhandlere å oppgi maksimal hastighet på sine fartøy, og det er derfor utfordrende å sørge for at denne listen er fullstendig. Listen er

derfor ikke et fullgodt verktøy for politiet ved håndhevelse av regelverket. Sjøfartsdirektoratet mener at et obligatorisk register for fritidsfartøy kunne vært et nyttig verktøy også for håndhevelse, ved at det var krav til å oppgi maks hastighet ved registrering av fritidsfartøy.

Tilgjengeligheten på kurssentrene

Per august 2025 har Sjøfartsdirektoratet 47 godkjente tilbydere av høyhastighetskurs. Blant disse tilbyr 41 teoretisk kurs, 41 praktisk kurs med båt og 45 praktisk kurs med vannscooter. Videre er det to godkjente tilbydere av instruktørkurs.

Oversikten over godkjente tilbydere gjenspeiler formell godkjenning, men tar ikke høyde for om kursene faktisk gjennomføres eller om kurssentrene er operative.

Kurssentrenes geografiske plassering gjenspeiler i stor grad befolkningstettheten, med en konsentrasjon i sørøst-, sør- og vestlandsområdene. Fordelingen kommer frem av figur 16 til 18. Plasseringen av kurssentre er basert på tilbyderens registrerte besøks- og postadresser, og fanger ikke opp at enkelte aktører tilbyr omreisende kursvirksomhet.



Figur 16 viser dekingen av teoretisk kurs



Figur 17 viser dekingen av praktisk kurs med fritidsbåt.



Figur 18 viser dekingen av praktisk kurs med vannscooter.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at mange opplever stor geografisk variasjon i tilgjengeligheten på høyhastighetskurs. I sentrale strøk er tilbudet godt med flere kurs å velge mellom og kort avstand mellom kursholdere, mens det i distriktene og Nord-Norge er få kurs og lange reiseavstander. Flere respondenter peker på at dette i praksis gjør kurset lite tilgjengelig for dem som bor utenfor tettbefolkede områder.

Tilbakemeldingen fra kurssentrene er at det er lite aktivitet og at det er få påmeldte til kurs. Mange kurssentre har ikke hatt noe aktivitet i 2024 og 2025.

II perioden 2022-2023 ble det gjennomført 19 678 høyhastighetskurs. Til sammenligning er det fra 2024 og frem til 13. oktober 2025 kun gjennomført 6 391 høyhastighetskurs. I utredningen ble det pekt på at lav kursaktivitet kunne bli en konsekvens av at innslagspunktet ble satt så høyt at det bare omfattet de aller raskeste fartøyene.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt tydelige signaler om at dersom den nedadgående kursaktiviteten fortsetter, vil ikke dagens dekningsgrad kunne opprettholdes.

Prisnivå på kurssentre

Det teoretiske kurset kan gjennomføres som nettkurs eller klasseromskurs. Ordinær kurspris ligger på rundt 960 kroner, mens kampanje- og medlemspriser ofte er ned mot 500 kroner. Klasseromskurs koster normalt mellom 1 400 og 2 000 kroner, se tabell 11

Kurs	Prisintervall (NOK)
Nettbasert teorikurs	495-1000
Klasseromsbasert teorikurs	1400-2000
Praktisk del med båt	3790-6500
Praktisk del med vannscooter	2990-6000

Tabell 11 - Prisintervall for nettbasert teorikurs, klasseromsbasert teorikurs, praktisk kurs med båt og praktisk kurs med vannscooter. Prisopplysningene er hentet fra kurstilbydernes nettsider per august 2025

For praktisk høyhastighetskurs varierer prisnivået etter type fartøy. Kurs med båt koster vanligvis mellom 3 790 og 6 500 kroner, mens kurs med vannscooter ligger i intervallet 2 990-6 000 kroner, se tabell 12.

Sertifikat	Prisintervall (NOK)
Høyhastighetsbevis fritidsbåt	4731-8946
Høyhastighetsbevis vannscooter	3931-8946
Høyhastighetsbevis fritidsbåt og vannscooter	7721-14946

Tabell 12 - Prisanslag for høyhastighetsbevis, inkludert søknadsgebyr. Prisopplysningene er hentet fra kurstilbydernes nettsider per august 2025

For utstedelse av høyhastighetsbeviset påløper et søknadsgebyr på 446 kroner, som dekker behandling av søknaden hos Sjøfartsdirektoratet. Gebyret følger forskrift 21. desember 2009 nr. 1739 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell og for utstedelse av båtførerbevis til båtførere, § 8.

Den totale kostnaden for høyhastighetsbeviset for både fritidsbåt og vannscooter ligger dermed mellom 7 721 og 14 946 kroner.

Spørreundersøkelsen viser at prisnivået er presset så langt ned at mange tilbydere sliter økonomisk. Respondentene mener at dette kan gå utover kvaliteten på kursene, og føre til at flere kurssentre legger ned virksomheten fordi det ikke lenger blir lønnsomt å drive kursvirksomhet.

Selv om kostnadsnivået kan oppleves høyt for den enkelte kandidat, vurderer Sjøfartsdirektoratet at prisene samlet sett er rimelige når de ses opp mot kursets omfang, innhold og sikkerhetsmessige betydning. Et stabilt og forutsigbart prisnivå anses som nødvendig for å sikre en robust kursstruktur over tid. Dersom den lave kursaktiviteten fra 2024 og 2025 vedvarer, frykter Sjøfartsdirektoratet en reduksjon i antall tilbydere.

Møte med sakkyndig råd for fritidsfartøy

Sakkyndig råd for fritidsfartøy er et samarbeidsorgan for offentlige myndigheter innenfor fritidsbåtområdet og frivillige organisasjoner som arbeider for sikkerhet på fritidsfartøy. Rådet gir blant annet faglige råd i saker som gjelder sjøveit og fritidsfartøy.

Sjøfartsdirektoratet stilte følgende spørsmål i rådet 2. september 2025: *Hva mener rådet med dagens 50 knopsgrense for høyhastighetsbevis? Anbefaler medlemmene i rådet å redusere grensen til for eksempel 45 eller 40 knop, eller er dagens 50 knopsgrense tilstrekkelig?*

Det var ulike syn på om dagens grense på 50 knop bør opprettholdes eller senkes. Flere aktører, blant annet representantene fra Seilforbundet, KNBF og RS, var positive til å redusere dagens grense noe for å inkludere flere i ordningen. Redningsselskapet viste til en medlemsundersøkelse hvor 80 % støttet en 40-knopsgrense, men åpnet også for en løsning på 45 knop. Dette for å unngå at enkelte fartøygrupper som ikke hører hjemme i et slikt kurs, eksempelvis cabincruisere, risikerer å bli inkludert.

Representanten fra NORBOAT mente det var feil å senke innslagspunktet for høyhastighetsbeviset og at risikoen først og fremst handler om holdninger, båttyper og forhold – ikke selve farten. Representanten informerte videre om at flertallet av medlemmene under NORBOAT støttet å beholde dagens innslagspunkt.

Drøfting av alternative innslagspunkt

På bakgrunn av Sjøfartsdirektoratets nullvisjon om ingen hardt skadde eller omkomne ved bruk av fritidsbåt, og som en del av Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet (Sdir et al. 2024), ble det lagt frem 17 tiltak rettet mot fritidsfartøy. Tiltak 13 innebærer at direktoratet skal vurdere behovet for et lavere innslagspunkt enn dagens 50 knop for høyhastighetsbevis.

I dialogen med referansegruppene, der Sjøfartsdirektoratet stilte spørsmålet «Hva fungerer ikke bra med dagens ordning for høyhastighetsbevis?», påpekte flere respondenter at innslagspunktet på 50 knop er for høyt ettersom risiko ved høy fart oppstår lenge før denne grensen. Det ble foreslått alternative grenser på 25, 35 og 40 knop, særlig for å inkludere en større andel av vannscooterparken. Det var delte syn i Sakkyndig råd for fritidsfartøy på om innslagspunktet for høyhastighetsbevis bør justeres. Flere mente at ulykkesrisikoen øker allerede ved lavere hastigheter og foreslo en grense på 40–45 knop, mens andre la større vekt på at risikoen først og fremst handler om førerens holdninger og fartøytype enn selve farten.

Å utvide ordningen slik at flere omfattes av kravet om høyhastighetsbevis, vil medføre økte kostnader for de berørte. Dette kan i noen grad begrense enkelte personers deltakelse i båtlivet. Ved innføring av strengere krav er det derfor viktig å legge vekt på kostnadseffektive løsninger som samtidig sikrer et høyt og forsvarlig sikkerhetsnivå.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert fem alternativer til innslagspunkt:

1. Beholde innslagspunktet på 50 knop.
2. Sette ned innslagspunktet til 45 knop.
3. Sette ned innslagspunktet til 40 knop.
4. Sette ned innslagspunktet til 35 knop.
5. Inkludere alle vannscootere.

Beholde innslagspunktet på 50 knop

Dagens innslagspunkt treffer kun de raskeste båtene, som utgjør en relativt liten andel av fritidsflåten. Dette har gjort innføringen håndterbar, og den har blitt rettet mot de fartøyene med størst skadepotensial. Samtidig oppfattes ordningen som legitim og representerer et viktig skritt mot bedre sikkerhet på sjøen.

En svakhet ved dagens innslagspunkt er at mange fartøy faller utenfor ordningen, selv om de i praksis kan representere en tilsvarende risiko som fartøyene som omfattes. Markedet kan også tilpasse seg ved å i større

grad tilby fartøy som holder seg rett under en topphastighet på 50 knop, uten at dette nødvendigvis gir en reell sikkerhetsgevinst. Dagens grense fanger dermed ikke fullt opp risikogruppen. I tillegg har kursmarkedet opplevd en betydelig nedgang i antall gjennomførte kurs. Dersom denne utviklingen vedvarer, vil det kunne påvirke både tilgjengeligheten og prisnivået for kursene.

Sette ned innslagspunktet til 45 knop

Et innslagspunkt på 45 knop vil omfatte over dobbelt så mange fartøy som dagens ordning. Tiltaket er praktisk gjennomførbart og vil bidra til å opprettholde dagens dekningsgrad blant kurstilbydere, uten å skape overbelastning i kursmarkedet. Tiltaket vil med høy sannsynlighet fremdeles ha en høy legitimitet og opprettholde høy aksept blant befolkningen. Erfaringene med en moderat justering kan dessuten evalueres før man vurderer ytterligere nedjusteringer, noe som gir rom for en trinnvis og kunnskapsbasert tilnærming.

Selv om 45 knop representerer en forbedring, ligger grensen fortsatt relativt høyt. Dette innebærer at en betydelig andel av vannscooterparken fortsatt vil falle utenfor ordningen, til tross for at vannscootere har en særlig høy ulykkesfrekvens og utgjør en risikoutsatt fartøygruppe. Dermed vil en viktig del av risikogruppen fortsatt stå uten krav om opplæring. I tillegg kan en nedjustering på kun 5 knop fremstå som symbolsk og ha begrenset effekt på den samlede ulykkesstatistikken.

Sette ned innslagspunktet til 40 knop

Et innslagspunkt på 40 knop vil inkludere et langt større antall fartøy, inkludert mange planende fritidsfartøy og størsteparten av vannscooterparken. Dette vil sannsynligvis gi et godt samsvar mellom sertifikatkravet og den faktiske risikoprofilen.

På den andre siden vil et innslagspunkt på 40 knop også inkludere fartøygrupper som i mindre grad forbindes med høyhastighetsfartøy, som for eksempel cabincruisere. Dermed kan deler av befolkningen oppleve kravet som lite målrettet i forhold til det faktiske risikobildet. Dersom ordningen oppfattes som et byråkratisk hinder snarere enn et målrettet sikkerhetstiltak, kan aksepten i befolkningen svekkes.

Sette ned innslagspunktet til 35 knop

Et innslagspunkt på 35 knop vil i størst grad samsvare med ulykkesrisikoen, ettersom mye tyder på at skadeomfang og risiko øker markant allerede fra 30 knop. Tiltaket vil i tillegg favne en vesentlig større del av fritidsflåten og gi et bredt kompetanseløft.

Samtidig vil tiltaket føre til store kapasitetsutfordringer for kursmarkedet, ettersom ordningen vil omfatte såpass mange. Dette kan føre til press på kurstilbyderne, særlig i oppstartsfasen, og i verste fall gå på bekostning av kvaliteten og sikkerheten i opplæringen.

Inkludere alle vannscootere

Å inkludere alle vannscootere i ordningen med høyhastighetsbevis, uavhengig av toppfart, kan begrunnes ut fra et tydelig risikobilde. Ulykkesstatistikken viser at vannscootere har en markant høyere ulykkesfrekvens enn andre fartøygrupper, om lag dobbelt så høy som for åpne motorbåter. Hendelsene involverer ofte unge førere, med gjennomsnittsalder rundt 25 år. I følge SHK har denne gruppen generelt høyere risikovillighet og lavere risikoforståelse.

Krav om høyhastighetsbevis for alle vannscootere vil øke aldersgrensen for å føre vannscooter fra 16 år til 18 år. Dersom et slikt tiltak skal vurderes bør det ses på om det skal åpnes opp for at det likevel er mulig å føre vannscooter fra 16 år, men med en hastighetsbegrensning frem til fylte 18 år. Hastighetsbegrensningen kan for eksempel tilsvare det øvrige innslagspunktet for høyhastighetsbevis. Et slikt tiltak vil kunne bidra til å bedre sikkerheten og samtidig forenkle håndhevingen, ettersom politiet slipper å vurdere fartspotensialet på det enkelte fartøy.

En klar ulempe ved å innføre krav om høyhastighetsbevis for alle vannscootere er at utdanningsløpet vil bli svært omfattende. Dersom det innføres en praktisk del i tillegg til dagens teoretiske båtførerprøve, vil det resultere i at alle som skal føre vannscooter må gjennom teoretisk og praktisk båtførerprøve, samt teoretisk kurs, teoretisk prøve og praktisk kurs for høyhastighetsbevis vannscooter. Dersom høyhastighetsbevis skal omfatte alle vannscootere bør det vurderes løsninger der vannscootere fritas fra kravet om en eventuell praktisk del for båtførerbevis.

En alternativ løsning kan være å la vannscooter ha samme innslagspunkt som øvrige fritidsfartøy, men at de får økt fokus i båtførerprøven, både når det gjelder teoretisk og praktisk del.

Konklusjon - innslagspunkt høyhastighetsbevis

Sjøfartsdirektoratet anbefaler å senke innslagspunktet for høyhastighetsbevis fra 50 til 45 knop. Dette vil inkludere betydelig flere av de raskeste fritidsfartøyene.

Videre må det ved revisjon av pensum til båtførerprøven, og eventuell innføring av praktisk del rettes økt fokus på risikofaktorene knyttet til de hurtiggående fartøyene som faller utenfor ordningen med høyhastighetsbevis. Spesielt gjelder dette små hurtiggående fartøy som vannscootere med maksimal hastighet under 45 knop.

Ulykkessituasjonen med vannscootere må også overvåkes nøye. Dersom ulykkesfrekvensen ikke endrer seg positivt med foreslåtte tiltak, bør det vurderes å stille krav til høyhastighetsbevis for alle vannscootere.



DEL 4

- Videre arbeid
- Referanser
- Vedlegg



Videre arbeid

Dersom Sjøfartsdirektoratets anbefalinger skal gjennomføres, er det en del viktige vurderinger som må gjøres i det videre arbeidet.

I tabell 13 er det presentert en oversiktlig og punktvis liste over videre arbeid basert på anbefalingene.

Nr.	Tema	Anbefaling
1	Teoretisk del ICC-kystnavigasjon	Pensumet til ICC-kystnavigasjon (tidligere båtførerprøven) bør gjennomgås og videreutvikles med et tydeligere risikoperspektiv, med særlig vekt på faktorer som kan bidra til å redusere antall ulykker. Herunder bør vannscooter, mindre fritidsfartøy, navigering i mørket og høye hastigheter vies ekstra oppmerksomhet.
2	Vannscooter	Det må vurderes hvilken retning det er ønskelig å gå når det gjelder vannscootere. Skal alle vannscootere inkluderes i kravet om høyhastighetsbevis eller skal risikofaktorene knyttet til denne fartøygruppen få økt oppmerksomhet i det teoretiske pensumet til båtførerprøven og i ny praktisk del.
3	Praktisk del ICC-kystnavigasjon	Det må avklares om den praktiske delen skal beholde dagens form eller endres med hensyn til innhold, fartøystørrelse og krav til kurssenter. Eventuelle endringer må være i samsvar med resolusjon nr. 40.
4	Godkjennelsesordning for utdanning	Krav til kvalitetssystem for kurstilbydere i de ulike utdanningsløpene bør harmonisere så godt som mulig. Dette for å gjøre godkjennelsesprosessen for den enkelte kurstilbyder mindre krevende, samt å forenkle mulighetene for å tilby flere kurs.
5	Sømløst utdanningsløp for kandidater	Som følge av anbefalingene vil mange kandidater omfattes av flere sertifikatkrav enn tidligere. Det bør derfor legges vekt på at prosessen oppleves som helhetlig og enkel for kandidaten – for eksempel ved å legge til rette for at hele utdanningsløpet kan gjennomføres ved samme kurssenter innenfor en avgrenset tidsperiode.
6	Instruktørkurs for høyhastighetsbevis	Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å innføre strengere krav til instruktører. Herunder om kurset bør utvides til flere dager og om det bør kreves jevnlig resertifisering.
7	Regelverksarbeid	Anbefalte tiltak forutsetter endringer i forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Dette omfatter blant annet utfasing av båtførerbevis, innføring av ICC-kystnavigasjon og endring av innslagspunkt for høyhastighetsbevis.

Tabell 13 - Anbefaling til videre arbeid

Referanser

European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, Panteia, Kourounioti, I., & Burgess, A. (2025). *Study to determine the advantages and drawbacks of a possible mutual recognition of boating licences for recreational boat operators: final report*, Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/7562423>

Finlex Data Bank. (u.å.). *Act on the qualification requirements for vessel personnel and the watchkeeping of vessels (166/2013)* [Lov om kvalifikasjonskrav for skipsmannskap og vakthold på fartøy (166/2013)]. <https://www.finlex.fi/api/media/statute-foreign-language-translation/687667/mainPdf/main.pdf>

Finnish Transport and Communications Agency. (2025, 29. Oktober). *Statistics: Watercraft stock*. <https://tieto.traficom.fi/en/statistics/statistics-watercraft-stock>

International Council of Marine Industry Associations. (2022). *2022 ICOMIA recreational boating industry statistics book*.

Kongelig Norsk Båtforbund. (2023). *Nasjonal rapport: Båtlivsundersøkelsen 2023*. https://www.knbf.no/wp-content/uploads/2023/03/Nasjonal_rapport_Batlivundersokelsen_2023.pdf

Nämnden för båtlivsutbildning. (u.å.). *Våra intyg*. <https://batlivsutbildning.se/vara-intyg/>

Norges Padleforbund. (2025, 20. september). *Historien bak Våttkort*. <https://www.padling.no/vaattkort/historien-bak-vaattkort/>

Norsk Test. (2025). *Spørreundersøkelse båtførerprøven*. [Upublisert spørreundersøkelse]. Vedlegg 2

Prissammenligning. (2025). *Sammenligning av priser for båtførerkurs fra ulike kurstilbydere*. [Nettsider og sosiale medier]

Safetec. (2020). *Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt: Metaanalyse av relevante ulykker* [Vedlegg 2]. Sjøfartsdirektoratet.

Siglingastofnun Íslands. (2008). *Námskrá til skírteinis skipstjórnar skemmtibáta* [Curriculum for the skipper's certificate for recreational craft]. Siglingastofnun Íslands.

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Fiskeridirektoratet, Politiet & Direktoratet for samfunnssikkerhet beredskap. (2024). *Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet*. <https://www.sdir.no/contentassets/d5e5695353fc43acaa91b6b7878a930d/nasjonal-handlingsplan-for-sjosikkerhet-bruk.pdf>

Sjøfartsdirektoratet. (2007). *Utredning om obligatorisk båtførerbevis*.

Sjøfartsdirektoratet. (2021). *Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt*. <https://www.sdir.no/siteassets/publikasjoner-som-pdf/utredning-av-krav-til-hoyhastighetskompetanse-for-fo-er-av-fritidsbat.pdf>

Søfartsstyrelsen. (2025, september). *Beviser og sertifikater*. <https://www.soefartsstyrelsen.dk/fritidssejlds/beviser-og-certifikater>

Statens havarikommisjon. (2025). *Rapport om kollisjon mellom fritidsbåt og vannscooter i Fognafjorden, Stavanger, 1. september 2024* (Rapport 2025/03). <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2025-03>

Transportstyrelsen. (u.å.). *Vattenskoter*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fritidsbatar/vattenskoter/>

United Nations Economic Commission for Europe. (2015). *International Certificate for Operators of Pleasure Craft (Resolution No. 40) (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4)*. <https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-147r4e.pdf>

Vedlegg

1. Spørreundersøkelse questback – word dokument (sammendrag).
2. Norsk Test – spørreundersøkelse båtførerprøven.

Oppsummering av svar på spørreundersøkelse vedrørende evaluering av ordningen med båtførerprøven med mer

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	4
2	SAMMENSTILLING AV TILBAKEMELDINGER I SPØRREUNDERSØKELSEN	4
3	BÅTFØRERBEVIS	5
3.1	ER DAGENS SERTIFIKATSTRUKTUR HENSIKTSMESSIG?	5
3.2	HVILKE ENDRINGER MENER DU BURDE GJØRES MED DAGENS SERTIFIKATSTRUKTUR?	6
3.3	HVILKE KONSEKVENSER VILLE DINE FORESLÅTTE ENDRINGER MEDFØRT? (ØKONOMISK, TIDSBruk ETC.)	7
3.4	HVA FUNGERER BRA MED DAGENS ORDNING?	7
3.5	HVA FUNGERER MINDRE BRA MED DAGENS ORDNING?	8
3.6	BØR BÅTFØRERPRØVEN GJELDE FOR FLERE ELLER FÆRRE ENN I DAG?	8
3.7	I DAG ER DET IKKE OBLIGATORISK Å DELTA PÅ KURS FØR BÅTFØRERPRØVEN GJENNOMFØRES. HVORDAN MENER DU DETTE FUNGERER?	9
3.8	I HVILKEN GRAD ER DU FORNØYD MED KVALITETEN PÅ DAGENS OPPLÆRINGSTILBUD FOR BÅTFØRERBEVISET?	10
3.9	BØR DET STILLES KRAV TIL GJENNOMFØRING AV TEORETISK KURS FØR AVLEGGELSE AV BÅTFØRERPRØVEN	11
3.10	BØR DET STILLES KRAV TIL GJENNOMFØRING AV PRAKSIS FØR AVLEGGELSE AV BÅTFØRERPRØVEN?	12
3.11	I HVILKEN GRAD ER TILGJENGELIG LÆREMATERIELL OG SELVSTUDIERESSURSER TILFREDSSTILLEND?	14
3.12	I DAG ER DET INGEN KONKRETE HELSEKRAV KNYTTET TIL UTSTEDELSE AV BÅTFØRERBEVIS, MED UNNTAK AV BESTEMMELSEN OM GENERELL SKIKKETHET I SMÅBÅTLOVEN § 32. BØR DET INNFØRES HELSEKRAV FOR Å FÅ UTSTEDT BÅTFØRERBEVIS?	15
3.13	HVORDAN DEKKER DAGENS PENSUM DET SOM ER RELEVANT I FORHOLD TIL DE FØRERRETTIGHETENE BÅTFØRERBEVISET GIR?	16
3.14	HVILKE TILTAK MENER DU KAN SIKRE HØYERE KVALITET PÅ OPPLÆRINGEN?	17
3.15	I HVILKEN GRAD MENER DU AT OPPLÆRINGEN TIL BÅTFØRERPRØVEN TAR I BRUK MODERNE DIGITALE VERKTØY PÅ EN EFFEKTIV MÅTE?	17
3.16	HVILKEN TYPE TEKNOLOGI MENER DU MED FORDEL KAN INNLEMMES MER I OPPLÆRINGEN FOR BÅTFØRERE?	18
3.17	OPPLEVER DU AT DAGENS TEORETISKE PRØVEFORM FOR BÅTFØRERPRØVEN KAN FORBEDRES VED HJELP AV NY TEKNOLOGI?	21
3.18	HAR DU FORSLAG TIL HVORDAN DIGITALE VERKTØY KAN BRUKES FOR Å FORBEDRE TESTGJENNOMFØRINGEN?	21
3.19	BØR DET INNFØRES EN PRAKTISK DEL I BÅTFØRERPRØVEN?	22
3.20	HVOR TILGJENGELIG OPPLEVER DU KURSSENTRENE FOR BÅTFØRERPRØVEN? (KURSSENTRE SOM TILBYR FRIVILLIGE KURS SOM EN FORBEREDELSE FØR AVLEGGELSE AV BÅTFØRERPRØVEN)	23
3.21	HVOR TILGJENGELIG OPPLEVER DU TESTSENTRENE FOR BÅTFØRERPRØVEN? (TESTSENTRE SOM ER GODKJENT AV NORSK TEST FOR Å TA IMOT KANDIDATER FOR Å AVLEGGJE BÅTFØRERPRØVEN)	24
3.22	HVA SYNES DU OM DAGENS KOSTNADSNIVÅ TIL BÅTFØRERPRØVEN?	25
3.23	HVA BØR KOSTNADEN MAKSIMALT LIGGE PÅ?	26
3.24	HVOR BRUKERVENNLIG OPPLEVER DU AT PROSESSEN FOR Å OPPNÅ BÅTFØRERBEVISET ER, FRA REGISTRERING OG PÅMELDING TIL SELVE PRØVEN?	26
3.25	KJENNER DU TIL OM KUNDER HAR OPPLEVD NOEN AV FØLGENDE UTFORDRINGER VED GJENNOMFØRING AV BÅTFØRERPRØVEN?	27
3.26	I HVILKEN GRAD ER DET TILSTREKKELIG TILRETTELEGGING FOR KANDIDATER MED SPEIELLE BEHOV?	28
3.27	HVA ER DINE REFLEKSJONER RUNDT AT HOVEDANDELEN AV DØDSULYKKENE I FRITIDSFLÅTEN SKJER HOS MENN OVER 50 ÅR?	29
4	INNSLAGSPUNKT FOR HØYHASTIGHETSBEVIS	30
4.1	HVA FUNGERER BRA MED DAGENS ORDNING FOR HØYHASTIGHETSBEVIS?	30
4.2	HVA FUNGERER IKKE BRA MED DAGENS ORDNING FOR HØYHASTIGHETSBEVIS?	30

4.3	HVOR GODT SYNES DU HØYHASTIGHETSKURSETS TEORETISKE INNHOLD ER I FORHOLD TIL FØRERRETTIGHETENE HØYHASTIGHETSBEVISET GIR?	31
4.4	HVOR GODT SYNES DU HØYHASTIGHETSKURSETS PRAKTISKE INNHOLD ER I FORHOLD TIL FØRERRETTIGHETENE HØYHASTIGHETSBEVISET GIR?	32
4.5	HVORDAN KAN REGELVERKET HÅNDHEVES EFFEKTIVT AV POLITI OG MYNDIGHETER?	33
4.6	BØR DET TAS HØYDE FOR ULIKE FARTØYSTYPER OG SKROGFORMER I OPPLÆRING ELLER KRAV?	34
4.7	ER INSTRUKTØRKURSET (KURSETS LENGDE, INNHOLD ETC.) TILSTREKKELIG?	35
4.8	HVORDAN OPPLEVER DU TILGJENGELIGHETEN AV GODKJENTE KURSTILBYDERE FOR HØYHASTIGHETSBEVIS?	36
4.9	KJENNER DU TIL OM KUNDER HAR OPPLEVD NOEN AV FØLGENDE UTFORDRINGER VED GJENNOMFØRING AV HØYHASTIGHETSKURSET?	37
4.10	BØR DET INNFØRES STRENGERE KRAV TIL GODKJENNING AV INSTRUKTØRER OG KURSOPPLEGG RUNDT HØYHASTIGHETSBEVISET?	38
4.11	HVILKE TILTAK MENER DU KAN SIKRE HØYERE KVALITET PÅ OPPLÆRINGEN?	39
4.12	I HVILKEN GRAD OPPLEVER DU AT DET ER KVALITETSFORSKJELLER MELLOM KURSTILBYDERE?	39
5	I HVILKEN GRAD MENER DU AT OPPLÆRINGEN TIL HØYHASTIGHETSBEVISET TAR I BRUK DIGITALE HJELPEMIDLER I TILSTREKKELIG GRAD?	40

Innledning

Denne rapporten sammenstiller svarene fra spørreundersøkelsen om båtførerprøven mm.. Undersøkelsen ble sendt ut til 73 mottakere, og totalt 38 personer deltok. Det gir en svarprosent på 52 %, noe som gir et godt grunnlag for å vurdere erfaringer, utfordringer og forslag til forbedringer.

Referansegruppe for utdanningsinstitusjoner: 76,3%

Referansegruppe for relevante fagpersoner og organisasjoner: 23,7%

Sammenstilling av tilbakemeldinger i spørreundersøkelsen

Det er utarbeidet ett kapittel per spørsmål i undersøkelsen. For enkelte spørsmål har deltakerne hatt mulighet til å utdype eller begrunne svarene sine. Disse tilbakemeldingene er sammenstilt og presentert under hvert kapittel.

Noen spørsmål er innledet med en kort faktatekst for å sikre at alle deltakerne hadde samme grunnlag for å besvare. Disse innledningene vises i kursiv i rapporten.

1 Båtførerbevis

1.1 Er dagens sertifikatstruktur hensiktsmessig?

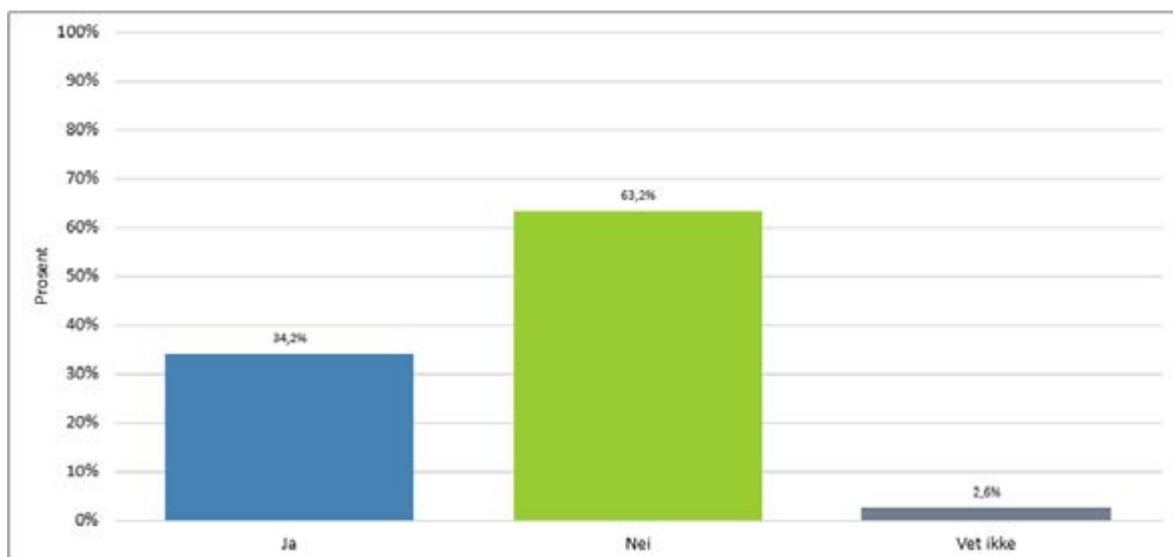
I dag finnes følgende sertifikater for fritidsbåt: båtførerbevis, internasjonalt båtførersertifikat (ICC), fritidsskippersertifikat (D5L), fritidsskippersertifikat med utvidet fartsområde (D5LA) og høyhastighetsbevis.

Båtførerbevis er det laveste sertifikatet og gir førerrettigheter opp til 15 meter og inntil 50 knop. For å få sertifikatet må du bestå båtførerprøven.

Fritidsskippersertifikat gir førerrettigheter opp til 24 meter og inntil 50 knop. For å få sertifikatet må du ta et 120 timers kurs som består av seks teoretiske emner og to praktiske emner og inkluderer eksamener i alle teoretiske emner. I tillegg må du ha gyldig helseerklæring og godkjent fartstid. Du kan i tillegg utvide fartsområde til fritidsskippersertifikatet, fra fartsområde stor kystfart til ubegrenset fartsområde, ved å ta et tilleggskurs på 45 timer.

Høyhastighetsbeviset fungerer som et tilleggssertifikat for de som skal føre båt som går raskere enn 50 knop.

ICC har de samme førerrettighetene som båtførerbeviset og gir deg rett til å føre fritidsbåt i andre land som har akseptert ICC. Norge ble med i ordningen om utstedelse av ICC i 2011, da våre nasjonale sertifikat ikke alltid blir anerkjent i utlandet. ICC er ikke et fullt ut internasjonalt sertifikat og gyldigheten på sertifikatet blir bestemt av om landet du besøker har akseptert ICC eller ikke. For å få ICC må du bestå båtførerprøven i tillegg til å avlegge en praktisk prøve. Du må også fylle ut en egenerklæring på helse.



	Er dagens sertifikatstruktur hensiktsmessig?	Prosent
	Ja	34,2%
	Nei	63,2%
	Vet ikke	2,6%
	N	38

Mange mener dagens sertifikatstruktur ikke er hensiktsmessig. Førerrettighetene til båtførerbeviset

står ikke i stil med kvaliteten på opplæringen, og det foreslås å innføre en praktisk del eller å harmonisere ordningen med ICC. Flere peker også på at båtførerbeviset kan deles i to nivåer: ett for mindre båter og ett for større og raskere båter med strengere krav.

Dagens båtførerprøve oppleves som for enkel og teoretisk, med «beståttgarantier» og korte kurs uten reelt læringsutbytte. Utviklingen av større og raskere fritidsbåter er ikke fulgt opp med tilsvarende opplæring. Det foreslås derfor obligatoriske kurs kombinert med praksis.

Kvaliteten på opplæringstilbudet varierer sterkt, og flere peker på useriøse aktører. Det foreslås krav til maritim bakgrunn for instruktører og akkreditering av kursleverandører, samt strengere tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet.

For høyhastighetsbeviset mener mange at dagens innslagspunkt på 50 knop er for høyt, og at grensen bør senkes til 40 eller 35 knop, særlig for å inkludere vannscootere. Høyhastighetskompetanse kan også innlemmes i eksisterende kurs.

Internasjonal harmonisering trekkes frem som viktig. Flere ønsker at ICC og D5L/D5LA skal få bredere aksept, og at Norge bidrar i IMO til utvikling av en felles global ordning for fritidsbåter.

Samlet er det behov for mer praktisk og kvalitetssikret opplæring, en oppdatert sertifikatstruktur og bedre internasjonal samordning.

1.2 Hvilke endringer mener du burde gjøres med dagens sertifikatstruktur?

Den overordnede sertifikatstrukturen beskrives som uoversiktlig, og det pekes på at avstanden i kompetansenivå mellom båtførerbeviset og fritidsskippercertifikatet (D5L) er for stor. ICC trekkes frem som en modell det er verdt å bygge videre på, siden den allerede inneholder krav til praktisk utsjekk, som mange mener mangler i båtførerbeviset. Flere foreslår å samordne båtførerbeviset og ICC, eventuelt slå dem sammen til ett grunnsertifikat med både teoretisk og praktisk prøve. En slik løsning vil gi høyere praktisk kompetanse, enklere bruk for publikum og bedre internasjonal aksept.

Pensum og innhold blir omtalt som modent for revisjon. Flere mener det er for bredt og lite relevant for fritidsbåtbruk, mens viktige tema som elektroniske navigasjonshjelpemidler og holdningsskapende arbeid får for liten plass. Det foreslås også å differensiere kravene:

- nivå 1 for båter under 10 meter/35 knop, med enklere teori og søkelys på sikkerhet og sjøvett
- nivå 2 for båter 10–15 meter eller nær 35 knop, med krav til mer navigasjon og obligatorisk praktisk utsjekk.

Kvaliteten på kurs og prøver trekkes frem som svært varierende. Det pekes på useriøse aktører som tilbyr “alt på én dag med beståttgaranti”, og unge instruktører uten erfaring. Flere foreslår strengere krav til instruktører (f.eks. minimum D5L eller IMO 6.09) og akkreditering av kursleverandører, likt som for høyere sertifikater. Samtidig foreslås tettere tilsyn fra Sdir for å sikre at både teori og praksis gjennomføres på en seriøs måte.

Systemet med Norsk Test får mye kritikk. Flere opplever ordningen som kostbar, tungrodd og lite fleksibel, blant annet fordi det må søkes for hvert testsenter og sted for eksamen. Mange mener dette har blitt en “melkeku”, og foreslår at Sdir selv overtar ansvaret eller at ordningen gjøres enklere og mer tilgjengelig. Digitale løsninger trekkes frem som en styrke, men bare dersom de kombineres med reell kvalitetssikring.

Høyhastighetsbeviset får blandede tilbakemeldinger. Noen mener det er positivt, men at terskelen på 50 knop er satt for høyt og burde senkes til 40–45 eller til og med 30 knop. Andre foreslår at høyhastighet bør innlemmes som en modul i ordinære sertifikater (BFP, ICC, D5L) i stedet for å være et separat kurs. Mange peker på at dagens kurs gir lite reelle ferdigheter – 20–30 minutter bak et ratt i høy fart beskrives som utilstrekkelig – og ønsker mer søkelys på navigasjon og sikker ferdsel.

Når det gjelder høyere nivåer trekkes D5L fram som et godt kurs, men for tungt og lite fleksibelt. Flere ønsker en modulbasert oppbygging som kan tas over tid, med kombinasjon av nettundervisning, samlinger og praktiske øvelser. Det foreslås også at ICC bør være et grunnkrav før D5L, slik at opplæringen bygger trinnvis på tidligere erfaring.

Samlet sett går forslagene i retning av en mer helhetlig og modulbasert sertifikatstruktur, der teoretisk og praktisk kompetanse følges bedre ad, der kursleverandører kvalitetssikres, og der unødvendig byråkrati fjernes. Gevinsten vil være mer kompetente båtførere, færre useriøse aktører og en tydeligere sammenheng mellom de ulike nivåene i sertifikatsystemet.

1.3 Hvilke konsekvenser ville dine foreslåtte endringer medført? (økonomisk, tidsbruk etc.)

Forslagene vil i hovedsak føre til en vesentlig kostnadsøkning for kandidatene, samt et høyere tidsbruk. Det spilles også inn at terskelen for å ta båtførerbeviset antagelig ville blitt noe høyere. Gevinsten vil imidlertid høyst sannsynlig være bedre læringsutbytte, mer kompetente båtfolk og en reduksjon i antall ulykker. Det pekes også på at anerkjennelsen av båtførerbevis som kompetansesertifikat vil vokse.

Forslagene vil også medføre økte kostnader for kurscenter. Kurscenter som i dag kun tilbyr nettbasert undervisning, må legge om sin kursmodell for å inkludere praksis.

Det trekkes også frem at Sjøfartsdirektoratet i en overgangsperiode vil få mer arbeid med å følge opp.

1.4 Hva fungerer bra med dagens ordning?

Den elektroniske løsningen for påmelding og gjennomføring, samt testgjennomføring, fungerer bra. Dagens ordning med båtførerprøven oppleves som enkel, rimelig og lett tilgjengelig for folk flest. Nettbasert eksamen og muligheten for mobile testsentre gjør det mulig å gjennomføre prøven over hele landet, også i distriktene. Dette sikrer at alle som skal føre båt over en viss størrelse får dokumentert et minimum av teoretisk kunnskap. Samtidig gir beviset myndighetene en mulighet til å innendra retten ved grove regelbrudd, noe som styrker sikkerheten og ansvarligheten til sjøs.

Systemet fremstår også som oversiktlig og logisk bygget opp, med en tydelig progresjon fra båtførerprøven via ICC til D5L/D5LA og eventuelt høyhastighetsbevis. Dette gir mulighet for gradvis kompetansebygging i takt med båtstørrelse, fart og behov. Spesielt trekkes D5L fram som et solid kurs med bred faglig dekning innen navigasjon, meteorologi, sikkerhet og skipslære, samt krav til fartstid og praksis som gir god realisme i opplæringen.

Flere peker på at ICC fungerer godt som internasjonalt båtførersertifikat, og at båtførerprøven gir et naturlig grunnlag for å oppnå dette. Dette oppleves som en styrke for norske båtførere som ønsker å ferdes i utlandet. Innføringen av høyhastighetsbevis trekkes også frem som et positivt tiltak, fordi det setter ekstra krav til førere av svært raske båter og bidrar til å øke sikkerheten i et risikofyllt segment.

Ordningen nyter generelt høy legitimitet blant både båtførere, kursleverandører og myndigheter. Den oppfattes som fornuftig, oversiktlig og akseptabel, og gir en balanse mellom lav terskel for deltakelse og tydelig progresjon for de som ønsker eller trenger mer avansert kompetanse.

1.5 Hva fungerer mindre bra med dagens ordning?

Mange mener at båtførerprøven har mangler slik ordningen er lagt opp i dag. Det går igjen at det bør innføres krav til praktisk erfaring eller en bestått praktisk del.

Det stilles ingen krav til instruktører eller kursarrangør, noe som gir store variasjoner i kvaliteten på opplæringen. Mange kursopplegg har hovedfokus på å få eleven til å bestå eksamen, fremfor å gi reell forståelse for sikkerhet, ansvar og sjømannskap. Bedre tilpasset opplæring og mer variert undervisningsmetodikk vil gjøre kursene mer relevante, engasjerende og effektive.

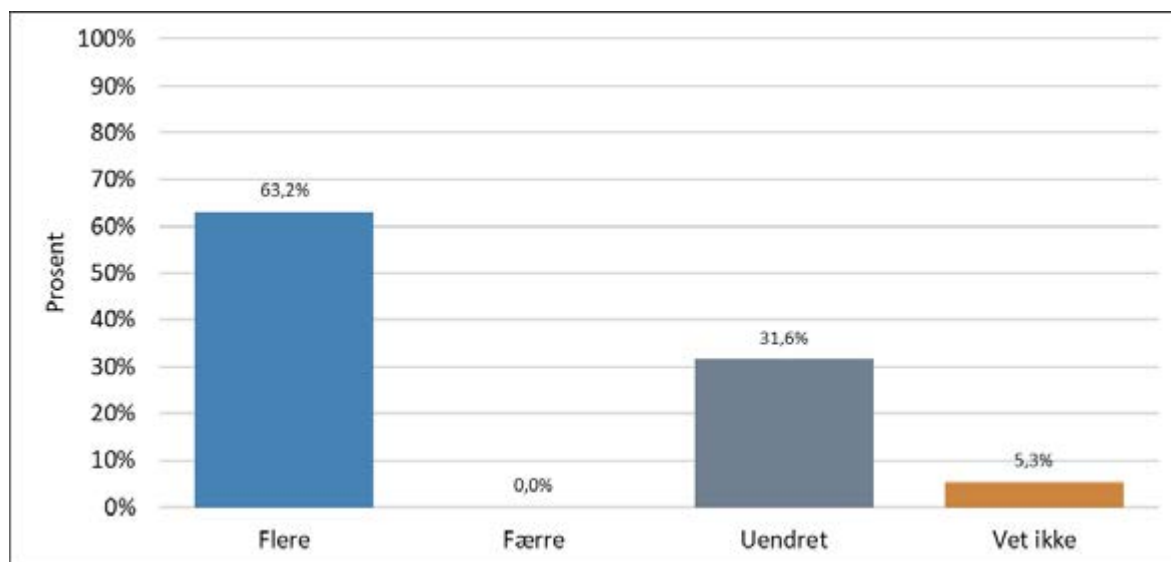
Det er lite vekt på holdninger og risikoforståelse i pensumet til båtførerprøven, noe som gjør at enkelte førere mangler grunnleggende respekt for fart, rus og ansvar på sjøen.

Det pekes også på at eksamensløsningen i dag ikke er gunstig. Flere skriver at det er vanlig å få hjelp under avleggelse av båtførerprøven og at dette svekker ordningen.

Flere foreslår at Sjøfartsdirektoratet selv bør overta avleggelse av båtførerprøven.

Bøtesatsene slik de står i dag er for lave.

1.6 Bør båtførerprøven gjelde for flere eller færre enn i dag?



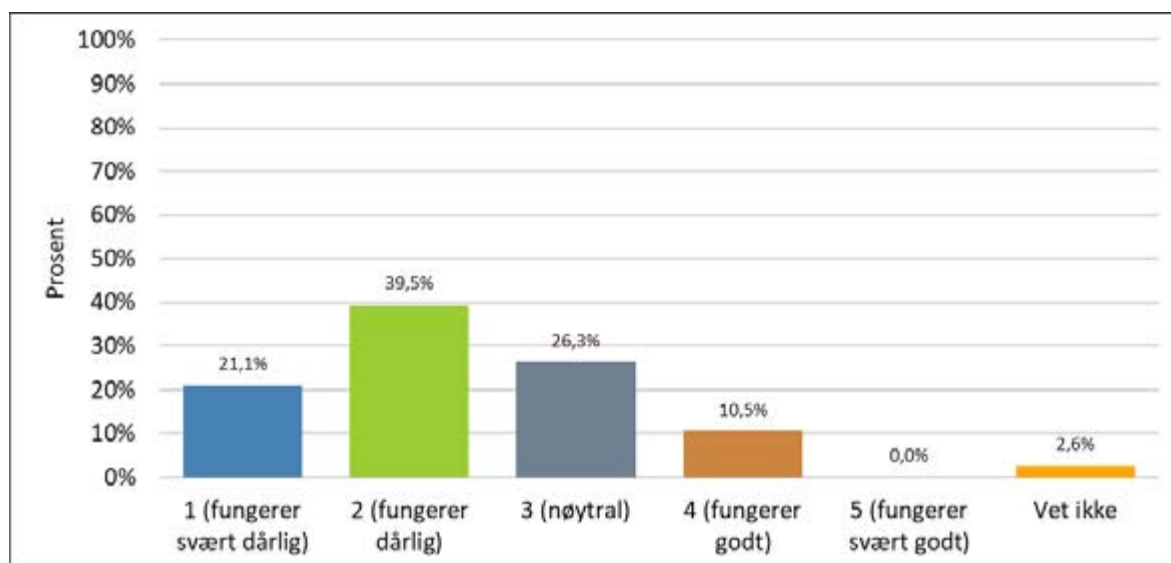
	Bør båtførerprøven gjelde for flere eller færre enn i dag?	Prosent
	Flere	63,2%
	Færre	0,0%
	Uendret	31,6%
	Vet ikke	5,3%
	N	38

Mange stiller spørsmål ved dagens ordning, der bare personer født etter 1980 er pålagt å ta båtførerprøven. Flere peker på at dette skaper et kunstig skille, og at alder i seg selv ikke er noen garanti for kunnskap eller sjøvett. Statistikken viser dessuten at gjennomsnittsalderen for omkomne i fritidsbåtulykker ligger godt over 50 år, noe som taler for at også eldre båtførere kan ha behov for formell opplæring.

Det er bred støtte for at kravet bør gjelde alle som fører fritidsbåt over en viss størrelse, lengde eller motorkraft – typisk over 8–10 meter eller mer enn 25 hk. Flere mener også at ordningen bør gjelde for alle som leier båt, samt at det bør innføres egne eller forenklede ordninger for mindre båter og ungdom. Enkelte tar til orde for at Norge bør se mot internasjonale standarder, der både alder, erfaring og båttype inngår i vurderingen.

Samtidig påpekes det at et generelt tilbakevirkende krav kan være vanskelig å gjennomføre i praksis, både politisk og administrativt. Derfor foreslår noen en gradvis innfasing eller en frivillig ordning med insentiver for eldre båtførere, eventuelt fritak for de som kan dokumentere erfaring eller maritim utdanning.

1.7 I dag er det ikke obligatorisk å delta på kurs før båtførerprøven gjennomføres. Hvordan mener du dette fungerer?



	I dag er det ikke obligatorisk å delta på kurs før båtførerprøven gjennomføres. Hvordan mener du dette fungerer?	Prosent
	1 (fungerer svært dårlig)	21,1%
	2 (fungerer dårlig)	39,5%
	3 (nøytral)	26,3%
	4 (fungerer godt)	10,5%
	5 (fungerer svært godt)	0,0%
	Vet ikke	2,6%
	N	38

Mange mener dagens ordning med frivillig kurs gir for varierende resultat. Elever som tar korte dagkurs eller nettbaserte kurs glemmer mye etter kort tid, og læringsutbyttet blir for svakt. Flere

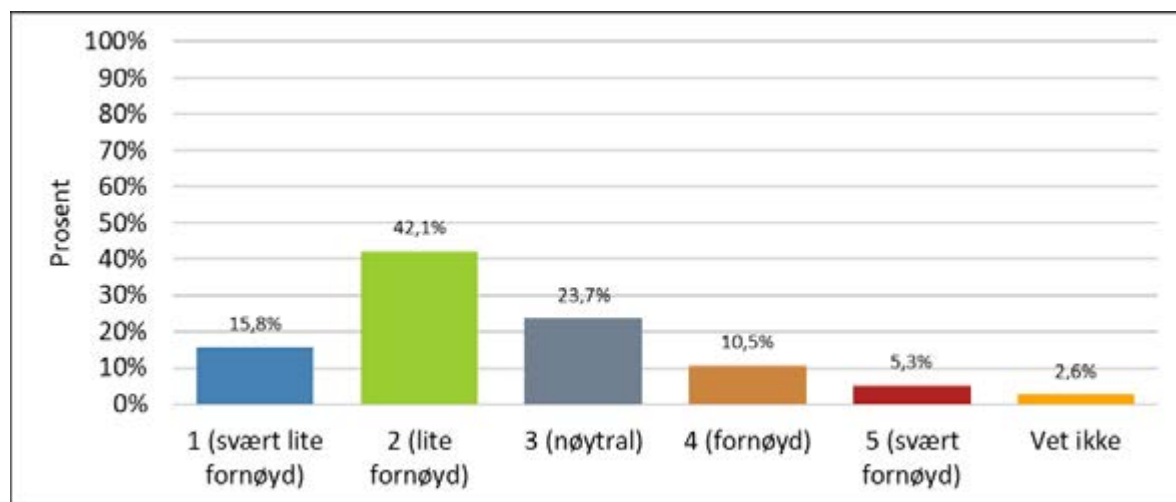
peker på at motivasjonen hos enkelte tilbydere er inntekter fremfor kvalitet, med «beståttgaranti» og lynkurs som i liten grad bidrar til økt sikkerhet.

Det trekkes frem at systematisk læring over tid gir bedre resultater, og flere foreslår et krav til kurs med minimumsvarighet – alt fra 6–8 timer til 30–40 timer – gjerne fordelt på flere dager. Obligatorisk kurs beskrives som et virkemiddel for å heve kompetansenivået og bygge holdninger, samtidig som det ville sikre mer like rammer. Noen understreker at dette må kombineres med strengere krav til instruktører og akkreditering av tilbydere, slik at kvalitet og faglig nivå blir ivaretatt.

Andre advarer mot å gjøre kurs obligatorisk uten at rammeverket forbedres, da dagens system mangler både tilsyn og klare standarder. Det pekes også på behov for fleksibilitet, med mulighet til å bestå som privatist for mindre båter, mens obligatoriske kurs kan innføres for større eller raskere fartøy. På den måten kan man kombinere tilgjengelighet med økt sikkerhet der risikoen er størst.

Alt i alt er det bred enighet om at kurs gir bedre læring, forståelse og trygghet på sjøen enn selvstudium alene, men deltakerne er uenige om hvorvidt kurs bør være obligatorisk for alle. Mange ser fordeler i et nivåbasert system, der obligatoriske kurs og praksis først kreves ved større og mer krevende båter.

1.8 I hvilken grad er du fornøyd med kvaliteten på dagens opplæringstilbud for båtførerbeviset?



	I hvilken grad er du fornøyd med kvaliteten på dagens opplæringstilbud for båtførerbeviset?	Prosent
	1 (svært lite fornøyd)	15,8%
	2 (lite fornøyd)	42,1%
	3 (nøytral)	23,7%
	4 (fornøyd)	10,5%
	5 (svært fornøyd)	5,3%
	Vet ikke	2,6%
	N	38

Mange peker på at dagens opplæringstilbud er for variabelt i kvalitet. Det finnes gode kurs og læresteder med erfarne instruktører, men samtidig er det altfor mange useriøse aktører som tilbyr

korte «hurtigkurs» eller rene nettløsninger med «beståttgaranti». Dette går på bekostning av læring og forståelse, og skaper et system der mange kun pigger for å bestå eksamen, uten å utvikle gode holdninger eller praktiske ferdigheter.

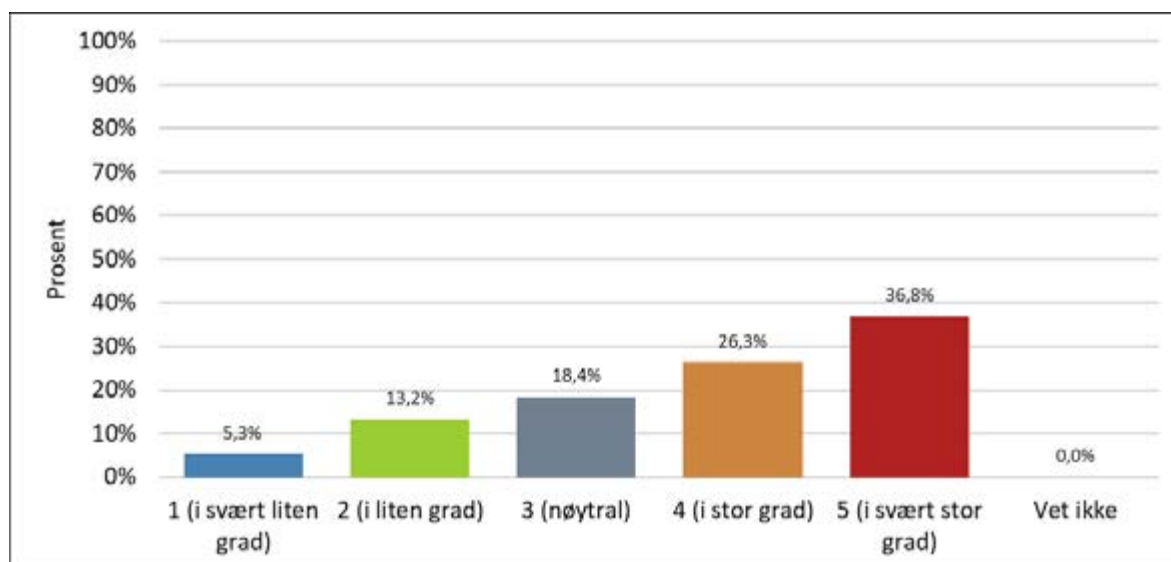
Flere fremhever at dagens kurs ofte er for korte og overfladiske. Eksempler på 5–6 timers opplegg beskrives som urealistiske, og flere foreslår at kursene bør ha et minimumsvolum – for eksempel 12–24 timer fordelt over flere dager – for å sikre tid til refleksjon, spørsmål og pedagogisk veiledning. Det etterlyses også tydeligere krav til instruktører, både faglig og erfaringsmessig, da enkelte kurs i dag ledes av svært unge med lite praksis.

Det er bred enighet om at opplæringen bør styrkes ved å kombinere teori og praksis, eller i det minste inkludere praktiske elementer som gjør pensum mer relevant. Mange mener også at kursene bør legge større vekt på holdninger, sjømannskap, ansvar og moderne hjelpemidler – ikke bare det som trengs for å bestå prøven.

Samtidig påpekes det at fleksibilitet må ivaretas, og at både e-læring, klasseromsundervisning og kombinasjonsmodeller bør være mulig, så lenge det stilles klare kvalitetskrav til innhold og metode. Flere etterlyser en mer aktiv rolle fra Sjøfartsdirektoratet med tilsyn, standarder og kvalitetskriterier for kurs og tilbydere.

Alt i alt vurderes dagens opplæring som tilgjengelig og godt kjent, men ujevn i kvalitet. Mange ser behovet for en tydeligere struktur, strengere krav og bedre balanse mellom teori, praksis og holdningsskapende arbeid – for å sikre at båtførerbeviset gir reell kompetanse og trygghet på sjøen.

1.9 Bør det stilles krav til gjennomføring av teoretisk kurs før avleggelse av båtførerprøven



	Bør det stilles krav til gjennomføring av teoretisk kurs før avleggelse av båtførerprøven?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	5,3%
	2 (i liten grad)	13,2%
	3 (nøytral)	18,4%
	4 (i stor grad)	26,3%
	5 (i svært stor grad)	36,8%

	Vet ikke	0,0%
	N	38

Mange mener at dagens ordning med selvstudium og korte nettkurs gir for svakt læringsutbytte. Hurtigkurs og apper kritiseres for å legge opp til pugging fremfor forståelse, og flere peker på at dette gjør at kunnskapen raskt glemmes. Et obligatorisk teoretisk kurs trekkes frem som et tiltak som vil gi mer struktur, bedre læring og en mer seriøs opplæringsprosess.

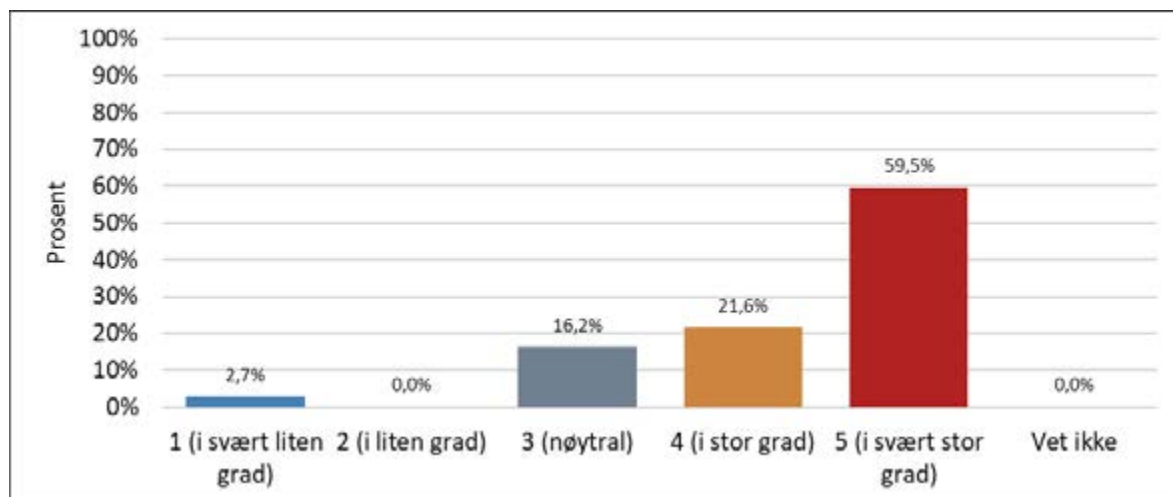
Flere foreslår konkrete rammer, for eksempel et kurs på 6–8 timer, eller en modell tilsvarende IMO-sikkerhetskurs med krav om et visst antall undervisningstimer fordelt over flere dager. Poenget er å sikre at kandidatene får tilstrekkelig tid til å bearbeide stoffet, stille spørsmål og diskutere med instruktører og medelever. Mange trekker frem at klasseromsundervisning gir bedre læringsutbytte enn selvstudium alene.

Det pekes også på behovet for kvalitetskontroll av kursene og kursmaterialet. Flere advarer mot «eksamensgaranti-kurs» og påpeker at kurstilbydere bør ha dokumentert faglig og pedagogisk kompetanse.

Samtidig finnes det nyanser i synspunktene. Noen mener at et generelt kurskrav kan bli unødvendig byråkratisk, og at selvstudium bør være et gyldig alternativ for motiverte kandidater. Andre foreslår differensiering: frivillig kurs for små båter med lav risiko, men obligatorisk kurs og praksis for større eller raskere båter.

Samlet sett er det bred enighet om at et krav til teoretisk kurs – dersom det utformes som en lavterskel og tilgjengelig tilbud – vil kunne gi bedre forståelse, høyere sikkerhet og mer lik praksis blant nye båtførere.

1.10 Bør det stilles krav til gjennomføring av praksis før avleggelse av båtførerprøven?



	Bør det stilles krav til gjennomføring av praksis før avleggelse av båtførerprøven?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	2,7%
	2 (i liten grad)	0,0%
	3 (nøytral)	16,2%
	4 (i stor grad)	21,6%

	5 (i svært stor grad)	59,5%
	Vet ikke	0,0%
	N	37

Mange mener det er en stor svakhet ved dagens ordning at man kan få båtførerbevis uten noen form for praktisk erfaring eller ferdighetstrening. Flere peker på at dette gir et urealistisk bilde av hva det vil si å føre en båt – særlig når beviset gir rett til å føre fartøy opp til 15 meter og 50 knop. Sammenligningen med førerkort for bil og moped trekkes ofte frem: der kreves både teori og praksis, mens fritidsbåter med langt større skadepotensial kan føres kun basert på en teoretisk prøve.

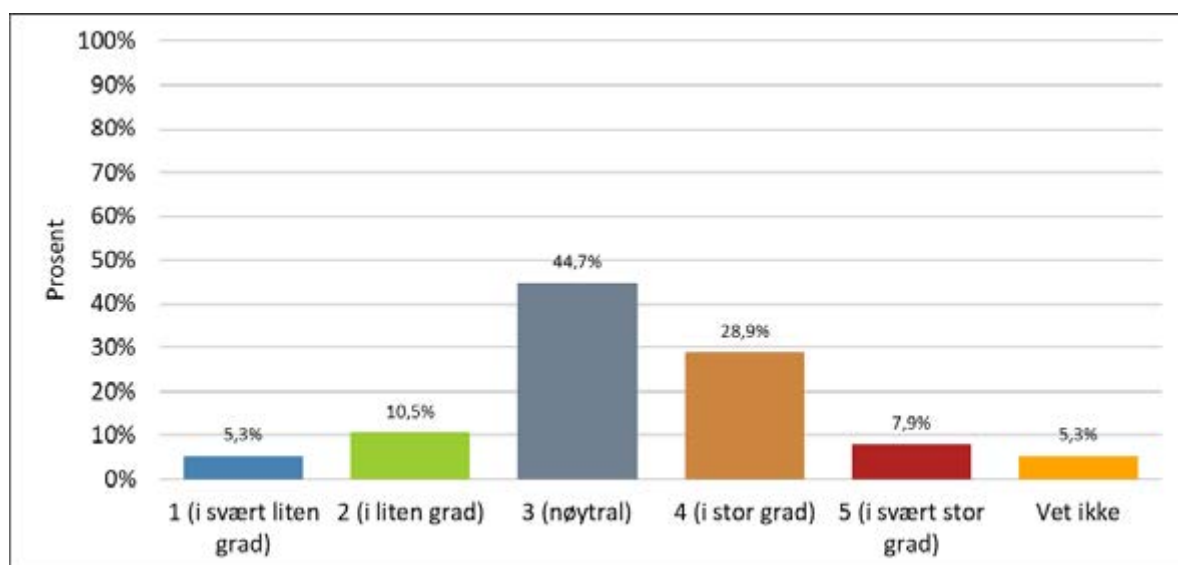
Mange foreslår derfor at det bør innføres en obligatorisk praksisdel, gjerne 4–6 timer i små grupper, hvor man trener på grunnleggende sjømannskap. Eksempler som trekkes frem er sikkerhetsrutiner, sjøklargjøring, manøvrering i havn, fortøyning, ankring, nødprosedyrer, vurdering av vær og sjø, samt respekt for andre sjøfarende. Flere understreker at selv en kort, praktisk innføring vil være verdifull for å koble teori til virkelighet.

Det pekes også på at praksis kan gjennomføres på ulike måter, for eksempel som en «ICC-light»-modell, simulatorentrening, eller i regi av seil- og båtforeninger. Enkelte foreslår en differensiert tilnærming, der kravene til praksis øker med fartøyets størrelse og hastighet – f.eks. anbefalt, men frivillig praksis for små båter, og obligatorisk praksis for større og raskere fartøy.

Samtidig finnes det bekymringer for kostnader, tilgjengelighet og gjennomførbarhet, særlig i distriktene og for mindre kurstilbydere. For strenge eller ressurskrevende krav kan gjøre det vanskelig å opprettholde et landsdekkende tilbud. Flere advarer mot å legge opp ordningen slik at bare de største aktørene kan tilby praksis, og foreslår i stedet fleksible løsninger som samarbeid med lokale maritime organisasjoner eller bruk av rimelige simulatorer.

Til tross for disse utfordringene er det bred enighet om at en form for praktisk opplæring – enten obligatorisk eller sterkt anbefalt – vil gi tryggere, mer kompetente båtførere og styrke sikkerheten til sjøs.

1.11 I hvilken grad er tilgjengelig læremateriell og selvstudieressurser tilfredsstillende?



	I hvilken grad er tilgjengelig læremateriell og selvstudieressurser tilfredsstillende?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	5,3%
	2 (i liten grad)	10,5%
	3 (nøytral)	44,7%
	4 (i stor grad)	28,9%
	5 (i svært stor grad)	7,9%
	Vet ikke	5,3%
	N	38

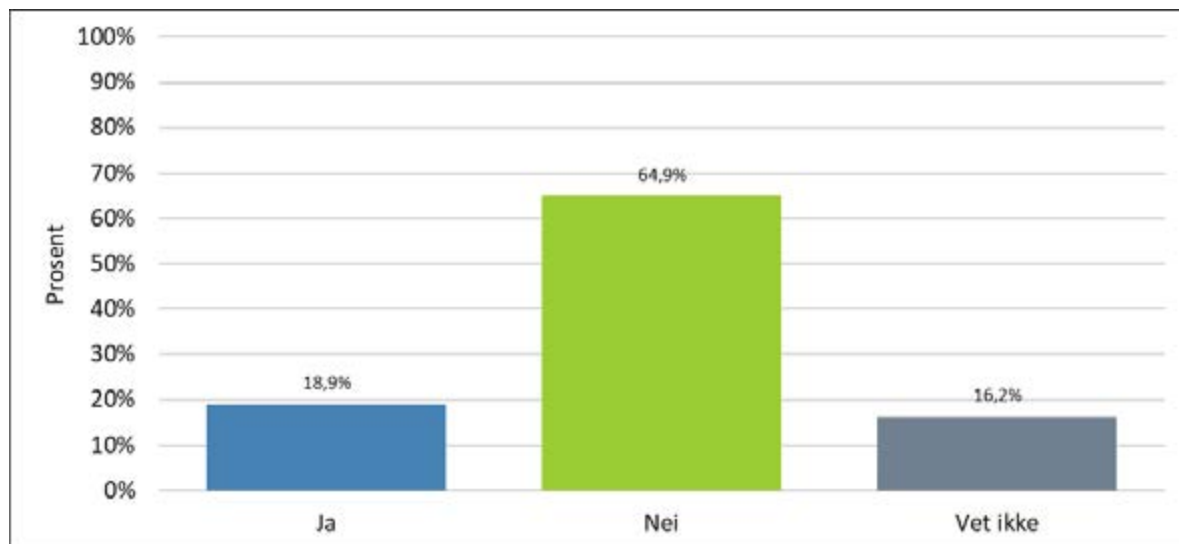
Det finnes et bredt utvalg av lærebøker, apper, nettkurs og annet digitalt materiell for båtførerprøven. Tilgjengeligheten er god, men kvaliteten oppleves som svært varierende. Mange ressurser er godt laget og dekker pensum, men mye er for omfattende, lite oppdatert eller for sterkt fokusert på å «bestå eksamen» fremfor å utvikle reell kompetanse.

Enkelte peker på at lærebøkene ofte er for detaljerte og inneholder stoff som ikke er relevant for målgruppen, som typisk er ungdom. Andre trekker frem at utenlandske turister utgjør en økende gruppe som også trenger opplæring, og at lærematerialet bør tilpasses bedre til denne virkeligheten.

Det etterlyses mer søkelys på sjømannskap, praktisk risikovurdering og moderne navigasjonshjelpemidler som kartplotter, AIS og digitale apper. Flere mener Sjøfartsdirektoratet burde utgi en offisiell og kvalitetssikret lærebok eller digital plattform som treffer pensum bedre og sikrer enhetlig kvalitet.

Til tross for mye tilgjengelig materiale, er inntrykket at læringsutbyttet varierer sterkt. Kandidater som kun baserer seg på korte nettkurs eller apper, opplever ofte svak forståelse av grunnleggende navigasjon og kartkunnskap.

1.12 I dag er det ingen konkrete helsekrav knyttet til utstedelse av båtførerbevis, med unntak av bestemmelsen om generell skikkethet i småbåtloven § 32. Bør det innføres helsekrav for å få utstedt båtførerbevis?



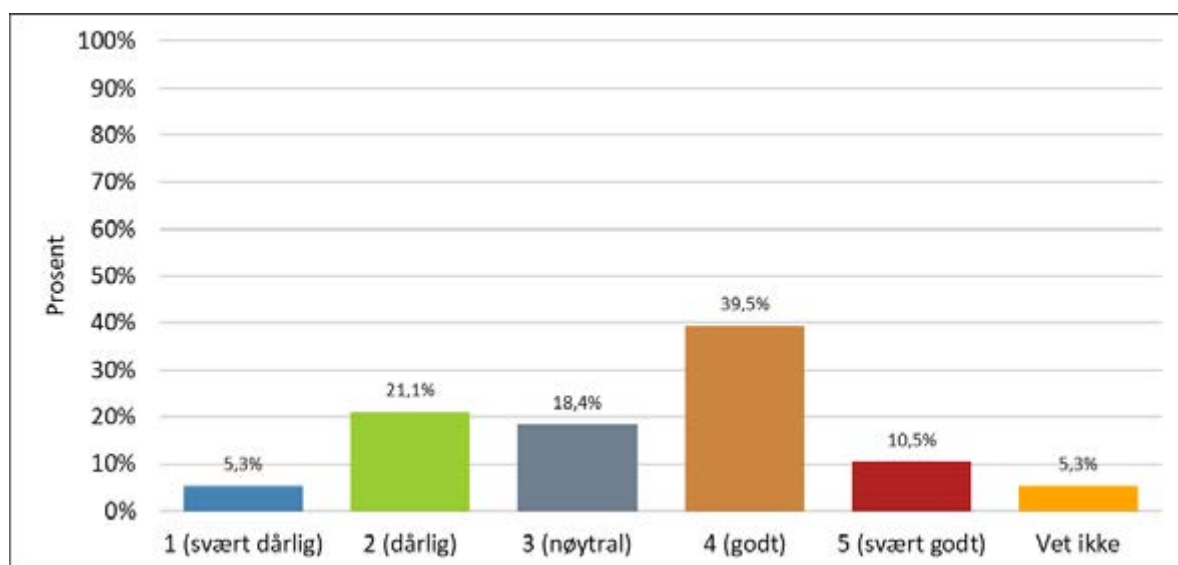
	I dag er det ingen konkrete helsekrav knyttet til utstedelse av båtførerbevis, med unntak av bestemmelsen om generell skikkethet i småbåtloven § 32. Bør det innføres helsekrav for å få utstedt båtførerbevis?	Prosent
	Ja	18,9%
	Nei	64,9%
	Vet ikke	16,2%
	N	37

Flere mener at dagens ordning fungerer tilfredsstillende uten egne helsekrav, og at båtføreres skikkethet i stor grad bør være et personlig ansvar. Det pekes på at strengere krav kan virke unødvendig byråkratisk, fordyre ordningen og redusere antall som tar båtførerprøven.

Samtidig er det mange som ser fordeler ved å innføre en enkel og lavterskel ordning, gjerne på linje med bilførerkort eller ICC. Forslagene går særlig på en digital egenerklæring om helse ved utstedelse av bevis, eventuelt med særskilte krav over en viss alder eller for høyhastighets- og større båter. En slik løsning vil kunne øke bevisstheten rundt eget ansvar, fange opp åpenbare risikofaktorer og bidra til større likhet med andre førerrettigheter.

Enkelte advarer imidlertid mot å gjøre systemet for omfattende eller å kreve legeattest, da dette kan virke uforholdsmessig for små fritidsbåter. Mange peker på at det er viktigere å prioritere bedre opplæring og praktiske ferdigheter enn å innføre omfattende helsekrav.

1.13 Hvordan dekker dagens pensum det som er relevant i forhold til de førerrettighetene båtførerbeviset gir?



Hvordan dekker dagens pensum det som er relevant i forhold til de førerrettighetene båtførerbeviset gir?	Prosent
1 (svært dårlig)	5,3%
2 (dårlig)	21,1%
3 (nøytral)	18,4%
4 (godt)	39,5%
5 (svært godt)	10,5%
Vet ikke	5,3%
N	38

Mange mener at dagens pensum er solid på grunnleggende sjøveisregler, men for omfattende på detaljer som sjelden er relevante for fritidsbåtførere. Det foreslås å forenkle og tilpasse pensum til hovedgruppen som tar prøven, med større vekt på sjømannskap, sikkerhet, føreransvar og moderne navigasjonshjelpemidler. Flere peker på at pensum fremstår «skipspreget» og lite tilpasset fritidsbåtbruk, og at temaer som lanterner, dagsignaler og kardinalmerker kan nedtones.

Mange ønsker at pensum oppdateres jevnlig basert på erfaringer fra ulykker og nye trender, med mer om vær, vind, bølger og mørkekjøring. Det etterlyses også større søkelys på holdninger, fartstilpasning, hensyn til andre og alkoholbruk.

Et viktig innspill er å styrke koblingen mellom teori og praksis. Flere foreslår å inkludere praktisk opplæring, enten fysisk eller gjennom simulator, slik at elevene lærer konkrete ferdigheter som fortøyning, ankring, manøvrering og bruk av moderne elektroniske hjelpemidler som kartplotter, GPS og AIS.

Noen foreslår også å dele opp båtførerbeviset i nivåer, der små og langsomme båter får en enklere ordning, mens større og raskere fartøy krever mer omfattende pensum, obligatorisk kurs og praktisk prøve.

Samlet sett fremstår dagens pensum som et godt utgangspunkt, men med behov for modernisering, forenkling og bedre kobling til praktiske ferdigheter og reelle risikoforhold.

1.14 Hvilke tiltak mener du kan sikre høyere kvalitet på opplæringen?

Mange mener dagens båtføreropplæring bør styrkes gjennom mer fysisk undervisning og større vekt på praktiske ferdigheter. Klasseromsundervisning, simulatortrening og praktiske øvelser trekkes frem som viktige supplement til teorien. Flere peker på at teori og praksis bør innlemmes bedre, slik at kandidatene kan koble kunnskap med erfaring.

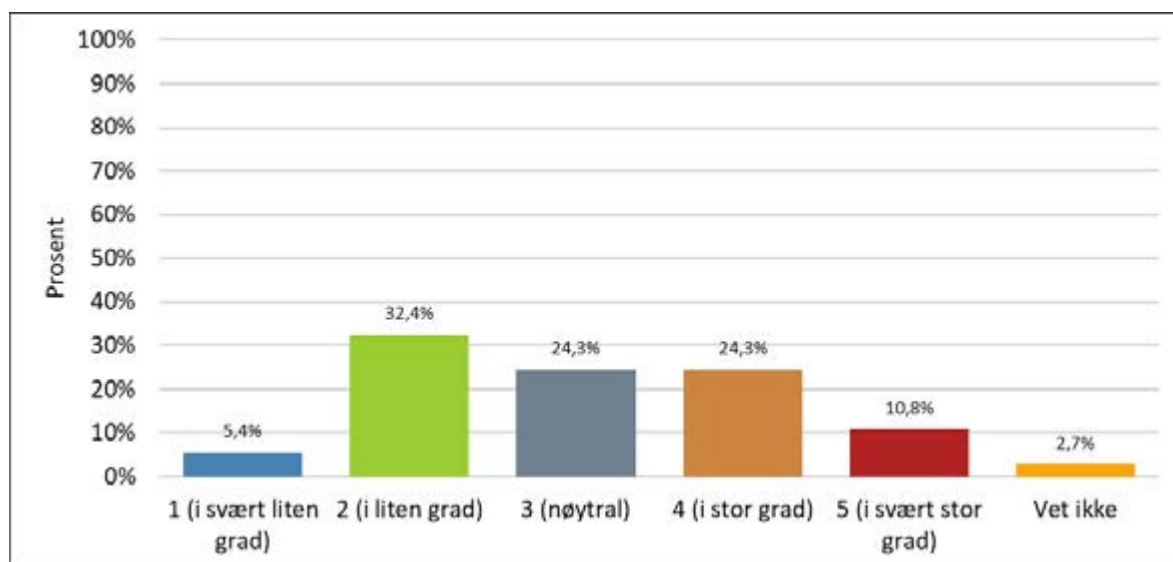
Det foreslås å stille strengere krav til instruktører – både når det gjelder erfaring fra sjøen og pedagogiske ferdigheter. Noen mener minimumskrav som D5L og IMO 6.09 bør gjelde, mens andre understreker at motivasjonsevne og praktisk erfaring er vel så viktig som formell sertifisering.

Kursene bør ha lengre varighet og inneholde flere holdningsskapende elementer, samt øvelser i sikkerhet, redning og navigasjon med både papirkart og moderne digitale hjelpemidler som kartplotter, GPS og AIS. Flere foreslår også obligatoriske kurs eller minimum 12 timer undervisning før prøve.

For å sikre kvaliteten bør kursleverandører godkjennes og følges opp av Sjøfartsdirektoratet. Kontroll med undervisningsmateriell, instruktører og testsentre anses som nødvendig, og enkelte foreslår at Sdir sender «mystery shoppers» på kurs for å sjekke nivået.

Samlet sett er hovedbudskapet at dagens opplæring er for teoretisk og ujevn i kvalitet, og at praktisk trening, autorisasjon av tilbydere og jevnlig oppdatering av pensum må til for å skape tryggere båtførere.

1.15 I hvilken grad mener du at opplæringen til båtførerprøven tar i bruk moderne digitale verktøy på en effektiv måte?



I hvilken grad mener du at opplæringen til båtførerprøven tar i bruk moderne digitale verktøy på en effektiv måte?	Prosent
1 (i svært liten grad)	5,4%

	2 (i liten grad)	32,4%
	3 (nøytral)	24,3%
	4 (i stor grad)	24,3%
	5 (i svært stor grad)	10,8%
	Vet ikke	2,7%
	N	37

Dagens tilbakemeldinger viser at det er blandede meninger om i hvilken grad opplæringen til båtførerprøven tar i bruk moderne digitale verktøy på en effektiv måte. Bruken av digitale verktøy i båtføreropplæringen beskrives som både godt etablert og under utvikling, men kvaliteten varierer sterkt da det i dag er ingen krav til kvalitet på undervisningsmateriell.

Mange undervisere bruker enkle presentasjoner og nettkurs, mens noen har tatt i bruk mer interaktive løsninger. Nettkurs og apper gir god tilgjengelighet, men oppleves ofte som overfladiske, med lite søkelys på refleksjon, praktisk navigasjon og holdninger.

Flere advarer mot at digitaliseringen blir for teoretisk og spilleregel, og at den ikke gjenspeiler virkeligheten på sjøen. Samtidig fremheves det at simulatorer, scenarioøvelser og digitale kartverktøy kan styrke læringseffekten betydelig dersom de tas i bruk på en pedagogisk og realistisk måte.

Mange peker på behovet for en nasjonal strategi som sikrer kvalitet og standardisering i det digitale opplæringstilbudet. Det bør utvikles verktøy som kombinerer teori med praktiske øvelser, beslutningstrening og moderne navigasjonshjelpemidler som kartplotter og AIS. Konklusjonen er at digital opplæring har et stort potensial, men må brukes som et supplement til god undervisning og praksis – ikke som en erstatning.

1.16 Hvilken type teknologi mener du med fordel kan innlemmes mer i opplæringen for båtførere?

Mange peker på at fremtidens båtføreropplæring bør utnytte ny teknologi bedre. Simulatorer og VR (Virtuell virkelighet) trekkes frem som særlig nyttige, fordi de kan gi realistisk trening i navigasjon, manøvrering, nødprosedyrer og samspill med andre fartøy – uten risiko. Digitale scenarioer og interaktive øvelser kan også styrke evnen til å vurdere situasjoner og ta riktige beslutninger under press.

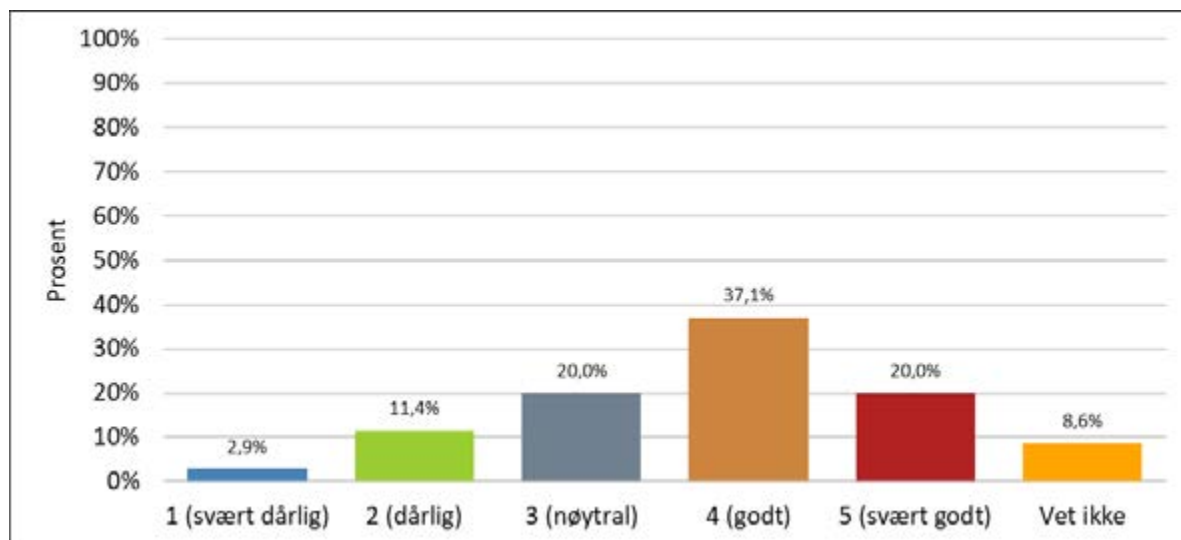
Bruken av moderne hjelpemidler bør i større grad innlemmes i opplæringen, med søkelys på kartplottere, AIS, VHF og relevante apper. Dette kan skje både gjennom simuleringer, videoer og praktisk gjennomgang i klasserom eller om bord.

Apper og nettbaserte løsninger trekkes frem som fleksible og tilgjengelige verktøy, men flere understreker at teknologien må brukes på en pedagogisk måte og kombineres med undervisning som skaper refleksjon, holdninger og forståelse – ikke bare pugging.

Det pekes også på at læringseffekten øker når deltakerne får repetere øvelser, bruke multimedieressurser som video og 3D-modeller, samt delta i virtuelle klasserom med

instruktørveiledning. Dette gjør opplæringen mer engasjerende, relevant og tilgjengelig, særlig for de som bor langt unna fysiske kurssentre.

I dag avlegges båtførerprøven på godkjente testsentre. Hvordan fungerer denne løsningen?



	I dag avlegges båtførerprøven på godkjente testsentre. Hvordan fungerer denne løsningen?	Prosent
	1 (svært dårlig)	2,9%
	2 (dårlig)	11,4%
	3 (nøytral)	20,0%
	4 (godt)	37,1%
	5 (svært godt)	20,0%
	Vet ikke	8,6%
	N	35

Hva fungerer bra?

Dagens løsning med digitale eksamener på godkjente testsentre gir standardisering og rettferdighet. Alle kandidater får de samme spørsmålene og blir vurdert likt gjennom automatisk sensur, noe som bidrar til et felles kunnskapsnivå og en følelse av seriøsitet. Den digitale eksamensformen sikrer lik behandling av alle kandidater, uavhengig av hvor prøven avlegges.

Testsentrene gir trygghet for kvalitet og sikkerhet rundt gjennomføringen av eksamen. De kontrollerte forholdene og det profesjonelle tilsynet bidrar til å opprettholde faglig integritet og et jevnt nivå på eksamensgjennomføringen. Den tekniske gjennomføringen oppleves som brukervennlig, effektiv og stabil, med få tekniske problemer og rask tilbakemelding til kandidatene.

Geografisk tilgjengelighet er god i byer og tettsteder, men det er behov for flere testsentre i distriktene. Mobile testsentre blir trukket frem som en fleksibel løsning for å møte dette behovet. Å avlegge eksamen på testsenter oppfattes som mer seriøst enn hjemmebaserte løsninger, noe som gir kandidatene en opplevelse av at prøven er viktig og har legitimitet.

Hva fungerer ikke bra?

Mange peker på at dagens eksamenssystem har betydelige svakheter. Det trekkes frem at «beståttgaranti» gjør at fokuset ofte blir å hjelpe kandidatene til å bestå snarere enn å sikre reell kompetanse. Flere opplever at Norsk Test har for lite kontroll og oppfølging av testsentre og testledere, og at aktører med urealistisk høy beståttprosent bør ettergås grundig.

Systemet oppleves også som rigid og gammeldags. Det er kostbart å opprettholde testsenterstatus, tungvint å opprette midlertidige eksamenslokasjoner og lite fleksibelt for tilbydere som reiser rundt. Flere rapporterer om få eksamenstilbud i enkelte områder, avlysninger og dårlig tilgjengelighet.

Selve prøven kritiseres for å være rent teoretisk, med for lite rom for praktisk resonnering, vurderingsevne og sikkerhet. Kandidater kan i dag få førerrettigheter uten å ha manøvrert en båt. Mange peker på manglende tilrettelegging for personer med lese- og skrivevansker eller andre særskilte behov.

Forslag til andre løsninger

Til tross for at systemet i hovedsak fungerer teknisk, beskrives det som preget av høye kostnader, liten fleksibilitet og mangelfull kvalitetssikring. Flere foreslår enklere godkjenning av tilbydere, bedre støtteordninger og sterkere krav til kvalitet og integritet i opplæringen og prøvegjennomføringen.

Det er bred støtte for å videreføre dagens digitale eksamen gjennom godkjente testsentre, men flere forbedringer foreslås. Blant annet trekkes det frem behov for mer rettferdig fordeling av inntekter, redusert administrativ byrde og mulighet for generell godkjenning av selskaper fremfor per fysisk adresse.

Samtidig etterlyses skjerpede krav til testledere og kursaktører, med obligatorisk opplæring, jevnlig oppdatering og tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet. Et nasjonalt kvalitetsregister med informasjon om kursinnhold og elevtilbakemeldinger trekkes også frem som et mulig tiltak. Mange ønsker en praktisk dimensjon i båtføreropplæringen, særlig for større og raskere fartøy. Dette kan enten innlemmes i kurs eller tilbys som en egen prøve med godkjent instruktør.

Teoriprøven bør utvides og i større grad teste kritisk tenkning, risikoforståelse og holdninger, samtidig som den tilrettelegges bedre for kandidater med særskilte behov.

Fleksibiliteten bør økes, for eksempel med mulighet for sikker digital hjemmeprøve og at retten til å holde eksamen følger eksaminator fremfor å være knyttet til en bestemt adresse.

Til slutt understrekes viktigheten av å holde kostnadene nede for å sikre bred deltakelse og sosial rettferdighet. Båtføreropplæringen må være tilgjengelig for alle, uavhengig av bakgrunn og økonomi.

1.17 Opplever du at dagens teoretiske prøveform for båtførerprøven kan forbedres ved hjelp av ny teknologi?

Deltakerne har delte meninger om dagens teoretiske prøveform og mulighetene for forbedring ved hjelp av ny teknologi.

Noen mener at prøveformen fungerer bra og er tilfredsstillende, men at det er rom for forbedringer. Simulatorsystemer og moderne digitale verktøy blir trukket frem som muligheter for å gjøre prøven mer interaktiv og praksisnært. Slike løsninger kan bidra til å teste kandidatenes praktiske bruk av kunnskap, og ikke bare deres evne til å pugge teoretiske svar.

En del deltakere er skeptiske til å innføre for mye ny teknologi, spesielt hvis det går på bekostning av kvaliteten eller fører til at eksamen kan avlegges hjemme uten tilsyn. Det uttrykkes bekymring for at digitalisering kan føre til redusert kontroll og lavere kvalitet på eksamen.

Det er også rettet kritikk mot manglende støtte for å løse tekniske problemer med dagens digitale prøveform.

1.18 Har du forslag til hvordan digitale verktøy kan brukes for å forbedre testgjennomføringen?

Den digitale løsningen oppleves som standardisert og effektiv, men med forbedringsbehov. Mange mener prøveformen i utgangspunktet fungerer bra, men at oppgavene oppdateres sjelden, inneholder tekniske feil og gir lite variasjon. Samtidig oppleves den som ensidig, med for mye søkelys på multiple Choice og pugging.

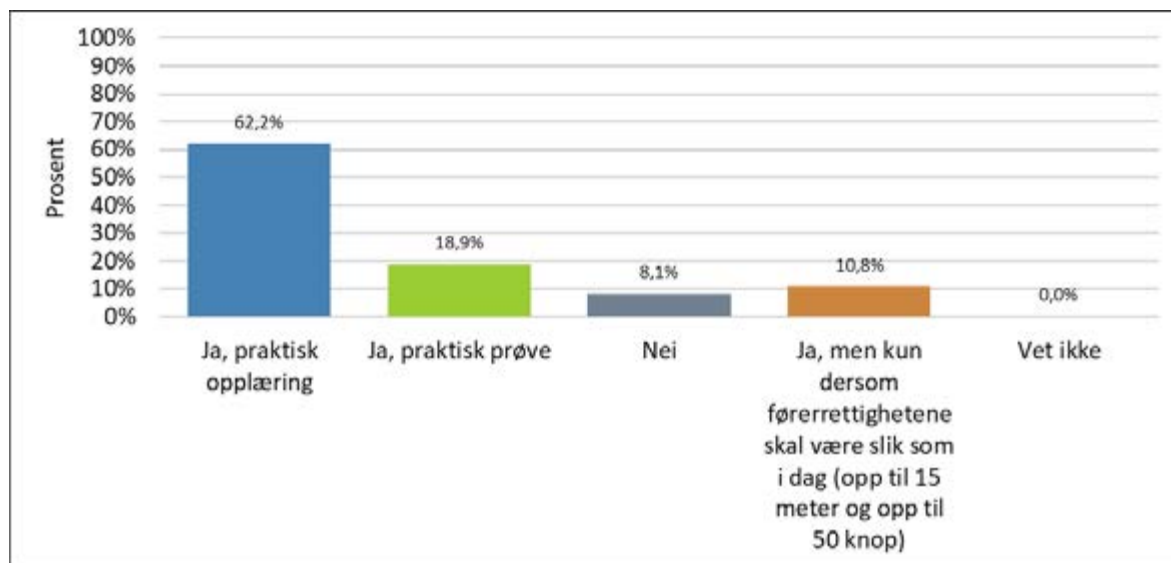
En gjennomgående kritikk er at prøven tester puggekunnskap mer enn forståelse, ansvar og praktisk bruk. Flere foreslår derfor å ta i bruk moderne løsninger som simulatorer, interaktive scenarioer og digitale kartoppgaver for å gjøre vurderingen mer realistisk.

Det er skepsis til hjemmeeksamen, som mange mener vil svekke kvalitet og kontroll. I tillegg pekes det på behov for bedre vedlikehold og teknisk støtte fra Norsk Test, med hyppigere oppdateringer og mer tilgjengelig feilretting.

Flere peker på at båtførerprøven kan moderniseres med bruk av ny teknologi. Digitale simuleringer, scenario- og beslutningsbaserte oppgaver, samt interaktive kartøvelser trekkes frem som gode verktøy for å teste reell forståelse og risikovurdering – ikke bare faktapugging. Bruk av video, animasjon og tidsbegrensede valg kan bidra til mer realistiske vurderinger.

Det foreslås også bedre tilrettelegging for kandidater med lese- og skrivevansker eller språkutfordringer, gjennom opplesning, kontrastvalg og språkversjoner. Enkelte ønsker mulighet for sikker fjernavleggelse, kombinert med ID-verifisering og dynamiske oppgavesett.

1.19 Bør det innføres en praktisk del i båtførerprøven?



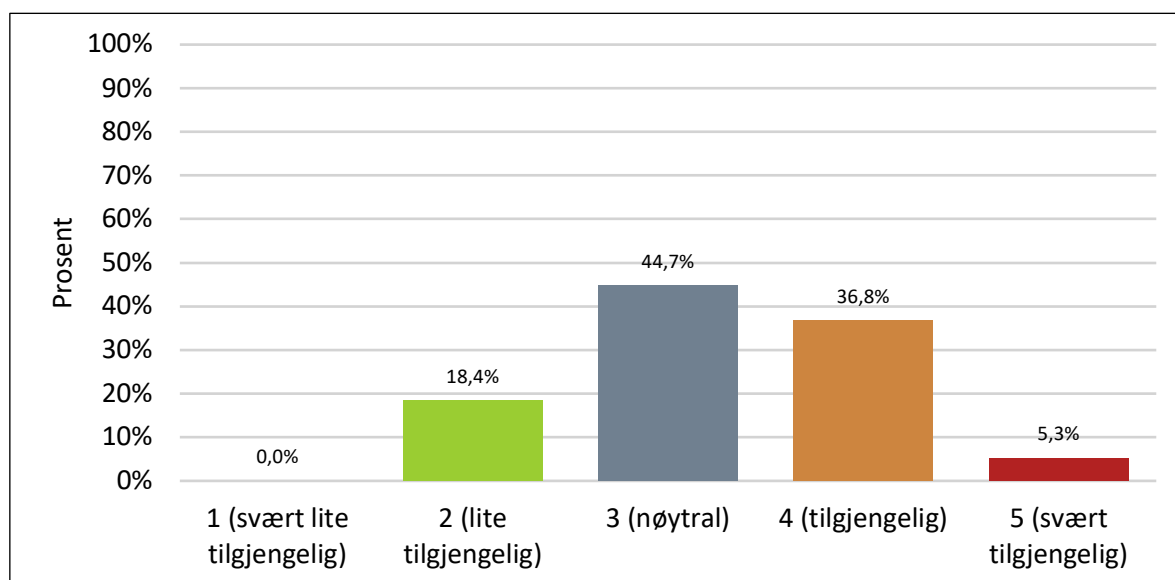
Bør det innføres en praktisk del i båtførerprøven?	Prosent
Ja, praktisk opplæring	62,2%
Ja, praktisk prøve	18,9%
Nei	8,1%
Ja, men kun dersom førerrettighetene skal være slik som i dag (opp til 15 meter og opp til 50 knop)	10,8%
Vet ikke	0,0%
N	37

Det er bred enighet om at båtførerprøven bør suppleres med en praktisk del. Teori alene gir ikke nok grunnlag for å manøvrere trygt, håndtere nødsituasjoner eller vurdere risiko. Mange peker på at dette er «galskap» sammenlignet med andre transportmidler som krever både teoretisk og praktisk prøve.

En praktisk prøve vil øke sikkerheten, gi bedre sjømannskap og sørge for at førere faktisk kan håndtere båtene de har rett til å bruke. Flere foreslår en «løype» med øvelser som fortøyning, ankring og manøvrering, eventuelt differensiert etter fartøyets størrelse og hastighet. Simulatorer kan være et nyttig supplement.

Samtidig påpekes det at kravet må være gjennomførbart og økonomisk håndterbart, ellers risikerer man å utelukke mindre aktører og gjøre ordningen for kostbar. En lavterskel, men obligatorisk praktisk prøve trekkes frem som en realistisk løsning.

1.20 Hvor tilgjengelig opplever du kurssentrene for båtførerprøven? (kurssentre som tilbyr frivillige kurs som en forberedelse før avleggelse av båtførerprøven)



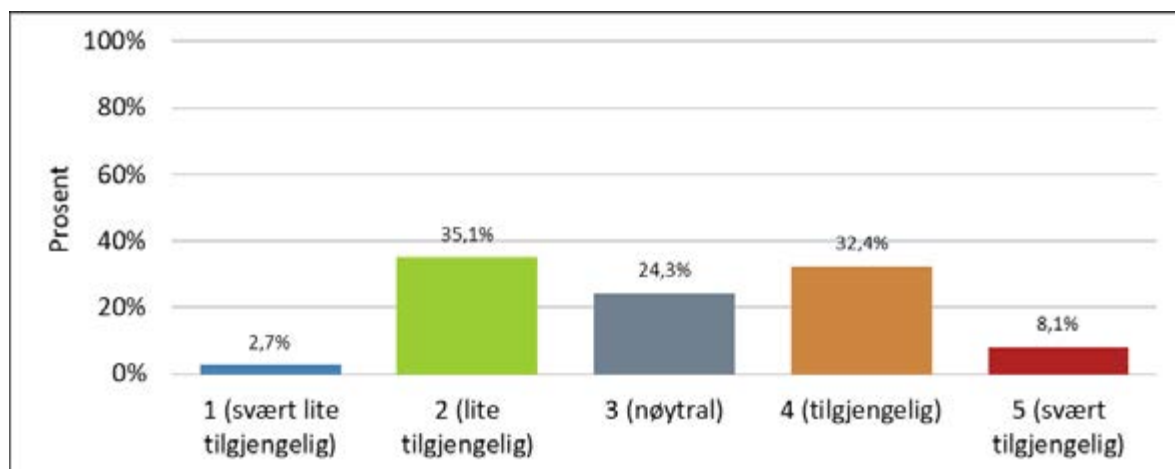
Hvor tilgjengelig opplever du kurssentrene for båtførerprøven? (kurssentre som tilbyr frivillige kurs som en forberedelse før avleggelse av båtførerprøven)	Prosent
1 (svært lite tilgjengelig)	0,0%
2 (lite tilgjengelig)	18,4%
3 (nøytral)	44,7%
4 (tilgjengelig)	36,8%
5 (svært tilgjengelig)	5,3%
N	38

Tilgjengeligheten til kurssentre for båtførerprøven varierer betydelig. I byområder er det ofte enkelt å finne tilbud, særlig digitale løsninger som e-læringskurs som kan tas når det passer. For mange kandidater gir dette en lav terskel og stor fleksibilitet.

I distriktene er bildet mer utfordrende. Fysiske kurs avlyses ofte på grunn av få påmeldte, og informasjon om hvor og når kurs holdes er til dels mangelfull. Flere opplever useriøse aktører, med avlyste kurs i siste liten eller kurs som primært er eksamensrettede lynkurs uten søkelys på læring.

Selv om utvalget samlet sett er godt, bidrar manglende standardisering, store kvalitetsforskjeller og lite tilrettelegging for sårbare grupper til en sosialt og geografisk skjev fordeling. Pris trekkes også frem som en avgjørende faktor, med mange som velger den billigste løsningen fremfor kvalitet.

1.21 Hvor tilgjengelig opplever du testsentrene for båtførerprøven? (testsentre som er godkjent av Norsk Test for å ta imot kandidater for å avlegge båtførerprøven)



	Hvor tilgjengelig opplever du testsentrene for båtførerprøven? (testsentre som er godkjent av Norsk Test for å ta imot kandidater for å avlegge båtførerprøven)	Prosent
	1 (svært lite tilgjengelig)	2,7%
	2 (lite tilgjengelig)	35,1%
	3 (nøytral)	24,3%
	4 (tilgjengelig)	32,4%
	5 (svært tilgjengelig)	8,1%
	N	37

Tilgjengeligheten til testsentre oppleves som svært varierende. I byer og tettsteder er ordningen som regel lett tilgjengelig, med korte ventetider og teknisk velfungerende løsninger. I distriktene er tilbudet derimot svakere, og mange kandidater melder om frustrasjon over at det kan være vanskelig å finne et testsenter eller få tatt prøven uten å gå via et kurs hos samme aktør.

Flere peker på at Norsk Test sitt system skaper barrierer: blant annet fordi testsentre må betale for å bli synliggjort, noe som gjør det lite attraktivt å etablere seg i områder med lavt volum. Dette bidrar til geografiske forskjeller.

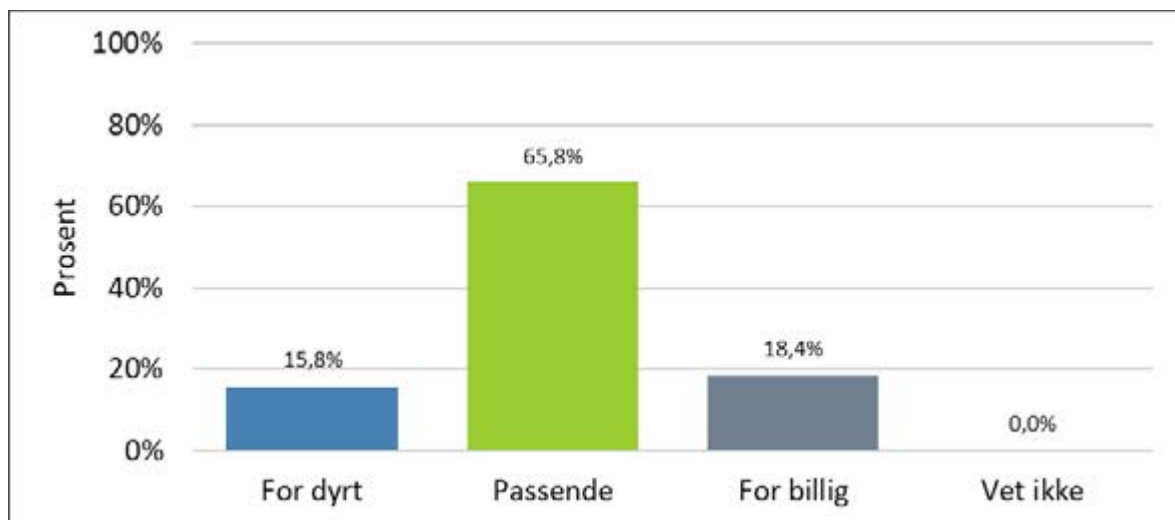
Kvaliteten varierer også mellom testsentrene. Mens noen er serviceinnstilte og tilgjengelige, er andre vanskelige å få tak i, har få gjennomføringsperioder eller stiller egne krav til kursdeltakelse. Seriøse aktører uttrykker dessuten motvilje mot å assosieres med useriøse kurs, som de beskriver som «liksoomkurs» eller «sjarlatanvirksomhet».

Samtidig trekkes det frem at der testsentrene fungerer godt, oppleves ordningen som brukervennlig, effektiv og stabil.

1.22 Hva synes du om dagens kostnadsnivå til båtførerprøven?

I dag er det frivillig å gå på kurs før man avlegger båtførerprøven. Det tilbys digitale kurs og klasseromskurs og prisene ligger stort sett på rundt 1800 kr, men varierer fra 590 kr til 2500 kr.

Det koster 907 kr for avleggelse av teoretisk prøve og utstedelse av båtførerbevis.



	Hva synes du om dagens kostnadsnivå til båtførerprøven?	Prosent
	For dyrt	15,8%
	Passende	65,8%
	For billig	18,4%
	Vet ikke	0,0%
	N	38

Det er bred enighet om at kostnaden for båtførerprøven må holdes på et moderat nivå for å sikre tilgjengelighet og unngå sosiale skiller. Mange peker på 1 000–1 500 kroner som en rimelig lavterskelpris, mens 2 000–3 000 kroner trekkes frem som et realistisk nivå for et standard løp med kurs, eksamen og bevis. Dersom en praktisk del innføres, vurderes en samlet pris på 4 000–6 000 kroner som akseptabelt, forutsatt at innholdet er kvalitetssikret.

Flere mener dagens eksamensgebyr på ca. 500 kroner er for høyt, og at en større andel bør tilfalle testsentrene. Nettkursene anses som pris pressende, noe som gjør klasseromsundervisning vanskelig å opprettholde. Samtidig fremheves det at dersom man har råd til båt, bør man også kunne betale for opplæring – men kostnaden bør ikke bli en barriere.

Det foreslås differensierte modeller, der små og enkle båter kan kreve rimeligere kurs, mens større og raskere båter kan ha et mer omfattende og dermed dyrere løp. Subsidier for ungdom og førstegangsførere trekkes også frem som et viktig tiltak for å sikre bred deltakelse.

1.23 Hva bør kostnaden maksimalt ligge på?

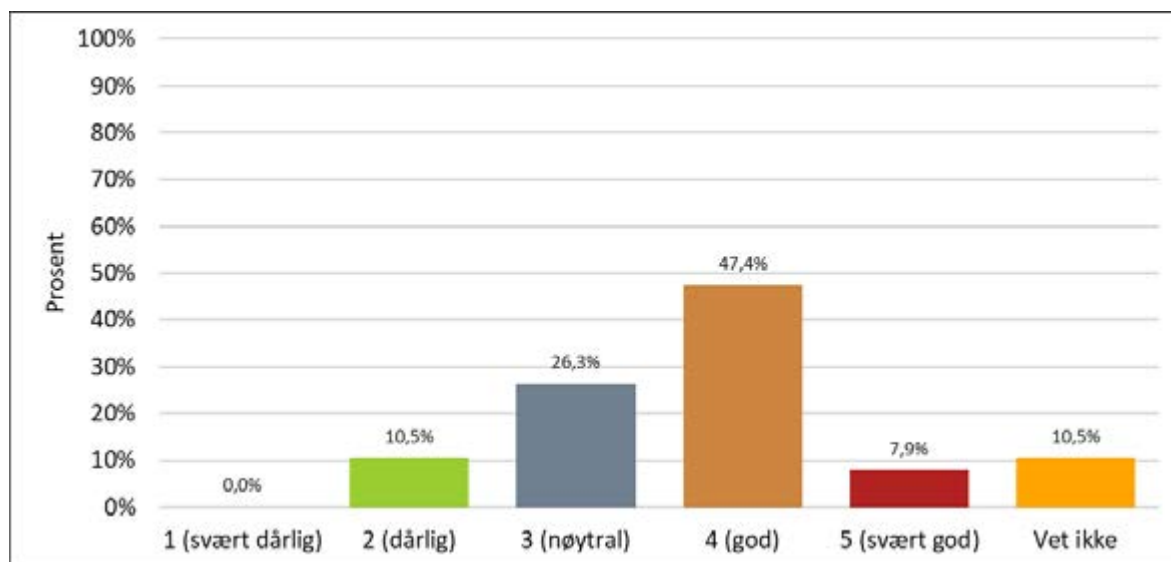
Eventuelle endringer i båtførerprøven vil medføre økte kostnader. Det er bred enighet om at prisen bør holdes moderat for å sikre tilgjengelighet og rettferdighet. Mange peker på 1 000–1 500 kroner som en lavterskelpris, 2 000–3 000 kroner som et realistisk nivå for kurs og eksamen, og opptil 4 000–6 000 kroner dersom praksis inkluderes. Høyere priser vurderes som uheldige fordi de kan skape sosial ulikhet og lavere deltakelse, særlig blant unge og førstegangs båtførere.

Dagens eksamensgebyr på rundt 500 kroner anses som høyt, og flere foreslår å redusere det samt gi testsentrene en større andel av inntekten. Nettkursenes dominans trekkes frem som en utfordring, fordi de presser ut klasseromsundervisning og svekker kvaliteten i opplæringen.

En for dyr eller omfattende ordning for båtførerprøven kan føre til lavere deltakelse, særlig blant unge og førstegangs båtførere. Flere frykter at høy pris vil skape sosiale forskjeller, der fritidsbåtliv blir forbeholdt de mest bemidlede. Dette kan igjen føre til flere som velger useriøse nettkurs, omgår kravene eller kjører uten sertifikat.

Samtidig pekes det på at høyere terskel kan bidra til mer seriøsitet og motivasjon blant de som faktisk tar prøven, og at kostnaden bør sees som en naturlig del av det å eie båt. Mange fremhever at problemet først og fremst oppstår dersom prisen ikke står i forhold til kvaliteten på opplæringen, eller dersom kontroll og sanksjoner fortsatt er svake.

1.24 Hvor brukervennlig opplever du at prosessen for å oppnå båtførerbeviset er, fra registrering og påmelding til selve prøven?



	Hvor brukervennlig opplever du at prosessen for å oppnå båtførerbeviset er, fra registrering og påmelding til selve prøven?	Prosent
	1 (svært dårlig)	0,0%
	2 (dårlig)	10,5%
	3 (nøytral)	26,3%
	4 (god)	47,4%
	5 (svært god)	7,9%
	Vet ikke	10,5%

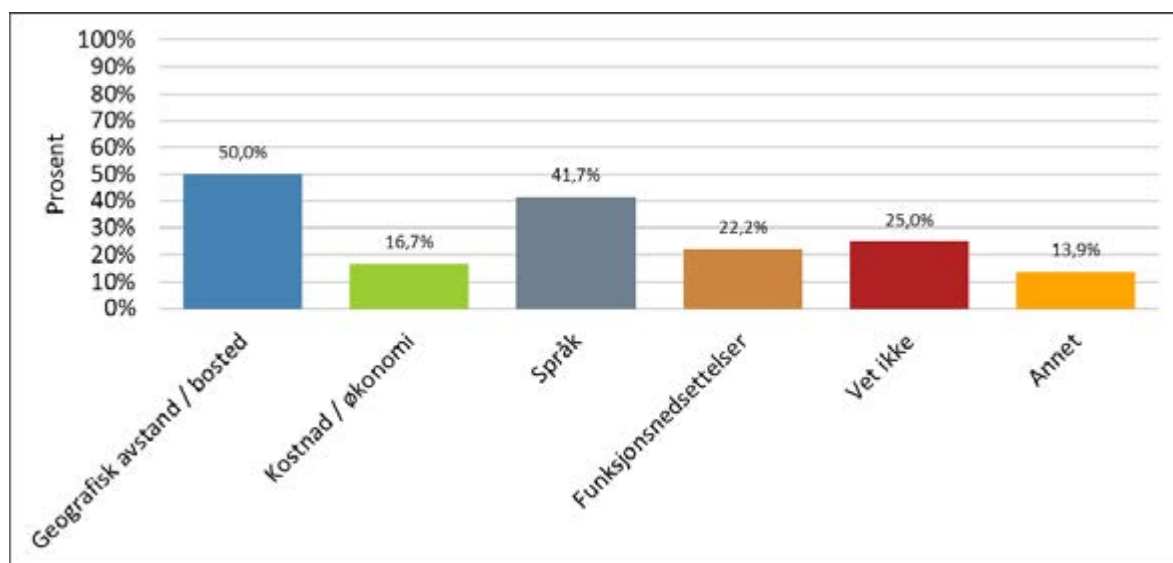
	N	38
--	---	----

Proessen for å oppnå båtførerbeviset oppleves av mange som relativt enkel og brukervennlig. Det er tydelig informasjon tilgjengelig, registrering og påmelding skjer digitalt, og selve prøvesystemet fungerer raskt og effektivt med få tekniske problemer. Kandidatene får normalt svar og bevis uten store forsinkelser, og unge brukere håndterer den digitale løsningen godt.

Samtidig pekes det på utfordringer. Systemet hos Norsk Test beskrives av noen som kronglete, og prosessen oppleves for lang og uoversiktlig fordi flere aktører er involvert. Kvaliteten på kursleverandører varierer sterkt, noe som gjør det vanskelig å vite hvilket kurs som gir best læringsutbytte. Det etterlyses bedre sentral veiledning, mer standardisering og tydeligere informasjon om reelle krav og forventet kompetanse. Flere peker også på manglende tilrettelegging for personer med spesielle behov.

Alt i alt beskrives prosessen som sømløs for de fleste, men med rom for forbedringer knyttet til kvalitet, inkludering og helhetlig styring.

1.25 Kjenner du til om kunder har opplevd noen av følgende utfordringer ved gjennomføring av båtførerprøven?

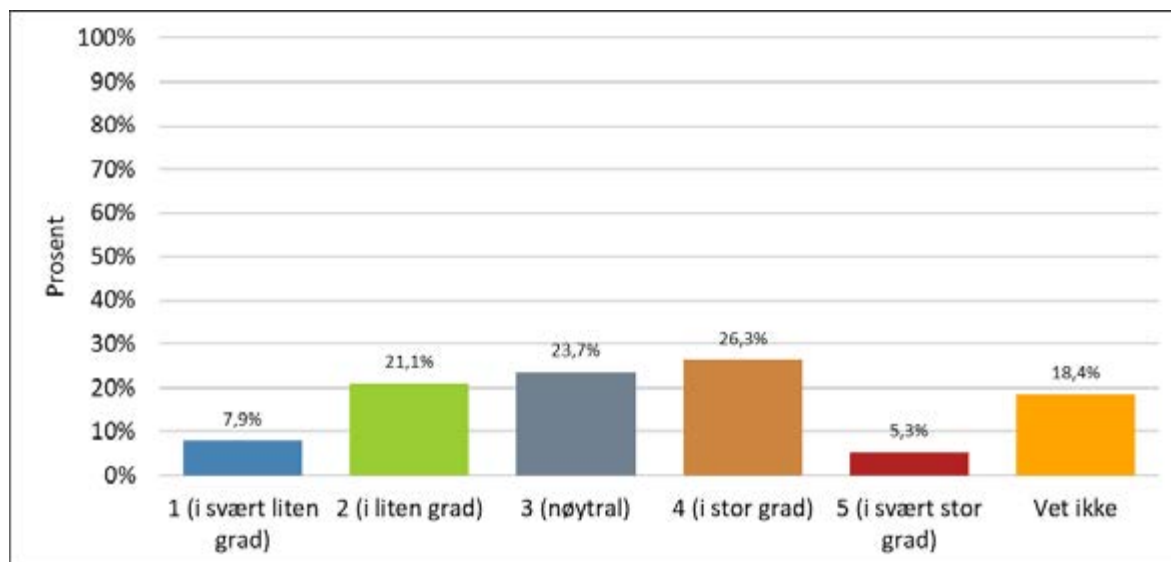


	Kjenner du til om kunder har opplevd noen av følgende utfordringer ved gjennomføring av båtførerprøven?	Prosent
	Geografisk avstand / bosted	50,0%
	Kostnad / økonomi	16,7%
	Språk	41,7%
	Funksjonsnedsettelse	22,2%
	Vet ikke	25,0%
	Annet	13,9%
	N	36

Tilgjengeligheten til kurs og prøver oppleves som begrenset, med få tilbud i distriktene, avlyste kurs og liten fleksibilitet. Kvaliteten på undervisningen varierer mye mellom leverandører, og manglende standarder eller rangering gjør det vanskelig for deltakerne å vite hvilke tilbud som gir best læringsutbytte. Mange velger billigste løsning uten å være klar over at innholdet kan være

mangelfullt. I tillegg rapporteres det om manglende veiledning underveis og lite tilrettelegging for personer med lese- og skrivevansker.

1.26 I hvilken grad er det tilstrekkelig tilrettelegging for kandidater med spesielle behov?



	I hvilken grad er det tilstrekkelig tilrettelegging for kandidater med spesielle behov?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	7,9%
	2 (i liten grad)	21,1%
	3 (nøytral)	23,7%
	4 (i stor grad)	26,3%
	5 (i svært stor grad)	5,3%
	Vet ikke	18,4%
	N	38

Rundt 29 % (7,9 + 21,1) mener at det i liten eller svært liten grad er tilstrekkelig tilrettelegging for kandidater med spesielle behov. Dette er en ganske stor andel og peker på en opplevelse av mangler i dagens ordning.

Samtidig er det 31,6 % (26,3 + 5,3) som vurderer tilretteleggingen som god eller svært god. Det betyr at en nesten like stor gruppe har en positiv opplevelse.

Den største enkeltgruppen er imidlertid de som svarer «nøytral» (23,7 %). Dette kan tolkes som at mange ikke har tydelig erfaring med kandidater som har spesielle behov, og derfor ikke føler seg i stand til å vurdere.

I tillegg er det en relativt høy andel «vet ikke» (18,4 %). Dette tyder på at en betydelig del av respondentene enten ikke har møtt problemstillingen, eller at informasjonen om hvilke tilretteleggingsmuligheter som finnes, er for lite kjent.

Tallene peker på et forbedringspotensial. Mange instruktører og tilbydere har sannsynligvis begrenset erfaring med kandidater med spesielle behov, og systemet for tilrettelegging er kanskje

ikke godt nok tydeliggjort. Dette skaper usikkerhet, både hos de som underviser og hos kandidatene selv. Samtidig er det verdt å merke seg at en tredjedel opplever tilretteleggingen som god, noe som viser at det finnes gode praksiser og løsninger – men at de kanskje ikke er jevnt fordelt eller godt nok kjent.

1.27 Hva er dine refleksjoner rundt at hovedandelen av dødsulykkene i fritidsflåten skjer hos menn over 50 år?

Menn over 50 år er sterkt overrepresentert i dødsulykker med fritidsbåt. Dette forklares som en kombinasjon av manglende opplæring, svekkede fysiske evner, kultur og holdninger. Mange i denne gruppen er unntatt krav om båtførerprøven, og har aldri fått formell opplæring. De har gjerne lang fartstid, men mangler oppdatert kunnskap om moderne utstyr, regelverk og sikkerhet. Overrepresentasjonen kan også forklares ved at det er denne gruppen som eier og bruker fritidsbåt. De opererer gjerne også alene.

Overtillit og vanebasert adferd trekkes frem som viktige faktorer. Mange mener de «kan alt» og undervurderer risiko, noe som ofte fører til høy fart, lav bruk av redningsvest og større aksept for alkoholbruk til sjøs. Med økende alder svekkes også reaksjonsevne, balanse og helse, noe som øker risikoen ytterligere.

Kostnadsnivå og lave bøtesatser bidrar til at krav og regler ikke tas alvorlig, og politiets manglende tilstedeværelse på sjøen gjør oppdagelsesrisikoen lav. Samtidig rettes lite av dagens sikkerhetskampanjer mot denne gruppen, som dermed i liten grad oppdaterer eller utfordrer egen kunnskap.

For å redusere ulykkene peker mange på behovet for å fjerne unntaket for dem født før 1980, innføre aldersnøytralt kompetansekrav, og styrke holdningsskapende arbeid rettet spesifikt mot erfarne båtførere. Kortere oppfriskningskurs, økt søkelys på redningsvestbruk og sterkere kontrolltiltak trekkes frem som nødvendige grep for å endre risikokulturen.

2 Innslagspunkt for høyhastighetsbevis

2.1 Hva fungerer bra med dagens ordning for høyhastighetsbevis?

Mange opplever at dagens ordning for høyhastighetsbevis fungerer bra. Den fremheves som et viktig sikkerhetstiltak som fyller et tomrom i regelverket, ettersom båter og vannscootere med potensial for hastigheter over 50 knop kan innebære stor risiko. Det trekkes fram som positivt at kurset kombinerer både teori og praksis, og at opplæringen er differensiert mellom båt og vannscooter. Dette gir en mer målrettet og relevant opplæring for ulike fartøystyper.

Flere peker på at emneplanen er moderne, detaljert og godt tilrettelagt, og at digitale løsninger gjør både teori og utstedelse av bevis lett tilgjengelig. Tydelige krav, relevant innhold og muligheten for å inndra beviset ved overtredelser, oppleves som styrker i dagens ordning. Også kombinasjonen av teori som kan tas digitalt, og praktiske øvelser med reell manøvrering, trekkes fram som en suksessfaktor.

Samtidig uttrykker flere skepsis til at innslagspunktet først gjelder ved 50 knop. Det pekes på at dette er vesentlig høyere enn tilsvarende krav i yrkesfart, og at grensen burde vært senket til 40 eller til og med 25 knop, særlig fordi skadepotensialet øker drastisk i takt med farten. Enkelte peker også på at kursene kan oppleves kostbare, og at dette kan være en barriere for deltakelse.

Samlet sett beskrives høyhastighetsbeviset som en positiv og nødvendig ordning som gir både ferdighet og bevissthet hos deltakerne. Men flere etterlyser lavere fartsgrense for innslagspunktet, og justeringer som kan gjøre ordningen enda mer treffsikker i et sikkerhetsperspektiv.

2.2 Hva fungerer ikke bra med dagens ordning for høyhastighetsbevis?

Innslagspunktet på 50 knop oppleves som altfor høyt. Flere mener at grensen burde vært satt betydelig lavere – til 40, 36 eller helt ned til 25 knop – fordi risikoen øker drastisk lenge før 50. Det pekes også på at ordningen fritar personer født før 1980, selv om høy fart er farlig uansett alder.

En gjentatt bekymring er manglende kvalitetssikring av kurstilbydere og instruktører. Flere aktører beskrives som useriøse, med for svake krav til instruktørens erfaring og pedagogiske kompetanse. Mange mener det bør stilles minimumskrav tilsvarende IMO 6.09, samt krav til maritim bakgrunn. Det påpekes også at praksisdelen er for kort og for lite standardisert, og at det i dag ikke er mulig å underkjenne en deltaker selv om ferdighetene er mangelfulle.

Kritikk rettes også mot pedagogikken: Den teoretiske opplæringen oppleves ofte som gammeldags eller for teoretisk, med lite søkelys på holdninger og sikkerhet. Enkelte mener undervisningen har et «racing-preg» som ikke treffer den egentlige målgruppen, og at begreper og detaljer som brukes er unødvendig avanserte for ferske førere. Flere etterlyser mer praktisk navigasjonstrening i realistiske hastigheter (30–40 knop) fremfor kortvarig banekjøring i toppfart.

Andre utfordringer er høyt kostnadsnivå, varierende geografisk dekning, svakt tilsyn og manglende håndheving. Flere opplever at bøtesatsene for manglende bevis er for lave, og at politiets kontroll i praksis er begrenset. Dette kan undergrave respekten for ordningen.

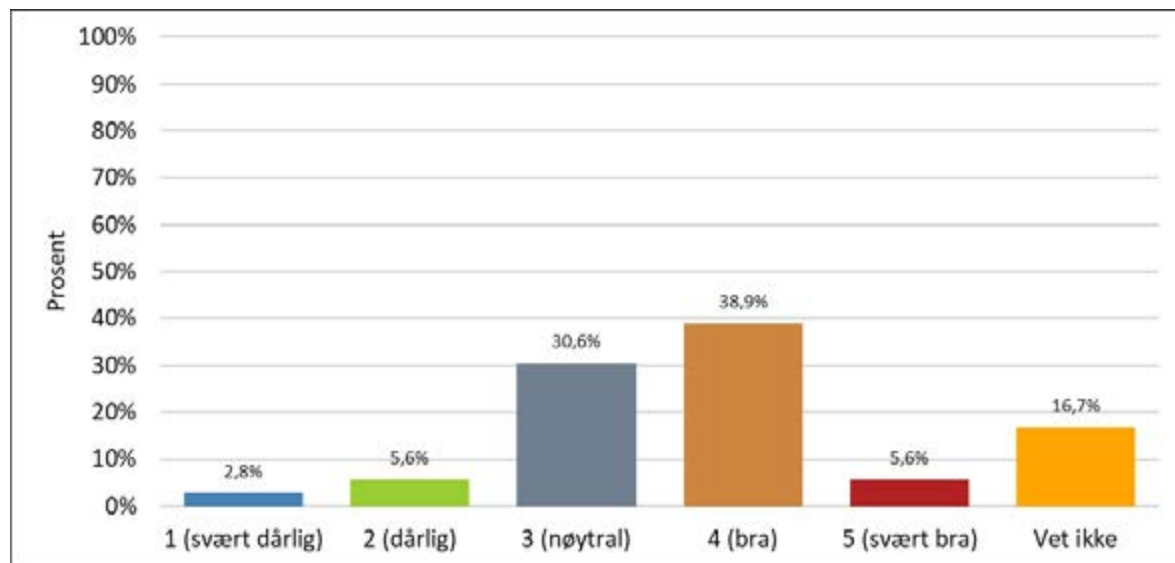
2.3 Hvor godt synes du høyhastighetskursets teoretiske innhold er i forhold til førerrettighetene høyhastighetsbeviset gir?

Høyhastighetsbeviset består av en teoretisk del og en praktisk del.

Den teoretiske delen består av seks ulike emner med en varighet på totalt seks undervisningstimer, og kan gjennomføres som klasseromsundervisning eller nettkurs. Etter den teoretiske delen må man bestå en teoretisk prøve med 30 flervalgsoppgaver som skal besvares i løpet av 40 minutter.

Den praktiske delen skiller på fartøystype og består av fire (båt) og seks (vannscooter) øvelser som gjennomføres om bord på det aktuelle fartøyet.

Emneplan høyhastighetsbevis: Emneplan høyhastighetsbevis



	Hvor godt synes du høyhastighetskursets teoretiske innhold er i forhold til førerrettighetene høyhastighetsbeviset gir?	Prosent
	1 (svært dårlig)	2,8%
	2 (dårlig)	5,6%
	3 (nøytral)	30,6%
	4 (bra)	38,9%
	5 (svært bra)	5,6%
	Vet ikke	16,7%
	N	36

Den teoretiske delen av høyhastighetskurset oppleves av mange som et godt utgangspunkt. Emneplanen anses som velfundert og utfyllende, og den dekker viktige temaer som planlegging av fart, lover og regler, menneskelige faktorer, samt krefter og stabilitet ved høy fart. Flere trekker frem at både klasseromsundervisning og digitale kurs gir gode tilbakemeldinger fra deltakerne, og at seks timers varighet med en flervalgsprøve gir et fornuftig minimumsnivå.

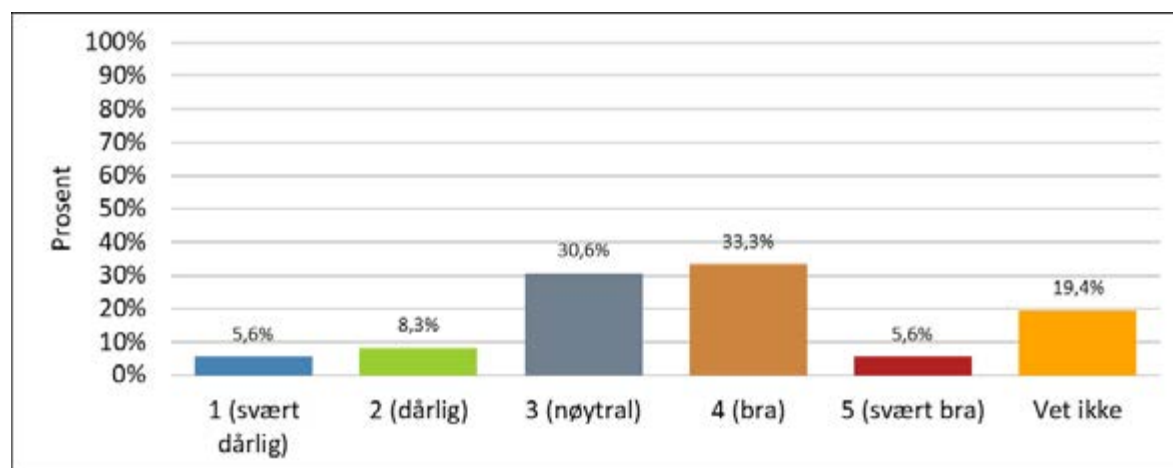
Samtidig er det mange som peker på svakheter. Teorien oppleves ofte som for løsrevet fra praksis, med for lite integrasjon mellom det man lærer og det man faktisk får øvd på. Flere mener undervisningen blir overflatisk og at kurset burde utvides med mer tid til både teoretiske og praktiske elementer. Det etterlyses særlig mer søkelys på navigering i høy fart, risikovurdering under

vanskelige forhold (skumring, dårlig sikt, mørke), samt bruk av moderne læringsverktøy som simulatorer eller digitale scenariooppgaver.

Et gjentatt poeng er at kursene i for liten grad bygger holdninger og sikkerhetskultur. Mange opplever at teorien blir for teknisk eller faktabasert, uten nok søkelys på hvordan føreren faktisk tar ansvar på sjøen. Dette gjelder spesielt for vannscooterførere, som ofte finner innholdet lite relevant fordi emneplanen er mest rettet mot båt.

Flere peker også på utfordringer med gjennomføring. Hos enkelte tilbydere er det for enkelt å «klikke seg gjennom» nettkurset og ta eksamen gjentatte ganger uten at reell kunnskap sitter igjen. Dette skaper en risiko for at personer kan få høyhastighetsbevis uten å ha tilegnet seg det nødvendige teoretiske fundamentet.

2.4 Hvor godt synes du høyhastighetskursets praktiske innhold er i forhold til førerrettighetene høyhastighetsbeviset gir?



	Hvor godt synes du høyhastighetskursets praktiske innhold er i forhold til førerrettighetene høyhastighetsbeviset gir?	Prosent
	1 (svært dårlig)	5,6%
	2 (dårlig)	8,3%
	3 (nøytral)	30,6%
	4 (bra)	33,3%
	5 (svært bra)	5,6%
	Vet ikke	19,4%
	N	36

Den praktiske delen trekkes ofte frem som et viktig og positivt element i høyhastighetskurset. Øvelsene gir deltakerne et første møte med fart, manøvrering og krefter i kontrollerte omgivelser, og mange opplever dem som både lærerike og bevisstgjørende. Flere understreker at økten før sjøpraksisen er svært nyttig, både som repetisjon av teori og forberedelse til de praktiske øvelsene. Skillet mellom båt og vannscooter oppfattes også som relevant, da disse krever ulike ferdigheter.

Samtidig er det tydelig at kurset i dag først og fremst fungerer som et bevisstgjøringskurs. Det stilles ikke krav til bestått praktisk ferdighet – deltakelse er nok – og dermed blir læringsutbyttet i stor grad avhengig av den enkeltes motivasjon og erfaring. Mange peker på at øvelsene gir et minimum av trening, og at tidsbruk og individuell mengdetrening varierer sterkt mellom kurssteder. Dette gir ujevn kvalitet og bidrar til at deltakerne ofte får for lite tid bak rattet til å bygge reell kompetanse.

Flere innspill peker på at kursene kan forbedres med mer realistiske øvelser. Eksempler er unnamanøver inspirert av bil og MC, trening på svingradius og g-krefter i ulike hastigheter, samt håndtering under mer krevende forhold som bølger, dårlig sikt og mørke. Enkelte mener dagens søkelys på slalåmkjøring rundt bøyer gir for lite overførbart læring til virkelige situasjoner.

Det trekkes også frem utfordringer med gjennomføring. Noen mener at kurs med private vannscootere svekker sikkerhet og kontroll, fordi man ikke kan dokumentere vedlikehold og teknisk tilstand. Andre peker på at høye drivstoffkostnader gjør at mye av praksisen skjer i lavere hastigheter enn kursets formål tilsier, slik at deltakerne i liten grad opplever de faktiske kreftene ved 50 knop.

Tilbakemeldingene viser at den praktiske delen fungerer som en nyttig innføring, men at den er for kort og for lite krevende til å gi tilstrekkelig ferdighetstrening. Med mer tid, tydeligere krav til bestått nivå og flere relevante øvelser kan den i større grad gi trygghet og kompetanse som samsvarer med risikoen ved å føre fartøy i høy hastighet.

2.5 Hvordan kan regelverket håndheves effektivt av politi og myndigheter?

Flere peker på at dagens håndheving er svært svak. Politiet er lite til stede på sjøen, og bøtesatsen på 500 kroner for å kjøre uten høyhastighetsbevis oppleves som symbolsk – i praksis en oppfordring til å droppe kurset. Mange mener at både bøtenivået og sanksjonene må skjerpes, for eksempel ved å sette bøtene høyere enn kurskostnaden, eller gi politiet hjemmel til midlertidig beslag av fartøy ved alvorlige brudd. Tap av førerrettigheter trekkes også frem som en naturlig reaksjon ved grov uaktsomhet.

Et gjennomgående forslag er økt tilstedeværelse. Flere ønsker mer synlig politi på sjøen, særlig i sommermånedene og i utsatte områder. Det foreslås tettere samarbeid mellom politi og kystvakt, samt at andre aktører som tollvesen eller havnevesen kan trekkes inn i kontrollarbeidet. Mange mener at politiets sjøtjeneste i dag er for fragmentert og lavt prioritert, og at det bør vurderes en mer sentral organisering, for eksempel under UP, med øremerkede midler og ressurser.

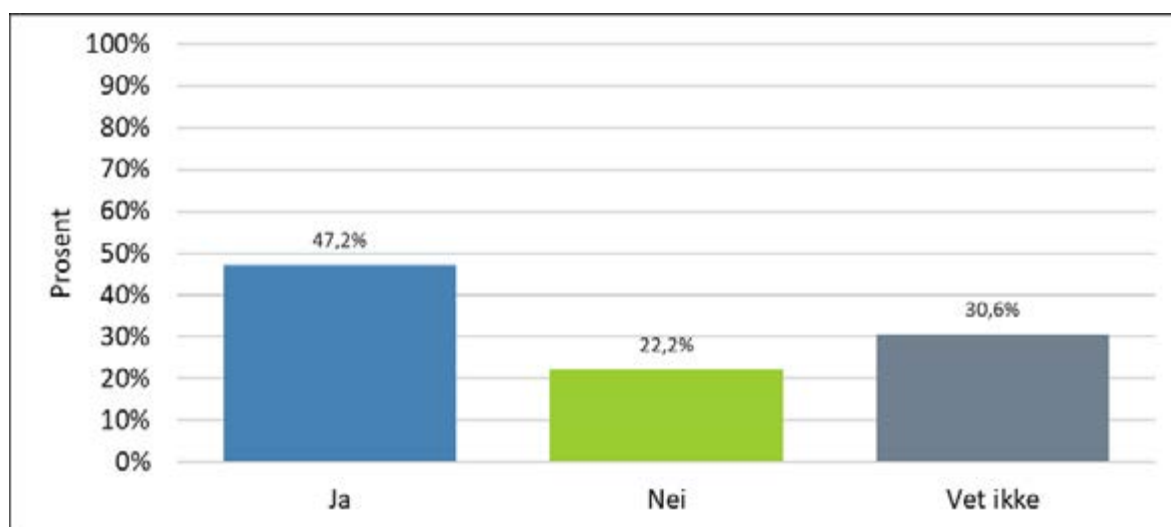
For å gjøre kontrollene mer målrettede foreslås et obligatorisk småbåtregister der fartøyets toppfart registreres, slik at man enkelt kan kryssjekke med førerregisteret. Digitale løsninger trekkes frem som viktige, både ved at politiet får sanntidstilgang til sertifikatstatus og at førere kan fremvise bevis digitalt på mobil. Bruk av droner, kamera og AIS-data nevnes som mulige verktøy for å prioritere kontroller der risikoen er størst.

Det pekes også på samarbeid med forsikringsbransjen: selskapene kan stille krav om høyhastighetsbevis for å forsikre båter med fartspotensial, noe som både vil øke etterlevelsen og tydeliggjøre ansvaret for båteier. På samme måte kan utleieaktører og marinaer pålegges å kontrollere bevis før utlån eller bruk.

Samtidig fremheves behovet for holdningsskapende arbeid og informasjon. Både politi og publikum må bedre forstå hvorfor høyhastighetsbeviset er innført, og hvorfor kravet er viktig for sikkerheten. Mer synlig kontroll i kombinasjon med kampanjer vil kunne styrke respekten for regelverket.

Samlet viser innspillene at håndhevingen må styrkes på tre områder: høyere og mer realistiske sanksjoner, langt større og mer synlig tilstedeværelse på sjøen, og bedre digitale og organisatoriske verktøy for kontroll.

2.6 Bør det tas høyde for ulike fartøystyper og skrogformer i opplæring eller krav?



	Bør det tas høyde for ulike fartøystyper og skrogformer i opplæring eller krav?	Prosent
	Ja	47,2%
	Nei	22,2%
	Vet ikke	30,6%
	N	36

Mange mener at det er store forskjeller i hvordan ulike fartøystyper og skrog oppfører seg, særlig i høy hastighet. Dette gjelder blant annet RIB, v-bunn, katamaran, step-skrog, planende kontra deplasementsskrog, og også forskjeller mellom vannjet, overflatedrev og påhengsmotor. Flere peker på at slike forskjeller kan være avgjørende for sikkerheten, og at opplæringen bør gjøre båtførere bevisste på dette, helst gjennom praktiske øvelser, men i det minste gjennom teori.

Samtidig er det enighet om at det vil være upraktisk og kostbart å kreve egne kurs eller fullskala opplæring for hver enkelt skrogtype. Mange kursholdere vil ikke ha tilgang til et bredt spekter av fartøy, og en slik ordning vil kunne fragmentere opplæringen og svekke gjennomførbarheten. Derfor mener flere at opplæringen bør sette søkelys på grunnleggende prinsipper for manøvrering, risiko og sikkerhet, som kan overføres mellom ulike båttyper, kombinert med en viss tilpasning i teori og praksis.

Enkelte trekker frem at det allerede skilles mellom båt og vannscooter, og at dette er det mest hensiktsmessige skillet å opprettholde. Å gå lenger vil kunne gjøre systemet for komplekst og mindre pedagogisk tydelig. Likevel understrekes viktigheten av at instruktørene har solid erfaring med ulike skrogtyper, og at deltakerne bevisstgjøres om hvordan fartøyets konstruksjon kan påvirke både risiko og manøvreringsevne.

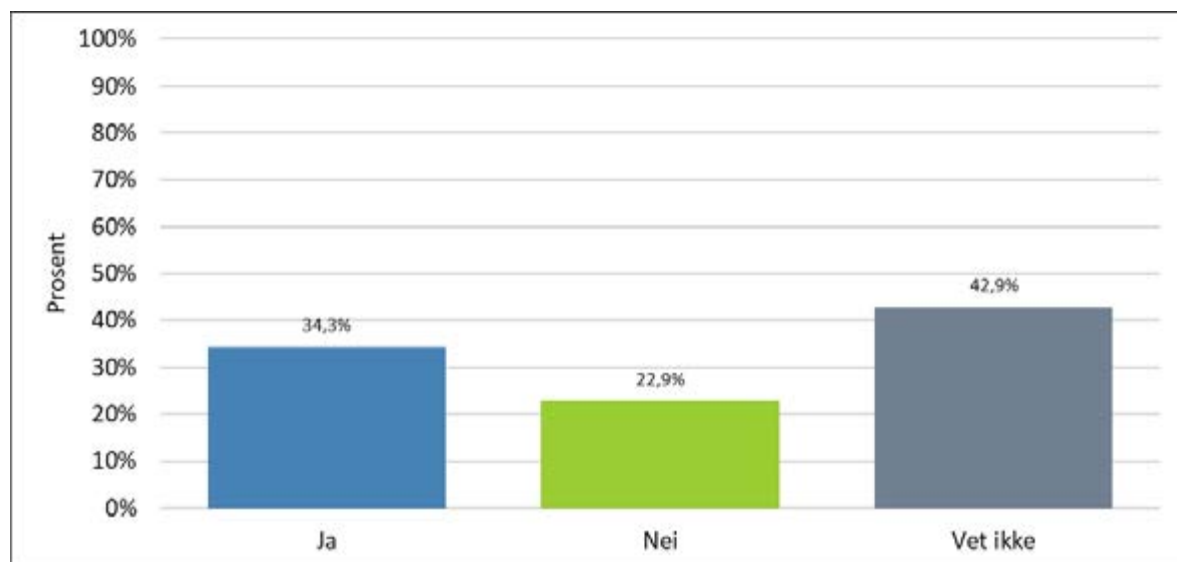
Noen foreslår å åpne for at kandidater kan bruke egne fartøy i opplæring, slik at de får erfaring med den båttypen de faktisk skal bruke. Andre peker på at kursene først og fremst er bevisstgjørende, ikke utdypende ferdighetstrening, og at det viktigste er å gi deltakerne innsikt i hvordan fart, skrog og miljøfaktorer påvirker sikkerheten.

2.7 Er instruktørkurset (kursets lengde, innhold etc.) tilstrekkelig?

I dag må alle instruktører for høyhastighetskurs inneha et eget instruktørkurs, i tillegg til at det stilles andre krav.

Instruktørkurset består av en teoretisk og en praktisk del, hvor deltakerne får en innføring i høyhastighetskurset som de selv skal instruere i. Den teoretiske delen kan gjennomføres digitalt eller ved fysisk oppmøte og går over én dag. Den praktiske delen skiller mellom båt eller vannscooter og gjennomføres også over én dag.

Retningslinjer for instruktører av høyhastighetskurs: Retningslinjer for kurs for instruktører av høyhastighetskurs.pdf



	Er instruktørkurset (kursets lengde, innhold etc.) tilstrekkelig?	Prosent
	Ja	34,3%
	Nei	22,9%
	Vet ikke	42,9%
	N	35

Mange opplever dagens instruktørkurs som for kort og lite omfattende i forhold til ansvaret instruktører har. Flere peker på at kurset i stor grad fungerer som et informasjons- og regelgjennomgangskurs, snarere enn en reell opplæring i instruktørrollen. Den praktiske delen trekkes særlig frem som for knapp, med for lite tid på sjøen og for få øvelser. Flere mener at et kurs bør vare 3–5 dager, med en kombinasjon av teori, pedagogikk, sikkerhetsopplæring og mer omfattende praktisk trening.

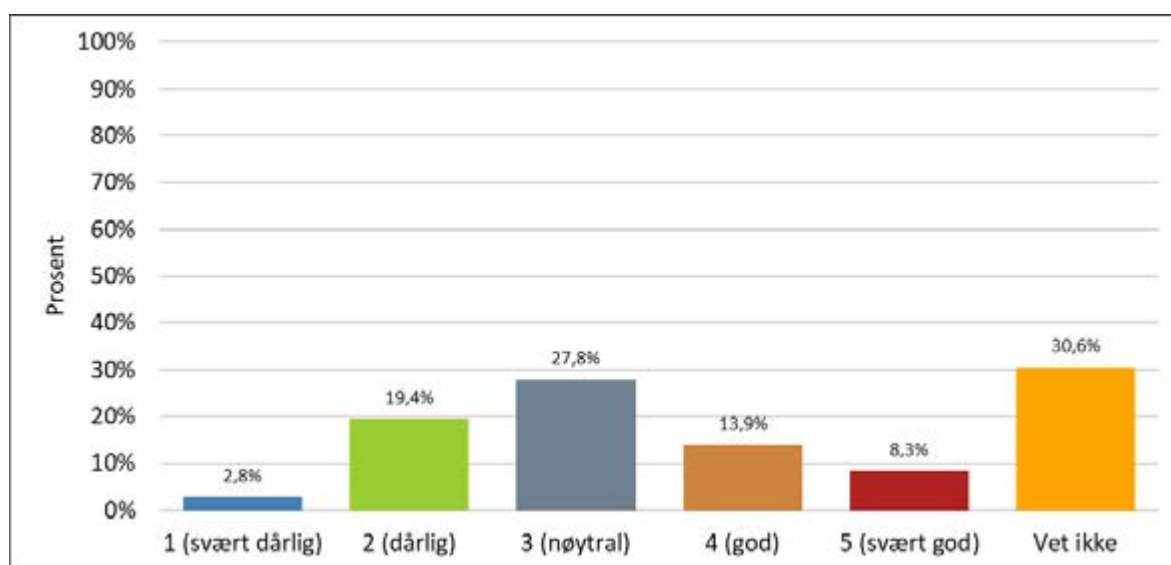
Det stilles også spørsmål ved kravene til forkunnskap. Mange mener at personer med betydelig erfaring fra maritim tjeneste (f.eks. Marinen, Kystvakten eller RIB under 12 pax-forskriften) har tilstrekkelig kompetanse, og at dagens krav gir for svake instruktører. Andre påpeker at det burde

stilles høyere krav til både erfaring og pedagogiske ferdigheter, for eksempel minimum D5L, IMO 6.09 eller dokumentert instruktørerfaring.

Et gjennomgående poeng er at instruktørrollen ikke bare handler om å mestre fartøyet selv, men om å kunne lese deltakere, håndtere risiko, gi tydelig tilbakemelding og sikre trygge rammer i krevende situasjoner. Flere peker på at dette ansvaret i dag ikke gjenspeiles i kursopplegget.

Forslagene til forbedring går blant annet på å utvide kursets varighet, legge inn moduler om pedagogikk og risikohåndtering, tilpasse innholdet bedre til ulike erfaringsnivåer, og sikre at kun kandidater med reell høyhastighetserfaring slipper gjennom.

2.8 Hvordan opplever du tilgjengeligheten av godkjente kurstilbydere for høyhastighetsbevis?



	Hvordan opplever du tilgjengeligheten av godkjente kurstilbydere for høyhastighetsbevis?	Prosent
	1 (svært dårlig)	2,8%
	2 (dårlig)	19,4%
	3 (nøytral)	27,8%
	4 (god)	13,9%
	5 (svært god)	8,3%
	Vet ikke	30,6%
	N	36

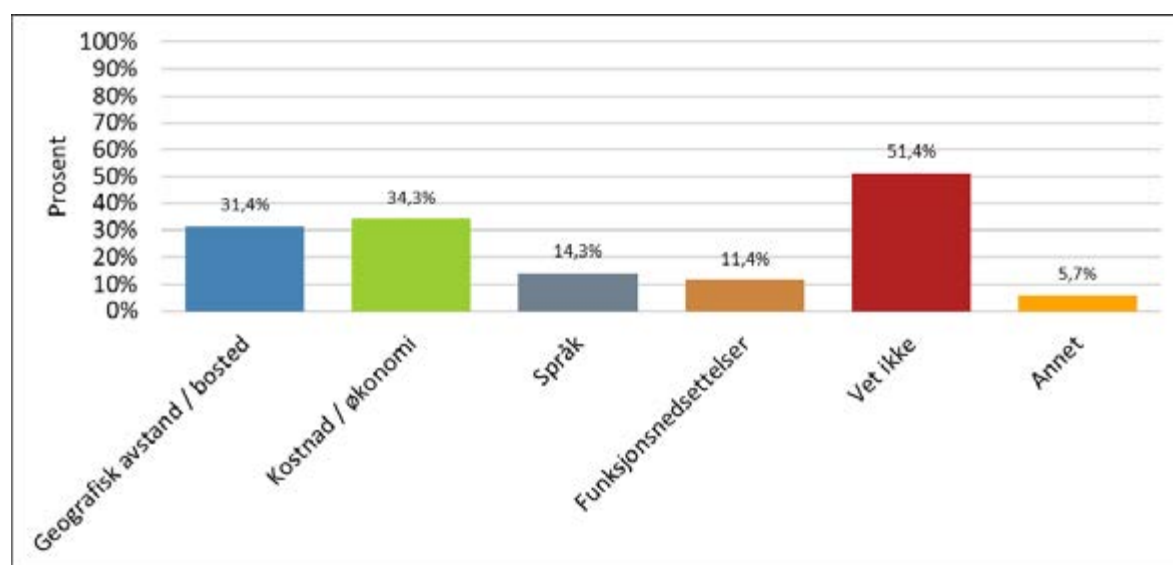
Tilgjengeligheten varierer betydelig geografisk. I Sør-Norge og sentrale strøk er tilbudet godt, med flere kurs å velge mellom og kort avstand mellom kursholdere. Samtidig er det rapportert om for mange useriøse aktører og «hobbytilbydere» i enkelte områder, særlig Oslofjorden, noe som svekker kvaliteten.

I distriktene og Nord-Norge er situasjonen motsatt: tilbudet er tynt, med lange reiseavstander og få kurs i løpet av året. Flere peker på at dette i praksis gjør kurset lite tilgjengelig for dem som bor utenfor tettbefolkede områder.

Prisnivået er presset så langt ned at mange tilbydere sliter økonomisk, noe som både kan svekke kvaliteten og bidra til at aktører faller fra. Noen har allerede gitt opp fordi det ikke er lønnsomt å drive.

Et klart positivt punkt er den offentlige oversikten over godkjente kurstilbydere, som gjør det enkelt å finne seriøse aktører. Likevel etterlyses det bedre fordeling, mer helårstilbud i distriktene og tiltak som sikrer at de som trenger kurset faktisk tar det.

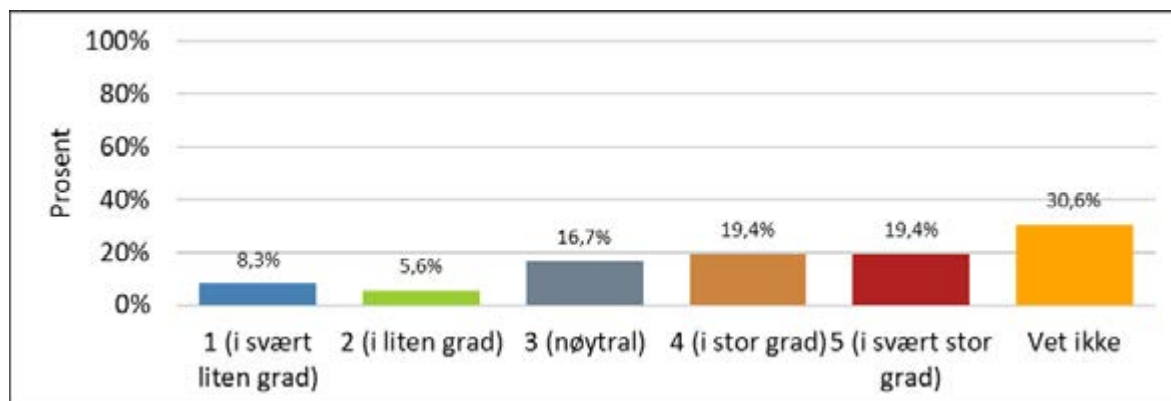
2.9 Kjenner du til om kunder har opplevd noen av følgende utfordringer ved gjennomføring av høyhastighetskurset?



Kjenner du til om kunder har opplevd noen av følgende utfordringer ved gjennomføring av høyhastighetskurset?	Prosent
Geografisk avstand / bosted	31,4%
Kostnad / økonomi	34,3%
Språk	14,3%
Funksjonsnedsettelse	11,4%
Vet ikke	51,4%
Annet	5,7%
N	35

Her har kun én gitt tilbakemelding at han kun opplever at kunder ønsker å finne en god tilbyder og er villige til å reise langt for tilbyderen (i opptil en time).

2.10 Bør det innføres strengere krav til godkjenning av instruktører og kursopplegg rundt høyhastighetsbeviset?



	Bør det innføres strengere krav til godkjenning av instruktører og kursopplegg rundt høyhastighetsbeviset?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	8,3%
	2 (i liten grad)	5,6%
	3 (nøytral)	16,7%
	4 (i stor grad)	19,4%
	5 (i svært stor grad)	19,4%
	Vet ikke	30,6%
	N	36

Høyhastighetsbeviset gjelder for fartøy med stort skadepotensial, og opplæringen skjer ofte under risikofylte forhold. Nettopp derfor er det avgjørende at både instruktører og kursopplegg holder høy faglig og pedagogisk kvalitet.

Mange peker på at dagens instruktørkrav er for svake. Instruktørkurset varer kun to dager og fungerer mer som en gjennomgang av læreplanen enn en reell opplæring i pedagogikk, vurderingsevne og sikkerhetsledelse. Det stilles heller ingen krav til undervisningserfaring, maritim bakgrunn eller dokumentert instruktørkompetanse. Flere mener det burde være minimumskrav om IMO 6.09, relevant yrkeserfaring fra fartøytypen og utvidet instruktørkurs.

Det er også rapportert variasjon i kvaliteten på kursene, særlig knyttet til praksisdelen. Lengde, øvingsintensitet og individuell oppfølging varierer mellom tilbydere. At noen kurssentre lar uerfarne instruktører holde kurs, eller at én formelt kvalifisert instruktør "låner ut" kompetansen til flere, trekkes fram som uheldig praksis som undergraver ordningen.

Strengere krav til godkjenning av instruktører og kursopplegg vil kunne heve nivået, sikre mer enhetlig kvalitet og redusere risikoen for useriøse aktører. Flere peker også på at resertifisering bør vurderes for å sikre oppdatert kompetanse.

2.11 Hvilke tiltak mener du kan sikre høyere kvalitet på opplæringen?

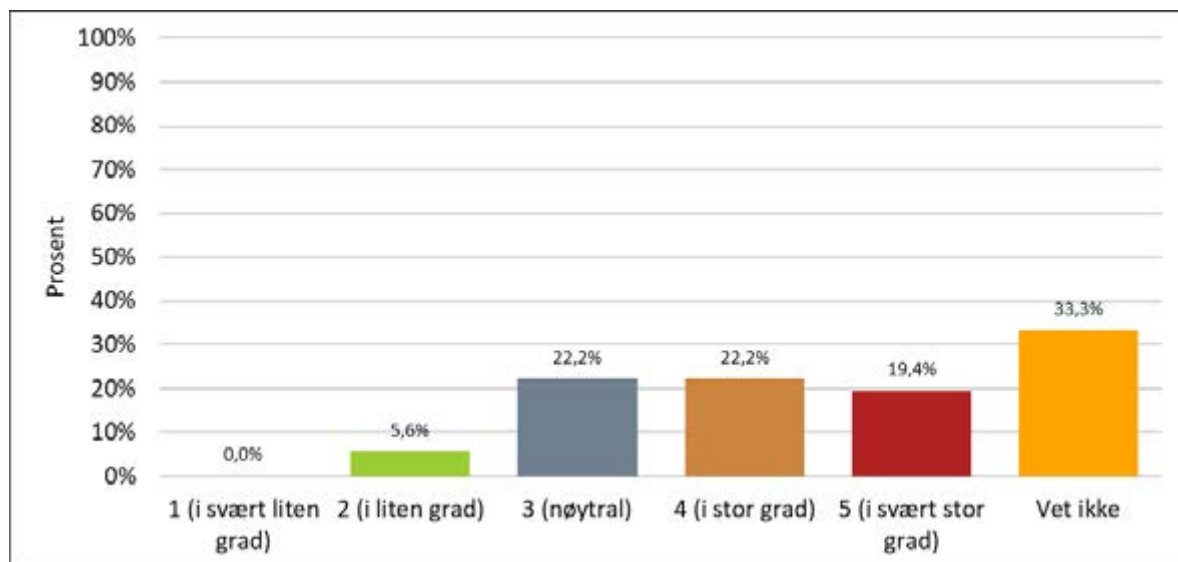
Det er bred enighet om at kvaliteten på instruktørutdanning og kursopplegg må styrkes dersom høyhastighetsbeviset skal ha den nødvendige troverdighet og sikkerhetsmessige verdi. Mange peker på at dagens instruktørkurs er for kort og for overfladisk, og at det i for stor grad fungerer som en enkel gjennomgang av emneplanen, heller enn en reell opplæring i pedagogikk, sikkerhetsledelse og risikohåndtering.

Flere foreslår et mer omfattende instruktørkurs, gjerne over 3–5 dager, med både teori og praksis. Det trekkes fram at kursopplegget bør inkludere førstehjelp, sikkerhetsledelse, passasjer- og krisehåndtering, samt en praktisk test av instruktøren. Andre etterlyser krav om maritim bakgrunn, fartstid, D5L eller høyere sertifikat, samt IMO 6.09 eller tilsvarende pedagogisk kompetanse. Resertifisering med jevne mellomrom blir også foreslått.

Kvalitetsforskjeller mellom tilbydere trekkes fram som en utfordring. Flere peker på at enkelte aktører driver omreisende virksomhet med lav kvalitet, eller at unge og uerfarne instruktører settes til å holde kurs uten tilstrekkelig bakgrunn. Dette svekker helhetsinntrykket av ordningen. For å motvirke dette foreslås tettere oppfølging fra Sjøfartsdirektoratet, strengere godkjenning av instruktører og tilbydere, og regelmessige tilsyn.

Det pekes også på forbedringsmuligheter i selve kursopplegget: Mer tid og søkelys på praktiske ferdigheter, navigasjon i høy fart og reelle risikosituasjoner, samt bedre sammenheng mellom teori og praksis. Bruk av simulator, interaktive digitale verktøy og scenario-baserte oppgaver trekkes fram som gode lavterskeltak. Flere understreker at teori bør undervises av kvalifiserte lærere i klasserom, og ikke bare som nettkurs.

2.12 I hvilken grad opplever du at det er kvalitetsforskjeller mellom kurstilbydere?



	I hvilken grad opplever du at det er kvalitetsforskjeller mellom kurstilbydere?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	0,0%
	2 (i liten grad)	5,6%
	3 (nøytral)	22,2%
	4 (i stor grad)	22,2%

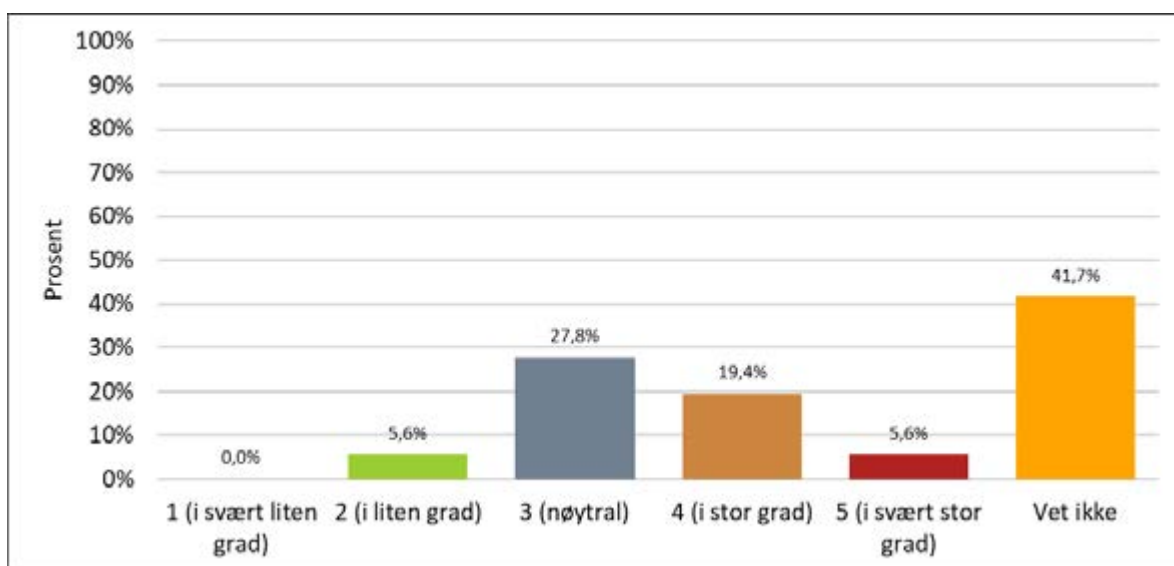
	5 (i svært stor grad)	19,4%
	Vet ikke	33,3%
	N	36

Det er delte erfaringer når det gjelder kvaliteten på høyhastighetskursene og tilbyderne. Noen mener godkjenningssystemet er dekkende, og at kursene fungerer tilfredsstillende der de gjennomføres etter regelverket. Andre peker på at de selv ikke har nok kunnskap eller grunnlag til å vurdere kvaliteten på tvers av tilbydere.

Samtidig er det flere som trekker frem tydelige utfordringer. Det rapporteres om useriøse aktører som bryter regler for å kutte kostnader, og som dermed undergraver seriøse tilbydere. Enkelte kurs virker å fokusere mer på volum og pris enn på faglig kvalitet. Erfaringer fra deltakere og bekjente viser at omreisende virksomheter i noen tilfeller har levert kurs med svært lav faglig standard.

Dette gir store kvalitetsforskjeller mellom tilbydere, og skaper et bilde av et system som ikke alltid lever opp til målsettingen om å øke sikkerheten til sjøs.

3 I hvilken grad mener du at opplæringen til høyhastighetsbeviset tar i bruk digitale hjelpemidler i tilstrekkelig grad?



	I hvilken grad mener du at opplæringen til høyhastighetsbeviset tar i bruk digitale hjelpemidler i tilstrekkelig grad?	Prosent
	1 (i svært liten grad)	0,0%
	2 (i liten grad)	5,6%
	3 (nøytral)	27,8%
	4 (i stor grad)	19,4%
	5 (i svært stor grad)	5,6%
	Vet ikke	41,7%
	N	36

Opplæringen til høyhastighetsbeviset tar i dag i bruk digitale hjelpemidler i begrenset grad. Teoridelen tilbys som e-læring, og digitale klasserom fungerer godt for mange. Likevel opplever flere

at mye av læringen via apper og enkle nettkurs gir for lite utbytte sammenlignet med tradisjonell klasseromsundervisning.

Det er enighet om at digitale verktøy har et betydelig uforløst potensial. Bruk av videoer, simuleringer, scenario-baserte oppgaver, digitale kartøvelser og analyseverktøy kunne gitt deltakerne en mer engasjerende og realistisk læringsopplevelse. Dette ville bidratt til bedre forståelse av risikosituasjoner og styrket de praktiske ferdighetene før man møter virkeligheten på sjøen.

Vedlegg 2

Spørreundersøkelse båtførerprøven

Periode: 6. juni 2025 - 19. august 2025

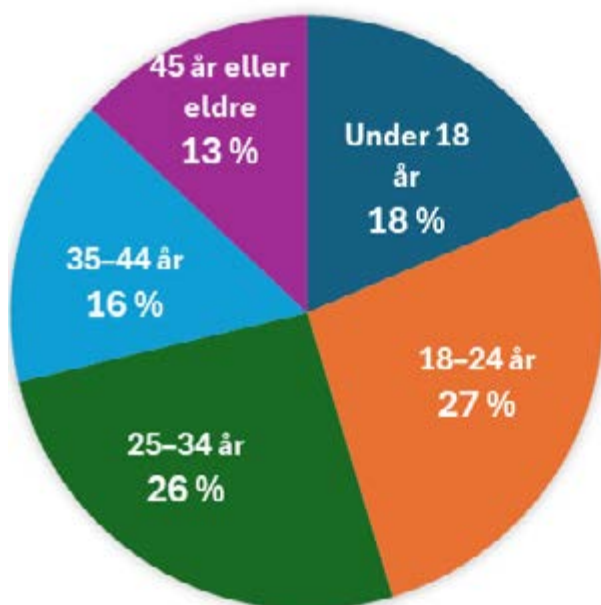
Antall besvarelse: 254

Antall testgjennomføringer i periode: 12371 (22070 kandidater totalt i 2024)

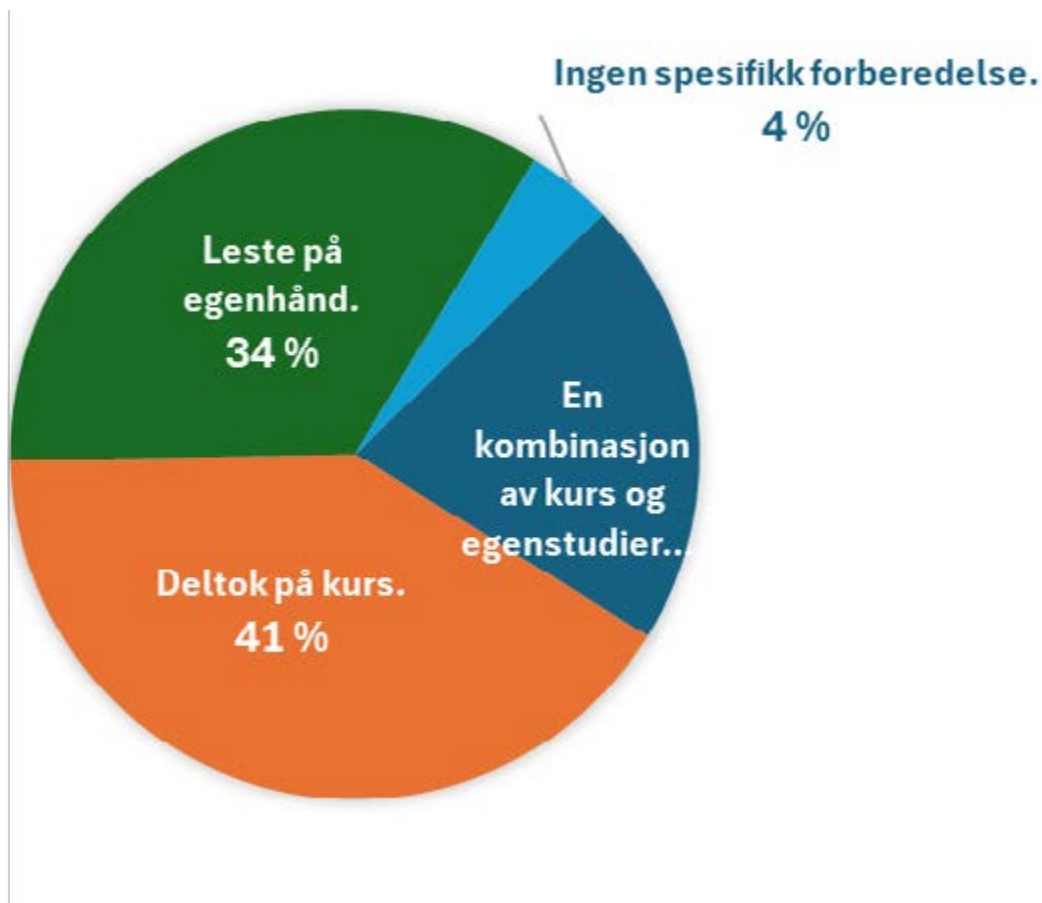
Svarprosent: 2,0 %

254 besvarelser gir en god indikasjon på hva kandidatene mener. Svarprosenten er relativt lav (2%), men man bør kunne se tendenser. Vi ser at vi har fått et variert utvalg i alder dersom vi ser på spørsmål om alder.

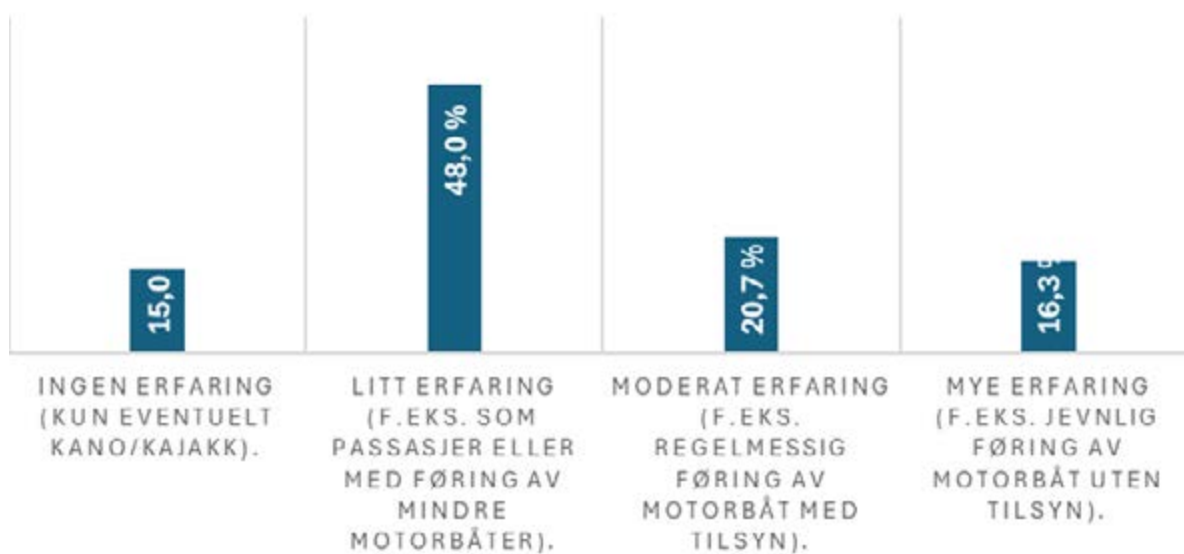
Hva er alderen din	Antall	Prosent
Under 18 år	46	18,6 %
18–24 år	66	26,7 %
25–34 år	64	25,9 %
35–44 år	39	15,8 %
45 år eller eldre	32	13,0 %
Totalt	247	100,0 %



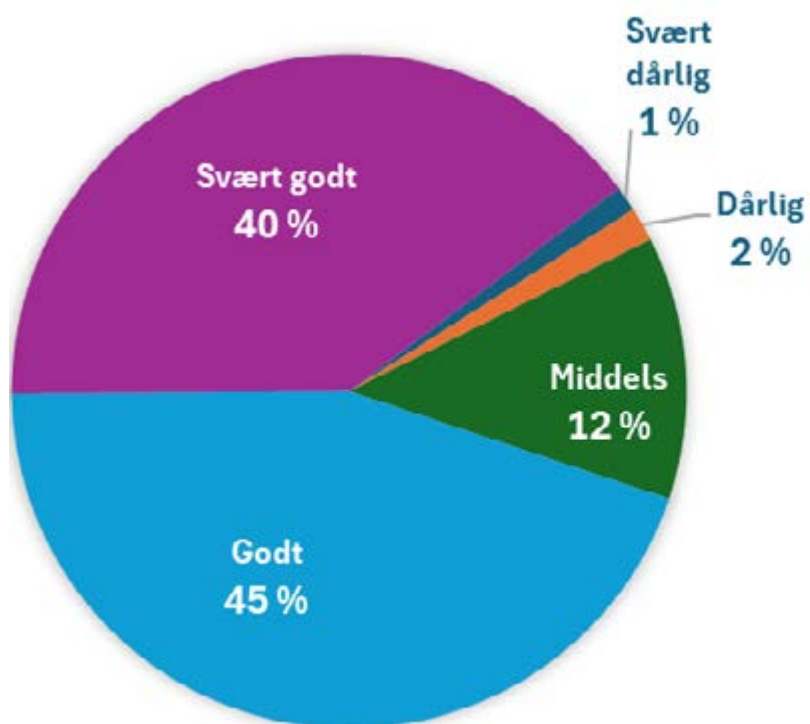
Hvordan forberedte du deg til båtførerprøven?	Antall	Prosent
En kombinasjon av kurs og egenstudier.	52	21,1 %
Deltok på kurs.	101	40,9 %
Leste på egenhånd.	84	34,0 %
Ingen spesifikk forberedelse.	10	4,0 %
Totalt	247	100,0 %



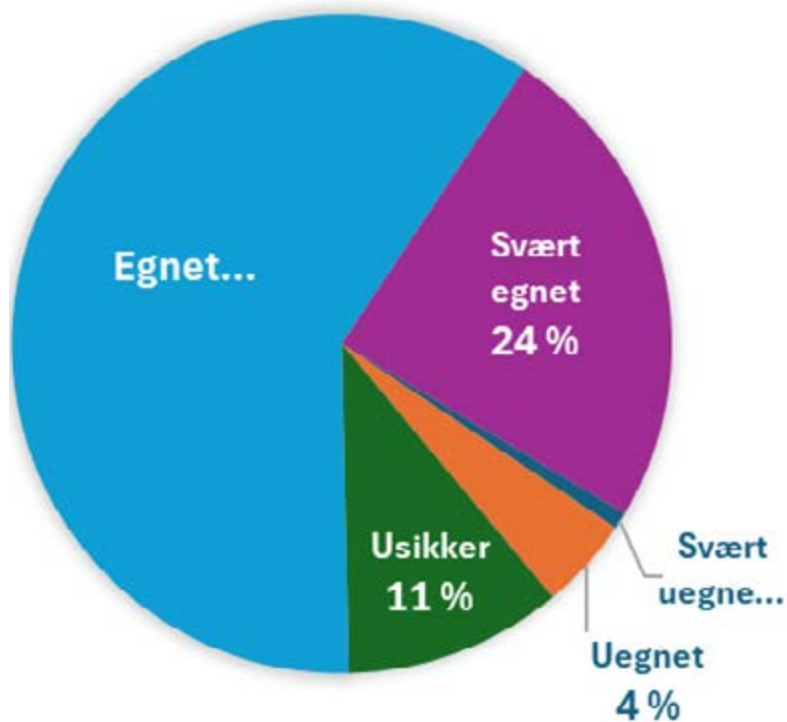
Hvor mye praktisk erfaring hadde du med båtføring før	Antall	Prosent
Ingen erfaring (kun eventuelt kano/kajakk).	37	15,0 %
Litt erfaring (f.eks. som passasjer eller med føring av mindre båter).	118	48,0 %
Moderat erfaring (f.eks. regelmessig føring av motorbåt med mindre enn 10 CV).	51	20,7 %
Mye erfaring (f.eks. jevnlig føring av motorbåt uten tilsyn).	40	16,3 %
Totalt	246	100,0 %



Hvordan vurderer du læringsutbyttet fra	Antall	Prosent
Svært dårlig	3	1,2 %
Dårlig	4	1,6 %
Middels	31	12,6 %
Godt	110	44,7 %
Svært godt	98	39,8 %
Totalt	246	100,0 %

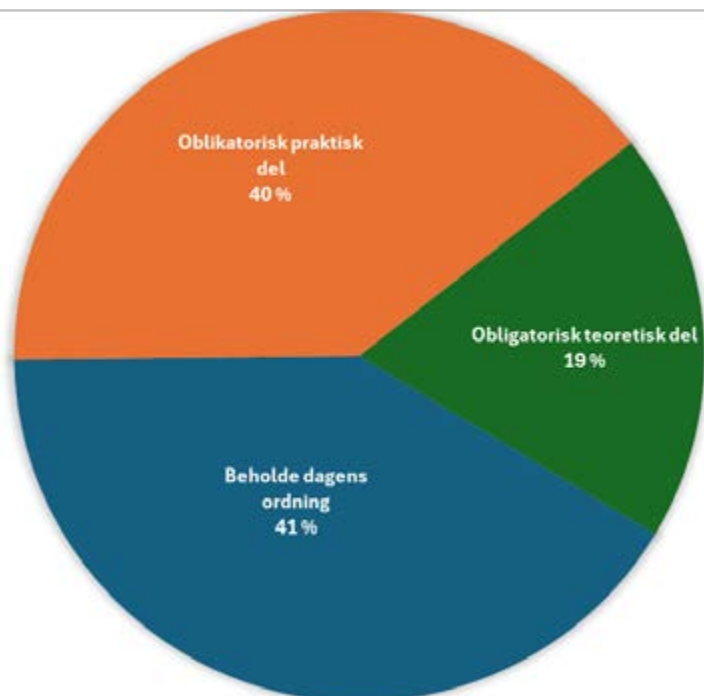


Hvor egnet føler du deg til å føre båter opp til 15 meter og inntil 50 knop med den kunnskapen du har tilegnet	Antall	Prosent
Svært uegnet	2	0,8 %
Uegnet	11	4,5 %
Usikker	26	10,7 %
Egnet	145	59,7 %
Svært egnet	59	24,3 %
Totalt	243	100,0 %



Hvis du skulle gjort endringer av dagens ordning med båtførerbevis, hvordan ville den sett ut?(Huk av for de aktuelle punktene du ville hatt med)	Antall	Prosent
Beholde dagens ordning	97	41,6 %
Bestått båtførerprøve	13	5,6 %
Bestått båtførerprøve:Beholde dagens ordning	4	1,7 %
Bestått båtførerprøve:Bestått praktisk prøve	14	6,0 %
Bestått praktisk prøve	12	5,2 %
Bestått praktisk prøve:Beholde dagens ordning	1	0,4 %
Obligatorisk praktisk opplæring	27	11,6 %
Obligatorisk praktisk opplæring:Beholde dagens ordning	1	0,4 %
Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått båtførerprøve	5	2,1 %
Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått båtførerprøve:Beholde dagens ordning	1	0,4 %
Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått båtførerprøve:Bestått praktisk prøve	6	2,6 %
Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått praktisk prøve	5	2,1 %
Obligatorisk teoretisk kurs	10	4,3 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Beholde dagens ordning	2	0,9 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Bestått båtførerprøve	7	3,0 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Bestått båtførerprøve:Beholde dagens ordning	3	1,3 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Bestått båtførerprøve:Bestått praktisk prøve	1	0,4 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Bestått praktisk prøve	1	0,4 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Obligatorisk praktisk opplæring	6	2,6 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått båtførerprøve	2	0,9 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått båtførerprøve:Bestått praktisk prøve	14	6,0 %
Obligatorisk teoretisk kurs:Obligatorisk praktisk opplæring:Bestått praktisk prøve	1	0,4 %
Totalt	233	100,0 %

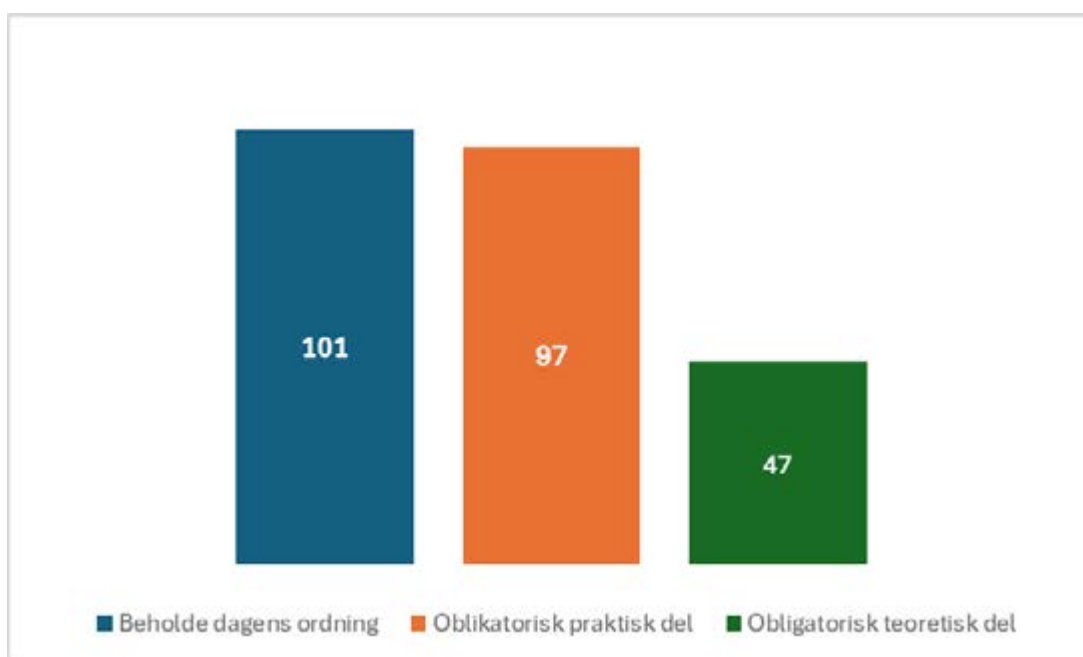
Kakediagram for svar angående endringer av dagens ordning med båtførerbevis *svar overlapper		Antall
Beholde dagens ordning		101
Obligatorisk praktisk del		97
Obligatorisk teoretisk del		47



101/41 % av svarene ønsker å beholde dagens ordning

97/40% av svarene ønsker en form for obligatoriske praktiske del i opplæringen

47/19% av svarene ønsker en obligatorisk teoretisk del i opplæringen



Hvis du skulle gjort endringer av dagens ordning med båtførerbevis, hvordan ville den sett ut?

*Bestått båtførerprøve/Beholde dagens ordning - slått sammen for bedre oversikt	Antall	Prosent
Båtførerprøven	114	48,9 %
Båtførerprøven og praktisk prøve	15	6,4 %
Båtførerprøven, teoretisk kurs og praktisk opplæring	2	0,9 %
Båtførerprøven, teoretisk kurs, praktisk opplæring og praksis prøve	14	6,0 %
Båtførerprøven og teoretisk kurs	12	5,2 %
Båtførerprøven, teoretisk kurs og praktisk prøve	1	0,4 %
Båtførerprøven og praktisk opplæring	7	3,0 %
Båtførerprøven, praktisk opplæring og praktisk prøve	6	2,6 %
Praktisk opplæring	27	11,6 %
Praktisk opplæring og teoretisk kurs	6	2,6 %
Praktisk opplæring og praktisk prøve	5	2,1 %
Praktisk opplæring, teoretisk kurs og praktisk prøve	1	0,4 %
Praktisk prøve	12	5,2 %
Praktisk prøve og teoretisk kurs	1	0,4 %
Teoretisk kurs	10	4,3 %
Totalt	233	100,0 %

