

Dagens registreringsordninger for fritidsbåter - hvilke utfordringer skaper det ?

Sjøfartsdirektoratet, avd. Skipsregistrene, Avdelingsdirektør Anita Malmedal





Småbåt / Fritidsbåt - definisjon

- [Lov om fritids- og småbåter \(småbåtloven\)](#)
- § 1, nr. 1
- **småbåt**, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med største **lengde inntil 15 meter**
- § 1, nr. 2
- **fritidsbåt**, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med største **lengde inntil 24 meter**, og som brukes utenfor næringsvirksomhet



Ulike registre over småbåter og fritidsfartøy

- Småbåtregisteret under Redningssselskapet (RS)
- Securmark (overtatt av RS)
- Seilbåtregisteret
- Telenor sitt radioregister

- Skipsregisteret NOR

Pliktig eller frivillig registrering?



GULLOSØIENE: Hilde og Erik Løken oppdaget plusslig at båten deres var et pantebjelke for tidligere eiers finansieringsselskapet.



Sjekk skipsregisteret NOR og unngå gjeldsfelle

Husker du paret på Mjøsa som arvet tidligere eiers kortgjeld med pant i båten? Det må bli like naturlig for en båtkjøper å sjekke Norsk ordinært skipsregister (NOR) ved kjøp av fritidsbåt over 7 meter som det er å sjekke heftelser ved kjøp av fast eiendom og bruktbil.

Av [Amund R. Løken](#)
22. oktober 2014 - 15:43

Realregistre

- Med realregister menes
 - norsk grunnbok,
 - skipsregister (medregnet Norsk Internasjonalt Skipsregister),
 - luftfartøyregister og lignende norsk **rettighetsregister** ordnet etter de formuesgoder som rettighetene gjelder.
- Skipsregisteret NOR, herunder skipsbyggingsregisteret

Ethvert norsk skip med største lengde **15 meter eller mer skal** innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister dersom vilkårene for registrering der er oppfylt (sjøloven §11)





Fartøy under 15 meter: Løsøre eller realregistrerbart formuesgode?

- Fartøy under 15 meter er pr. definisjon et Løsøre

men:

Norsk skip med største lengde **under 15 meter kan** på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter (fritidsfartøy)

(NB! Næringsfartøy kan innføres uansett lengde)

Det betyr at fartøyet er **et realregistrerbart formuesgode**



Registreringsmulighetene i dag – SR og Småbåtregisteret

NOR
Pliktig over 15
meter
Realregistrert

NOR
Fritidsbåt:
Frivillig
7-15 meter
Realregistrert

Dobbelregistrert
Ofte inklusiv de
som er registrert i
NOR
7-15 meter

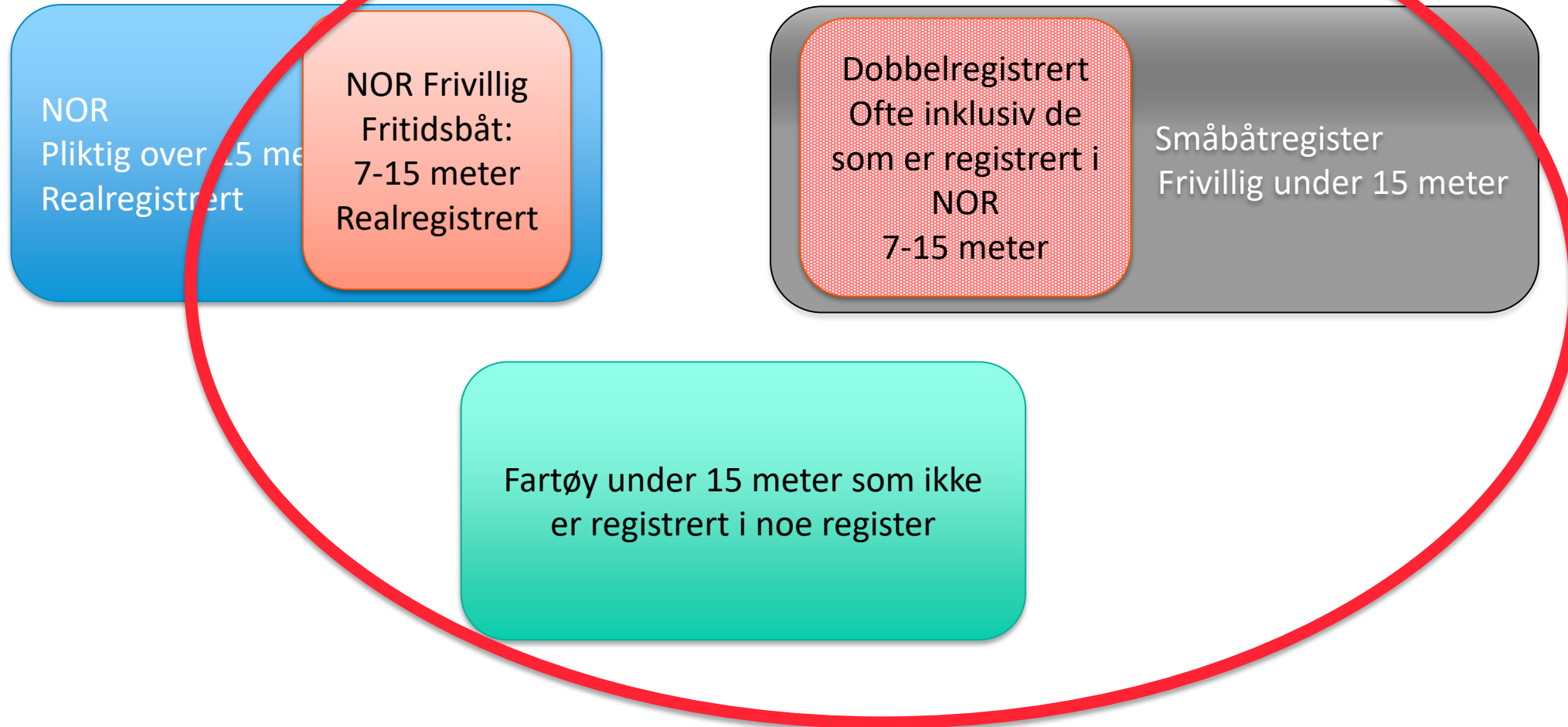
Småbåtregister
(ikke realregister)
Frivillig under 15 meter

Fartøy under 15 meter som ikke
er registrert i noe register

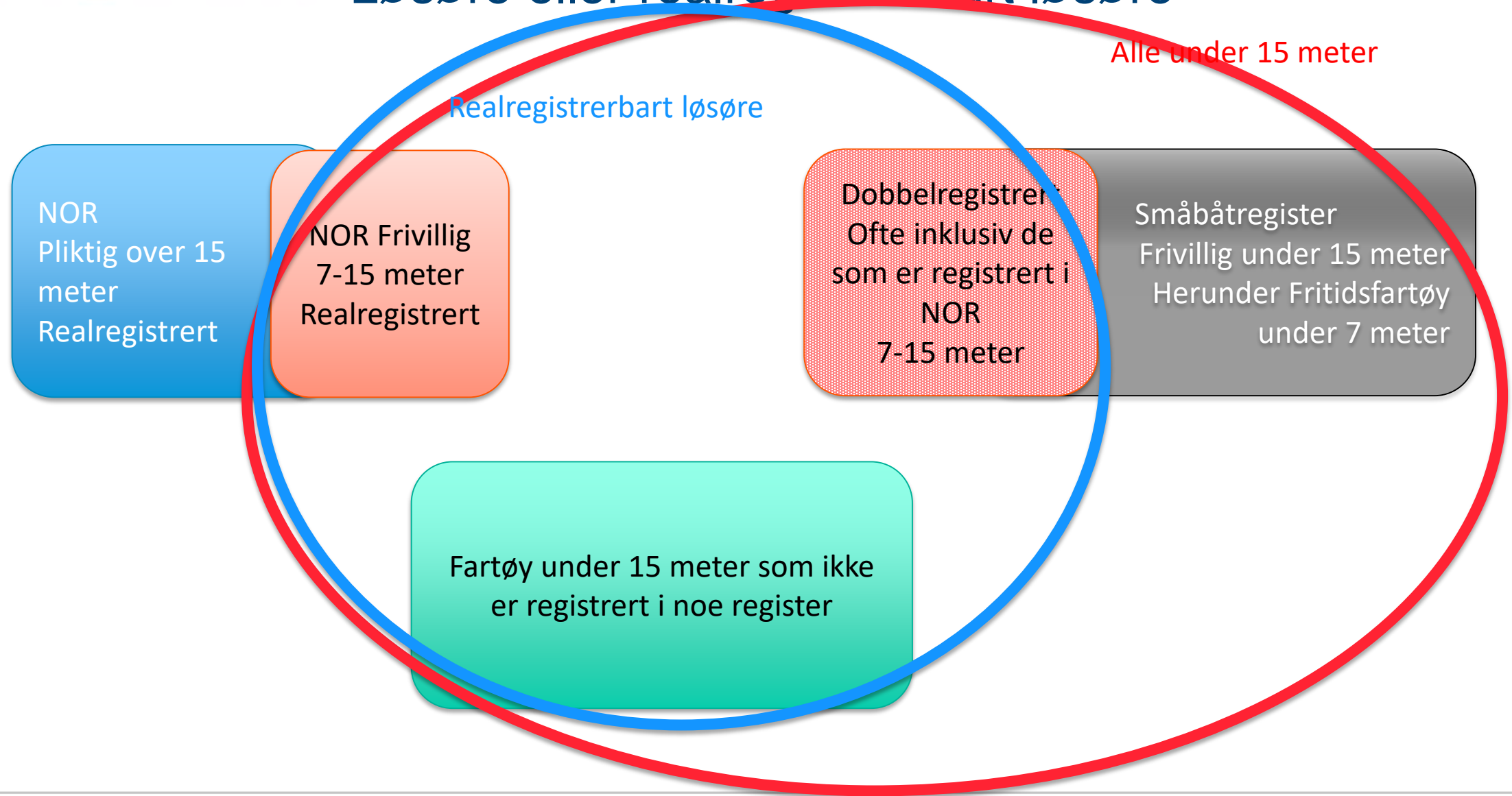
Uoversiktlig system for forbrukerne å forholde seg til

Løsøre eller realregistrertbort løsøre

Løsøre: Alle under 15 meter,
men....



Løsøre eller realregistrerbart løsøre



Alle under 15 meter

NOR
Pliktig over 15
meter
Realregistrert

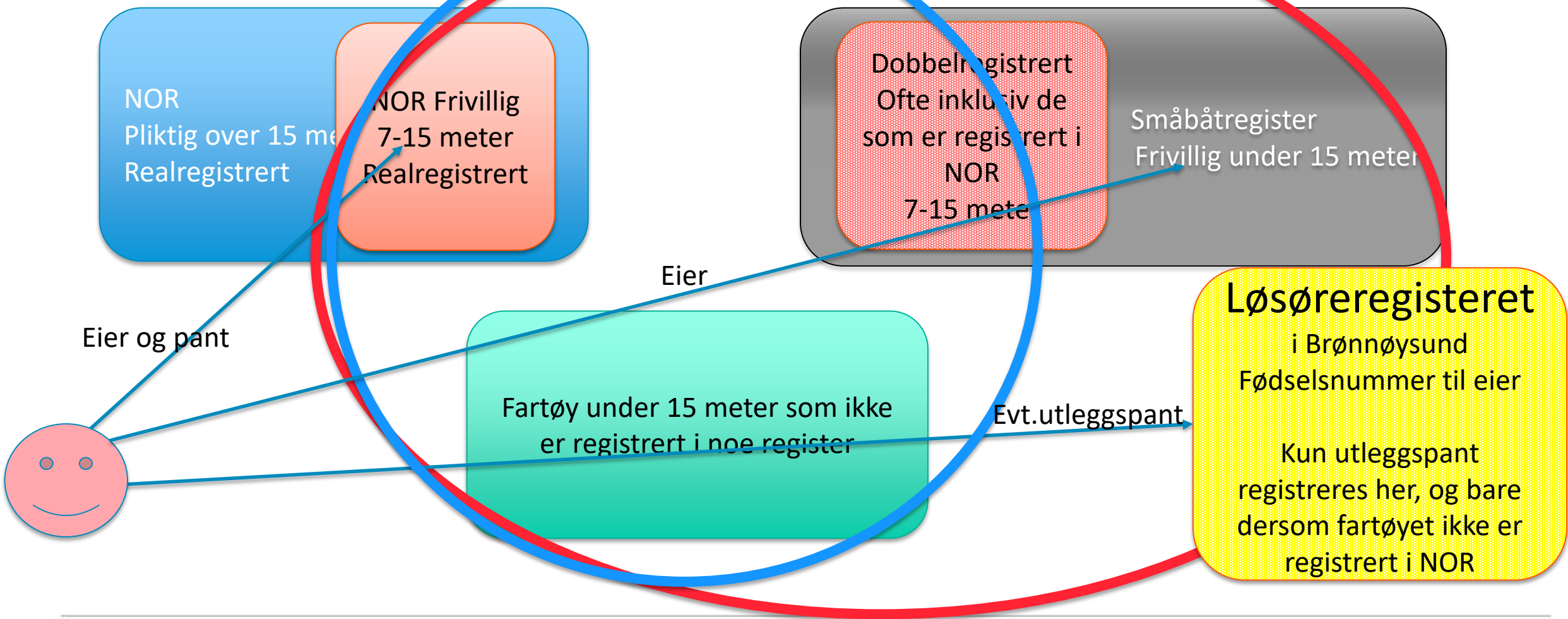
For disse fartøy oppnås
rettsvern kun ved registrering
i skipsregisteret (pantelovens
2-5, jf 1-1)

Salgspant kan f.eks. ikke
etableres i et formuesgode
som kan realregistreres

Småbåtregister
Frivillig under 15 meter
Herunder Fritidsfartøy
under 7 meter

Hvor skal kjøper sjekke eierforhold og evt. pant i fartøyet ?

Alle under 15 meter



Skipsregisteret/realregisterets funksjoner

Offentligrettslig

Virksomheten ved Skipsregistrene er et viktig ledd i den offentlige kontrollen med skip og skips eierforhold

Privatrettslig

Skipsregistrene skal sikre rettsvern til registrerte rettigheter i norske skip, for eksempel:

- Pantedokumenter, utlegg, opsjoner, arrest, avtaler, garanti for lønn og hjemreise med mer.
- Skjøter, tvangssalg, melding om konkurs, m.v.





Hvilke konsekvenser ser vi som følge av dagens ordning ?

Lett for forbruker å trå feil

Registrert/tinglyst pant følger båten.
Har du ikke sjekket NOR kan du
risikere å bli sittende med tidligere
eiers gammel gjeld

Vær obs på at også
forhandler/importør kan registrere
båten på seg og pantsette denne før
den videreselges til forbruker





Hvordan skal vi rydde opp i dette ?

- Fartøyet skal bare være registrert i ett register
- Unngå dobbeltregistrering
- Enten i skipsregisteret eller i et småbåt/fritidsbåtregister
- Forbruker skal kunne søke på norske fartøy ett sted

Tilsvarende løsninger hos utenlandske flaggstater (her UK)

Register a boat

1. [Overview](#)
2. [Who to contact](#)
3. [Penalties](#)
4. The UK Ship Register

4. The UK Ship Register

You can register your boat with the UK Ship Register for use at sea.

Part III registration

[Register your boat on the Part III \(Small Ships Register\)](#) if you want to

Boats and waterways

[Owning a boat](#)

[Check river conditions and closures](#)

[More](#)

Elsewhere on GOV.UK

[Register your boat with the coastguard safety scheme](#)

[Inland waterways and categorisation of waters](#)

[Business boat licence \(England, Scotland and Wales\)](#)



Også de nordiske sjøfartsadministrasjoner har tilsvarende registre under sin administrasjon.

August 2016: Rapport fra Miljødirektoratet

1 / Nyheter / 2016 / August 2016 / Miljødirektoratet foreslår gebyrfinansiering av kasserte fritidsbåter



Ulovlig dumping av fritidsbåter er et miljøproblem. Et gebyrfinansiert retursystem vil gjøre det mulig for folk å levere båten til forsvarlig avfallsbehandling gratis. Foto: iStock.

Miljødirektoratet foreslår gebyrfinansiering av kasserte fritidsbåter

Ulovlig håndtering av kasserte fritidsbåter har blitt et betydelig lokalt miljøproblem. Miljødirektoratet foreslår å finansiere håndteringen av båtene gjennom et årlig gebyr og et obligatorisk småbåtregister. Et produsentansvar med vrakpant vil bli svært kostbart for dem som kasser nye båter

Finansiering og organisering av en returordning for kasserte fritidsbåter

Ulovlig håndtering av kasserte fritidsbåter er ikke et nasjonalt problem, men er mange steder i ferd med å bli et betydelig lokalt problem som fordrer nasjonale virkemidler. Mange oppfatter det som problematisk å kvitte seg lovlig med en kassert fritidsbåt, og det er en sterk forventning om at det skal etableres en returordning for kasserte fritidsbåter.



Vi anbefaler i stedet at det etableres et obligatorisk, gebyrfinansiert småbåtregister. Gebyret skal dekke kostnadene ved etablering og drift av registeret og returordningen, i tillegg til innsamling, miljøsanering og behandling av fritidsbåtene som kasseres. Etablering av et obligatorisk småbåtregister reiser en del prinsipielle problemstillinger som bør vurderes først, før innretningen av et slikt register og organiseringen av innsamling, miljøsanering og behandling av kasserte fritidsbåter utredes nærmere.



DYRT: Er ikke denne båten fjernet av eieren, må kaiene ta regningen. Da Haugesunds Avis var på stedet ved Haugesjøen mandag formiddag, lå det et dekke av utlekket olje rundt båten.



KAIENE: Tore Sampson er en av eierne i selskapet som eier kaien der båten sank.

FOTO: HARALD NORDBAKKEN



SYNKER SNART: Like ved ligger en synkekårer båt til.

FOTO: ARNSTEIN OLAISEN

Risikerer å måtte betale for heving av sunket båt med ukjent eier

Båt svir for kaiere

I helgen sank en båt ved Tores Sampsons kai. Han vet ikke hvem eier er, og risikerer selv å måtte betale for heving og fjerning.

ARNSTEIN OLAISEN
arnstein.olaisen@hau.no

HAUGESUND: Sitasjonen er forsvunnet for kaiene, som har ansvar for fartøy som blir forlatt eller synker ved kai.

«Vi vet ikke hvem som eier denne båten. Det er ikke gitt tilknytning til noen om å legge den her, sier Tore Sampson.

Tidligere har han betalt for heving av en sunket trebåt, men regningen ble til slutt betalt av båtens eier.

Stort problem

«Vi må vurdere hvordan saken skal løses. Akkurat nå vet jeg ikke hvordan, sier Sampson. Han mener eiere bør være sitt ansvar bevisst og ordne opp.

«Jeg synes folk må ta vare på båtens sine, og ta ansvar for dem. Det er respektløst å ta seg til rette på denne måten, og frekt å overlate alt til kaiene.



SUNKET OG HEVET: Dette fartøyet sank ved Sampsons kai, ble hevet og regning betalt av eier. Nå regner kaiere med at båten er ødelagt og må skrapes.

Respektløst å ta seg til rette på denne måten.

TORE SAMPSON
Innvalgt og kaiere

Følgte Havnevesenets et der kaiene som må ta regningen, hvis ikke båteier ordner opp og betaler for heving og fjerning.

«Båter regnes som spesialavfall og destrueres. Vi har lenge etterlyst en god panteordning, som kunne løst problemet for mange og tatt bedre miljøansvar, sier ass. havneinspektør Leiv Saurer Løknes. Han forteller at havnevesenet nylig tok seg av en båt som var forlatt på deres område, og den regningen kom på flere titalls tusen for destruksjon.



FORLATT? Denne båten er ligger på halv ilte, med knuste vinduer og tydelige tegn på mangel på vedlikehold, ved den kommunale allmenningen mellom Kvikvåg og Røthing-Tomben.

«Båter regnes som spesialavfall og destrueres. Vi har lenge etterlyst en god panteordning, som kunne løst problemet for mange og tatt bedre miljøansvar, sier ass. havneinspektør Leiv Saurer Løknes. Han forteller at havnevesenet nylig tok seg av en båt som var forlatt på deres område, og den regningen kom på flere titalls tusen for destruksjon.



VENTER PÅ LØSNING: Samson Stensletten og Ivar Havisvold Pedersen i Haugesund Motorbåtforening.

FOTO: ARNSTEIN OLAISEN

Motorbåtforeningen spør seg hvor alle båtene tar veien til slutt

- Hvor blir båtene av?

Å kvitte seg med gamle båter på lovlig vis koster så mye tid og penger at enkelte velger andre måter.

ARNSTEIN OLAISEN
arnstein.olaisen@hau.no

HAUGESUND: «For vi fikk vrakpant på biler, ble mange doninger satt i skogen. I dag har vi gamle småbåter i tareskogen fordi vi mangler lignende ordning for båter.

Det sier lederen i Haugesund Motorbåtforening, Ivar Havisvold Pedersen, som etterlyses en ordning som vil fungere for småbåtene. De har rundt 600 medlemmer og ansvar for 270 båtplasser i fire anlegg.

I det ferske budsjettforslaget gis det signaler om at en nasjonal returordning er på trappene, men det er ulike tolkninger om hva denne vil innebære.

Foreningen må betale

Samson Stensletten i motorbåtforeningen er i tvil om hvordan problemet best kan løses.

Han er foreningens havnesjef og blant dem som har best kunnskap om småbåtkultur på våre kanter.

«Ok, hvis det innføres vrakpant noen tusen kroner. Hva skjer i alle tilfellene der båteierne må betale for krane, frakt, og destruksjon av miljøfaglig avfall? Hvis ikke en vrakpant dekker dette, vil vi være like langt, sier Stensletten.

Han kan ikke uttale seg om det er utbredt praksis lokalt at båteiere senker eller forlater båtene sine, men har i årenes løp vært med å ta hånd om forlatte båter i havnebasen.

«Noen løser kanskje problemet ved å trekke ut brenningsskogen forbi, men det er jo ingen god løsning. De gangene folk har forlatt eller latt båter forfalle i havnen her, er det motorbåtforeningen som har tatt styret og regningen. Det krever også mye dugnadsarbeid, sier Stensletten.

Foreningens ledelse mener først og fremst det må bli enklere å kvitte seg med gamle båter på lovlig vis.

«Det har ikke vært noen forpliktelser til nå. Å ha båt inkluderer ikke en ordning som forteller deg hva du skal gjøre den dagen du har behov for å kvitte deg med den. Jeg har vært i havnen her siden tidlig på 1990-tallet, har sett båtetter båt komme og bli skiftet ut, men aldri ikke hvor de gamle tar veien. Det er det jo så som vet, sier Stensletten. Han tror det



SANK: Denne båten havnet under vann ved kai i Haugesjøen for noen dager siden.

FOTO: ARNSTEIN OLAISEN

ville hjulpet på et stort problem å få en økonomisk enkel ordning på plass.

5.000 dumpes årlig

«Desverre er det slik at veldig få gjenlever båtene sine i dag, og altfor ofte finner vi at folk bare dumper båtene sine i havet eller naturen. I Norge dumpes 5.000 båter hvert år, som faktisk da blir et stort for-

slagsproblem. Derfor er vi i Venstre veldig glade for at vi har fått med regjeringen og KåF på å innføre vrakpant på fritidsbåter, sier Marcus Rønnevik, 2.-kandidat for Venstre i Rogaland. Det vil ikke ta lang tid før en panteordning er på plass, tror Rønnevik.

«Uloslig håndtering av kasserte fritidsbåter er ikke et nasjonalt problem, men er mange steder et betydelig lokalt problem, sier han.

«Vi har utredet en mulig løsning, og denne har vært til behandling i Miljødepartementet. Vi anbefaler at det etableres et obligatorisk, gebyrfinansiert småbåtregister. Gebyret skal dekke kostnadene ved etablering og drift av registeret og returordningen, i tillegg til innsamling, miljøsanering og behandling av fritidsbåter som kasseres, påpeker Thommesen.

Han forteller at det finnes over 700.000 småbåter i Norge, og at mange er over 30 år gamle.

«Uloslig håndtering av kasserte fritidsbåter er ikke et nasjonalt problem, men er mange steder et betydelig lokalt problem, sier han.



Virkemidler for håndtering av en vrakpant/ - tilskuddsordning

- Organisering av returordning
- Håndtere innsamling, miljøsanering og behandling av kasserte fritidsbåter
- Refusjons- og tilskuddsordninger
- Offentlig fritidsbåtregister
- Gebyrinnkreving



Sjøfartsdirektoratet har erfaring med tilskuddsforvaltning og innkreving av gebyr

- Har i dag en 100% digital løsning for tilskudd til sysselsetting av sjøfolk
 - I 2017 budsjett på 2,1 milliarder
 - 2700 vedtak årlig
 - 5400 utbetalinger direkte til bankkonto
- Løsning er tilknyttet felleskomponenter
 - Altinn
 - Kontakt og reservasjonsregister
 - Sikker digital postkasse (Digipost/E-boks)
- Løsning kan med enkle grep utvides til å håndtere vrakpant



Sjøfartsdirektoratet har teknisk kompetanse

- Klarering for destruering
 - Frakt på bil
 - Slep
 - På fartøy / lekter osv.
- CE-merking
- ISO-standard
- Miljømessige avklaringer



Sjøfartsdirektoratet har kompetanse innen sertifikater og holdingsskapende arbeid

- Båtførerprøven (regelverk, pensum, prøven og sertifikat)
- Tilsyn av opplæringscenter
- Fritidsskippercertifikat (D5L)

- Årlig Fritidsbåtkonferanse
- Holdingsskapende arbeid
- Regler for bruk av redningsvester

- Har oversikt over omkomne i fritidsbåter– analyse og risikovurderinger



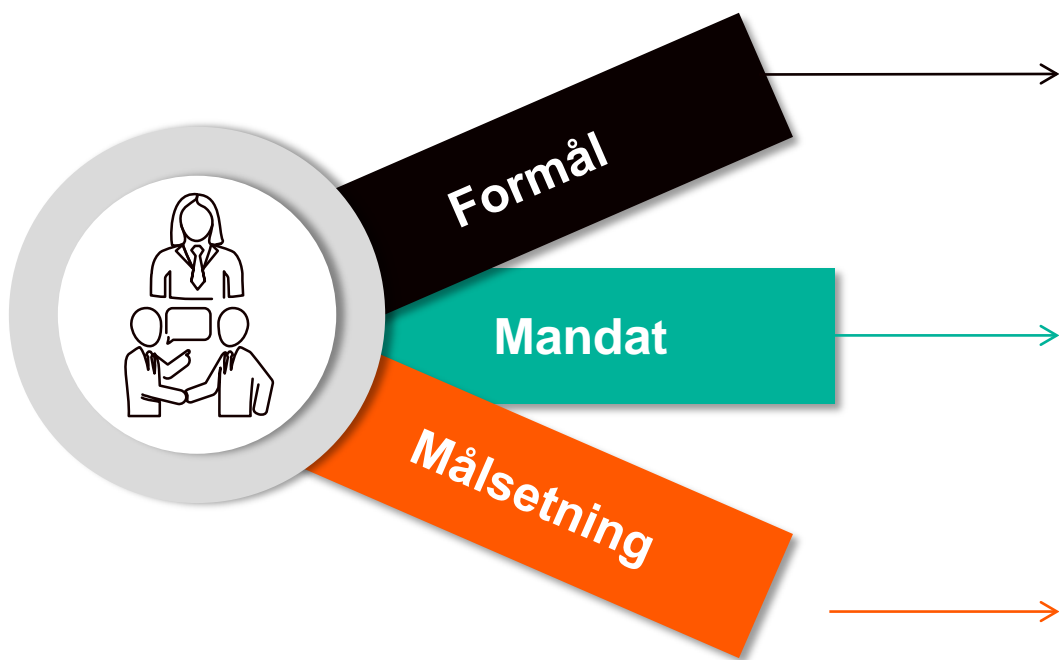
Sjøfartsdirektoratet har ansvar for realregister for frivillig registrering av fritidsbåter

Skipsregisteret NOR

- Pliktig registrering 15 meter og over
- Frivillig registrering av alle fartøy under 15 meter
 - herunder småbåter og fritidsfartøy mellom 7 og 15 meter



Prosjekt for utvikling av nytt skipsregistersystem



Fremtidsrettet løsning basert på digitalisering og utstrakt bruk av fellestjenester og tilrettelagt for eTinglysing

Ny fagapplikasjon for Skipsregistrene basert på totalarkitektur for Sjøfartsdirektoratet og utstrakt bruk av interne- og nasjonale fellestjenester.

Modernisert Skipsregister
Tilrettelagt for E-tinglysning
Betalingsløsning på nett



Sjøfartsdirektoratet har verktøyet, lang erfaring og høy kompetanse på plass for også ivareta en vrakpant/tilskuddsordning og fritidsbåtregister når det gjelder å

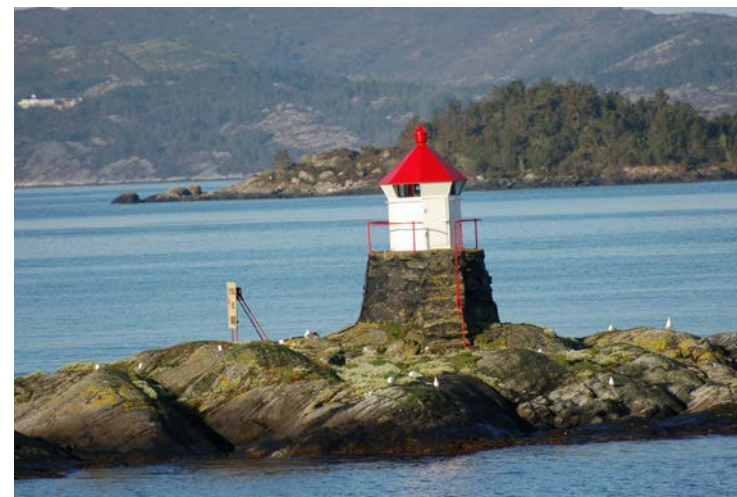
✓ Styrke sjøsikkerheten

- Hvem eier en båt ved havari, ulykker m.v
- Gjennom små midler – innføre årlig gebyr
- Midler til redningsselskapet og andre som driver både redning og forebyggende arbeid





- ✓ Gi løsning på noen av miljøutfordringene
- ✓ registrering av alle fartøytyper
- ✓ fordel at søk på eier av norske fartøy finnes ett sted – unngå dobbeltregistrering
- ✓ innkreving av gebyr
- ✓ håndtering av tilskuddsordninger
- ✓ teknisk kompetanse mm
- ✓ Sdir har gode rapporteringsløsninger til andre offentlige og private virksomheter (Web services)



Takk for meg !

