

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 2222
5509 Haugesund

Vedrørende rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt – oppsummering av høringsuttalelsene

Ved brev av 2. september 2011 ba statsråd Trond Giske sjøfartsdirektør Olav Akselsen om å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten ved fritidsbåtbruk i et bredt perspektiv.

Sjøfartsdirektøren overleverte arbeidsgruppens rapport til statsråd Giske under en pressekonferanse i Oslo 12. april 2012. Sjøfartsdirektoratet sendte deretter rapporten på høring. Høringsfristen utløp 13. juli 2012.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 29 høringsuttalelser, som vedlegges dette brev.

Under følger først en kort og generell oppsummering av høringsuttalelsene. Derneft har vi kort gjengitt arbeidsgruppens forslag til tiltak, sammen med en gjengivelse av hva høringsinstansene har uttalt om hvert av tiltakene. Under forslagene som ligger under Nærings- og handelsdepartementets ansvarsområde, fremgår kort hva som er direktoratets vurdering etter høringen, herunder eventuelt hva som bør gjøres videre med forslaget.

Det understrekes at dette dokumentet kun er en kortfattet fremstilling av rapporten og høringen.

1 Generelt om hvordan høringsinstansene stiller seg til rapporten

Av høringsinstansene er det kun Datatilsynet og Helse- og omsorgsdepartementet som ikke har hatt merknader. Helse- og omsorgsdepartementet presiserer imidlertid at de ønsker å være med i det videre arbeidet med rapporten. De øvrige høringsinstansene har kommentert rapportens innhold.

De fleste av høringsinstansene støtter rapportens hovedkonklusjoner og de tiltakene som arbeidsgruppen har foreslått. Spesielt er det mange som er opptatt av følgende:

- Holdningsskapende arbeid
- Spørsmålet om påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter og kajaker underveis
- Spørsmålet om skjerping av promillegrense for føring av fritidsbåt
- Krav til båtføreres kompetanse
- Styrking av kontrollapparatet
- Undersøkelse av ulykker
- Tiltak rettet mot fisketurister
- Spørsmålet om nasjonale fartsgrenser



Noen av høringsinstansene har etterlyst problemstillinger som de mener burde vært drøftet i rapporten. Flere av høringsinstansene mener bl.a. at det er en mangel ved rapporten at den ikke drøfter spørsmålet om et obligatorisk register for fritidsbåter / eiere. Det er også påpekt at rapporten har et bredt fokus rettet mot motoriserte fartøy, mens farkoster som ros eller padles knapt er nevnt.

2 Fortsatt og økt satsing på holdningsskapende arbeid

Arbeidsgruppen mener at en forbedring av ulykkestallene forutsetter at båtbrukernes holdninger til sikkerhet forbedres. Fortsatt og økt satsing på holdningsskapende arbeid er derfor det overordnede tiltaket som arbeidsgruppen foreslår. Arbeidsgruppen mener at det gjøres mye godt holdningsskapende arbeid i dag, og det er viktig at organisasjonene sikres ressurser til å føre dette arbeidet videre. Arbeidsgruppen mener videre at det er behov for en bedre samordning av det holdningsskapende arbeidet enn i dag, og at det er naturlig å peke på Sjøfartsdirektoratet som en slik samordnende enhet. Arbeidsgruppen fremhever imidlertid også at det holdningsskapende arbeidet ikke bare er et tiltak som kan sees isolert, men må betraktes i samspill med de andre tiltakene som er omtalt i rapporten.

2.1 Høringsinstansenes syn

Mange av høringsinstansene er enige med arbeidsgruppen i at fortsatt og økt satsning på holdningsskapende arbeid er viktig. Det er også flere som er enige i at det er behov for en bedre samordning av arbeidet enn i dag, og mener direktoratet er en naturlig samordnende etat.

Norsk Seilforbund har vært representert i arbeidsgruppen, og har tatt dissens på forslagene om at regjeringen vurderer påbud om bruk av flytevest og en skjerping av den gjeldende promillegrense. De mener at det ikke først og fremst er behov for nye lover og reguleringer, men at det er viktig å arbeide for at de lover og regler som vi allerede har blir overholdt. I sin høringsuttalelse fremhever de at deres oppfatning er at en *«økt satsning på holdningsskapende tiltak, sammen med økt kontrollvirksomhet vil være den beste veien å gå for å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåter.»*

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) mener at det holdningsskapende arbeidet er et viktig virkemiddel for å få ned antall ulykker. De påpeker at resultatene fra DSBs tilsyn med forbrukertjenesten båtutleie i 2011 viser at det er et behov for å gjøre utleienæringen mer bevisst sitt ansvar. DSB mener at det forebyggende arbeid som de selv utfører på området både er kompetansehevende og holdningsskapende for næringen. Videre skriver de: *«For å kunne jobbe helhetlig og kontinuerlig på dette området er det viktig at bevilgningene til de aktuelle direktorater økes slik at tilsyns- og informasjonsaktiviteten kan styrkes og videreutvikles.»* DSB viser også til at det har vært, og er, et godt myndighets samarbeid på sjøfartsområdet. Et eksempel er den arbeidsgruppen som Sjøfartsdirektoratet satte ned i 2011, for å se på tiltak for å bedre sikkerheten for fisketurister. Gruppen bestod av Sjøfartsdirektoratet, DSB, Fiskeridirektoratet og NHO-Reiseliv¹. Gruppens mandat var å gå ut med informasjon til både turist og utleier for å informere om forebyggende tiltak og gjeldende regelverk.

AV-OG-TIL støtter også opp om arbeidsgruppens vurderinger av holdningsskapende arbeid. De skriver at de synes: *«det er bra at vi har fått en rapport som ser bredt på utfordringer og mulige løsninger knyttet til sikkerhet for fritidsbåtlivet, og fokus på bredt og koordinert holdningsskapende arbeid.»* AV-OG-Til har videre beskrevet hvordan kampanjen «Klar for sjøen» jobber for *«å påvirke den enkeltes kunnskap om sikkerhet og risiko på sjøen, og derigjennom endre den enkelte båtførers holdning til alkoholbruk. Visjonen er å redusere antall ulykker og antall druknede, gjennom å øke oppmerksomheten rundt farene ved å kombinere alkohol og båtføring, samt drukningsfaren med promille.»* AV-OG-TIL nevner også betydningen av at båtførere får kunnskap gjennom det holdningsskapende arbeidet: *«Det trengs bredspektret og langsiktig arbeid basert på et enda grundigere faktagrunnlag om fritidsbåtulykker. Gjennom dette arbeidet får båtfolk mer kunnskap om risiko og farer forbundet med promille, som fører til at holdninger styrkes og adferd endres, og som derigjennom gir større aksept for sikkerhetskrav og reguleringer, og reduserer skader og ulykker.»*

¹ Etter hvert tiltrådte også Innovasjon Norge arbeidsgruppen.

Også Redningsselskapet er opptatt av kunnskap i det holdningsskapende arbeidet. I vedlegg til deres høringsuttalelse, Resolusjon vedtatt på Redningsselskapets representantskapsmøte i Stavern 2. juni 2012, står følgende: «*Redningsselskapets representantskap krever også at det i tillegg til informasjonskampanjer legges til rette for økt fokus på sjøvettopplæring i skole og barnehage.*»

Oslo politidistrikt er enig med arbeidsgruppen i at det er viktig med en sentral koordinering av det holdningsskapende arbeidet, og at en større innsats fra Sjøfartsdirektoratet ville vært hensiktsmessig. De påpeker at det i dag later til at ansvar er fragmentert mellom en rekke departementer og direktorater. Samtidig understreker Oslo politidistrikt at en sterkere koordinering ikke må gå på bekostning av den frivillige innsatsen, som er stor og viktig.

Østfold politidistrikt fremhever også at det er viktig at det er en offentlig myndighet som koordinerer arbeidet med det holdningsskapende arbeidet og at Sjøfartsdirektoratet er et naturlig forankringspunkt. De skriver: «*Det er svært mange aktører som har interesse for og er «aksjeeiere» i forhold til holdningsskapende arbeid. Det er da viktig at arbeidet blir koordinert på en effektiv måte slik at effekten av jobben som nedlegges blir størst mulig. Den frivillige innsatsen, som er formidabel, må stimuleres og det er viktig at kampanjer og liknende har et felles budskap. I motsatt fall druknes ofte budskapene i forskjellige organisasjoners iver etter å vises i media.*»

Finansnæringens fellesorganisasjon skriver at de ser nytten av det holdningsskapende arbeidet, men de påpeker samtidig at det er en kjent utfordring at dette er et arbeid som det kan være vanskelig å få god effekt av. Videre at det er vanskelig å måle effekten av innsatsen. De mener at holdningsskapende arbeid må kombineres med andre tiltak hvis maksimal effekt skal oppnås. Videre viser de til at det i rapporten står at Sjøfartsdirektoratet må ha en sentral rolle i koordineringen. De påpeker at Vegdirektoratet er en sammenlignende etat, og reiser spørsmål ved om Staten burde bevilge midler til å bygge opp «*Sjøens Trygg Trafikk.*» De skriver «*FNO tror at en frivillig organisasjon, f.eks. Redningsselskapet, med hjelp av statlig grunnfinansiering kunne bli en ny sterk aktør på dette området.*»

MA-Rusfri trafikk og livsstil og Fiskeridirektoratet fremhever behovet for holdningsskapende arbeid i sine høringsuttalelser. Folkehelseinstituttet, Kystverket og Telenor Maritim Radio skriver også at de støtter fortsatt og økt satsning på holdningsskapende arbeid.

2.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Høringen viser at det er bred enighet om at båtfolks holdninger er viktige for sikkerheten på sjøen. De som har uttalt seg om temaet støtter i all hovedsak arbeidsgruppens forslag. Sjøfartsdirektoratet støtter derfor fortsatt arbeidsgruppens konklusjoner som er presentert i rapportens kapittel 3.1.2. Vi påpeker samtidig at det må settes av nødvendige ressurser til dette arbeidet, jf. for øvrig direktoratets budsjettforlag for 2013.

3 Styrking av kontrollapparatet

Arbeidsgruppen mener at det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig politi på sjøen. Dette vil være med på å regulere atferd og øke respekten for gjeldende regelverk, noe som også vil danne holdninger over tid. Arbeidsgruppen mener at en god løsning kan være å gi Utrykningspolitiet (UP) et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. Etter arbeidsgruppens syn vil UP på sjøen kunne styrke sjøsikkerheten for fritidsbåt, gjennom at man øker politiets kapasitet. Arbeidsgruppen mener imidlertid også at Kystvaktens innsats som kontrollorgan på sjøen må opprettholdes, og om mulig økes.

Arbeidsgruppen mener videre at det er behov for å heve bøtesatsene ved overtredelser.

3.1 Høringsinstansenes syn

Svært mange av høringsinstansene støtter forslaget om å styrke kontrollapparatet, men ikke alle er enig i at ansvaret skal legges til Utrykningspolitiet (UP).

Eivind Amble skriver at det etter hans skjønn er «*mangel på overvåkning som gjerne er årsak til hva som måtte gi grunnlag for mistriksel blant lovlige båtfolk og beboere i vannkanten. Før det stilles ressurser til disposisjon for å muliggjøre et effektivt sjøpoliti er jeg redd utviklingen vil fortsette i feil retning.*»

Norske Båtskoler mener også at det er viktig med økt kontroll fra politiets side, og skriver at det som supplement kan gis økt myndighet til Kystvakten.

Einar L. Feiring skriver at det høres fornuftig ut å gi Utrykningspolitiet et økt ansvar for kontrollaktivitet på sjøen. Han savner likevel en diskusjon om det vil være enda mer formålstjenlig å overføre mesteparten av sjøovervåkingen til Kystvakten. Han viser til at Kystvakten har maritim og operativ kompetanse og bør kunne løse dette på en utmerket måte.

MA støtter også at Politiet og Kystvakten må gis de nødvendige ressurser for å håndheve reglene for sikker bruk av fritidsbåter.

Folkehelseinstituttet mener styrking av kontrollapparatet er viktig og er positiv til UP på sjøen. De skriver: «*Dersom innskjerpede regler skal overholdes er det viktig å styrke kontrollapparatet, både kontroll av fartsovertredelse, kontroll ved mistanke om alkohol eller annen rus påvirkning, samt overholdelse av krav om verneutstyr. Økt kontrollaktivitet kan også virke forebyggende. Folkehelseinstituttet ser spesielt positivt på planer om å gi UP kontrollfunksjonen på sjøen. UP har betydelig erfaring fra veitrafikk kontroll og bør således være vel kompetente til overvåkning og kontrollfunksjoner til sjøs.*»

Finansnæringens Fellesorganisasjon er også enig i behovet for økt kontroll. Samtidig påpeker de at dette blir et prioriteringsspørsmål for kontrollmyndigheten. De skriver: «*Vi tar ikke stilling til om det bør bli et utrykningspoliti til sjøs, men tror lokalkunnskapen det enkelte politidistrikt innehar vil være et sentralt element for å kunne utføre gode kontroller langs vår lange kystlinje.*» De mener også at et obligatorisk småbåtregister er en viktig forutsetning for å kunne holde et forsvarlig kontrollnivå.

Redningsselskapet er opptatt av at det de mener er det mest effektive tiltaket, nemlig innføring av påbud om bruk av flyteplagg under fart i åpen båt, iverksettes snarest. Videre påpeker de at det må settes inn ressurser på å øke kontrollen med at regelverket overholdes.

Agder-, Østfold og Oslo politidistrikt går imot å gi Utrykningspolitiet et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. I følge Politidirektoratets sammenfatning av politidistriktenes høringsuttalelser begrunnes dette med «*at det er lite hensiktsmessig å opprette nye enheter som vil kreve investeringer i materiell og mannskap med spesialkompetanse, i stedet for å bygge på eksisterende beredskap med politibåter, lokalkunnskap og kompetanse hos båtførerne. Politidistriktene påpeker at dette i så fall vil medføre mindre fleksibilitet i den daglige oppgaveløsningen og en dårlig ressursutnyttelse. Oslo og Østfold politidistrikt viser til at politiets sjøtjeneste i tillegg har en rekke andre oppgaver, eksempelvis miljøoppsyn, ordensoppdrag og forebyggende politiarbeid, som til daglig ikke blir utført av UP. Østfold politidistrikt viser videre til at distriktet har et godt etablert samarbeid med svensk politi og redningstjenester og at det er naturlig at det er Østfold politidistrikt i egenskap av lokal redningssentral (LRS), som opprettholder og videreutvikler operativ kapabilitet for sjøtjenesten.*»

Nord-Trøndelag politidistrikt understreker viktigheten av at politiet styrker sin innsats på sjøen i form av tilstedeværelse og kontrollvirksomhet. De skriver at «*All erfaring tilsier at dette har en positiv forebyggende virkning som reduserer uønsket opptreden, antall ulykker og avslører overtredelser av regelverket.*» Videre mener de at det er viktig at det er politiet som forestår denne virksomheten.

Politidirektoratet har ikke kommentert hva som er deres syn, men viser til at det for tiden pågår et utredningsarbeid initiert av Justisdepartementet om organisering av politiets sjøtjeneste, hvor også UPs operative ansvar er gjenstand for vurdering. Dette arbeidet skal ferdigstilles 1.9.2012. Politidirektoratet påpeker imidlertid at det er behov for økte ressurser for politiet dersom kontrollaktiviteten skal økes i forhold til dagens situasjon. De viser til Prop. 85 L (2009-2010) Endringer i fritids og småbåtloven kapittel 7 hvor det står følgende: «*Dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere*

per år, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 millioner per år. Politidirektoratet har da tatt utgangspunkt i at det vil kreve ca. 15 ekstra årsverk til sjøtjenesten, samt anskaffelse av 3-5 moderne utrykningsfartøy. Dersom kontrollnivået skal videreføres på dagens nivå vil ordningen kreve 2 årsverk eller ca. 1,4 millioner kroner årlig. Kostnadene er primært forbundet med etterforskning, saksbehandling og klagebehandling.» Politidirektoratet skriver at de ønsker å komme tilbake med et nytt estimat når resultatet av arbeidsgruppens rapport foreligger.

Vedrørende sanksjonsapparatet, skriver Politidirektoratet og Østfold politidistrikt at det er behov for en revisjon av bøtesatsene for forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker og at dette bør gjøres like ofte som for forenklet forelegg på veien. Videre påpeker Oslo politidistrikt og Politidirektoratet at det kan være grunn til å vurdere nærmere om noen av overtredelsene som beskrives i rapporten, som ikke å ha med båtførerbevis, bør være gebyrbelagt framfor straffebelagt.

Riksadvokaten skriver at det er mye som tyder på at bøtesatsene for overtredelser av fritids- og småbåtloven bør økes i tråd med arbeidsgruppens forslag. De skriver at «En slik økning vil være i tråd med økningen av bøtesatser for overtredelser på vegtrafikklovens område. Det vises bl.a. til arbeidsgruppens redegjørelse om at lønnsnivået i Norge har økt med 70 % siden gjeldende satser for forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker ble fastsatt i 2001.» Videre skriver Riksadvokaten at arbeidsgruppens forslag om å forbeholde grove overtredelser av promillebestemmelsene ved 0,8 promille synes veloverveid, herunder at tap av førerrett eller sperrefrist for båtførere skal relateres til grove tilfeller. Riksadvokaten viser her til tilsvarende regler når det gjelder føring av motorvogn i påvirket tilstand. Riksadvokaten skriver videre at «Riksadvokatens bøtedirektiv for manglende båtførerprøve fra 2010 bør inkorporeres i forskriften om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker. Dette vil bidra til et lettere tilgjengelig regelverk og øke informasjonstilgangen.»

3.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Dette tiltaket hører under Justisdepartementets ansvarsområde.

4 Styrking av kompetanse hos båtførere

Arbeidsgruppen mener at båtbrukernes kunnskap har stor påvirkning på deres holdninger. Arbeidsgruppen foreslår at Sjøfartsdirektoratet foretar en gjennomgang av pensum til båtførerprøven, for å øke fokus på områder som kan virke ulykkesforebyggende og som fremmer godt sjømannskap. Videre mener arbeidsgruppen at det er behov for høyere kompetanse hos førerne av de hurtigste fritidsbåtene. Arbeidsgruppen foreslår at regjeringen vurderer et eget høyhastighets sertifikat og at aldersgrensen for å føre de hurtigste båtene settes til 18 år.

4.1 Høringsinstansenes syn

Mange av høringsinstansene mener det er behov for at båtførere øker sin kompetanse. Det er imidlertid få som uttaler seg om arbeidsgruppens konkrete forslag om at direktoratet gjennomgår pensum til båtførerprøven og at regjeringen vurderer hurtigbåtsertifikat, men de som har uttalt seg om disse forslagene er positive.

Fiskeridirektoratet nevner økt kompetanse som et viktig tiltak i et langsiktig perspektiv.

Kartverket påpeker i sin uttalelse at de støtter rapportens omtale av viktigheten av obligatorisk båtførerprøve og de skriver videre at de deler bekymringen om at båtførere før 1980 er unntatt fra kravet: «Særlig når det kan dokumenteres at denne aldersgruppen i større grad unnlater å gjennomføre båtførerprøve.» De skriver videre at de er enige i at noen kompetansekrav i Båtførerprøven er modne for revisjon. «Særlig er navigasjon med kart og kompass og krav om kunnskaper i misvisning og deviasjon lite brukt av mange fritidsbåteiere.» De påpeker likevel at generell kartforståelse er veldig viktig: «Særlig nå når kartbruken har endret seg mot bruk av elektroniske karttjenester i kombinasjon med GPS. Kartene er bedre, hastigheten er større og det er av stor sikkerhetsmessig viktighet at båtførerne kan lese kart og at det er krav om slik kompetanse.»

Folkehelseinstituttet nevner skjerpet krav til båtførerkompetanse som et av de tiltakene som de spesielt støtter i rapporten.

Kystverket støtter også arbeidsgruppens fokus på kompetanse hos båtfører og forslaget om å gjøre kravene til båtførerprøven mer tidsmessige. Kystverket skriver «Kompetanse hos båtførere er en forutsetning for trafiksikkerhet på sjøen. Ingen tiltak, verken merking, informasjon eller fartsgrenser kan kompensere for manglende kompetanse hos båtførere. Det er også slik at for å kunne forstå og bruke hjelpemiddel som skal gi økt sikkerhet på riktig måte, så som oppmerking, sjøkart og annen informasjon, kreves det kompetanse hos båtføreren.»

Norske Båtskoler skriver at de slutter seg til at manglende kompetanse er årsak til ulykker. Videre påpeker de at holdninger alene ikke er nok i dagens samfunn: «Vi kan bare trekke paralleller fra påbud om bilbeltebruk og mobiltelefon i bil. Det lykkes i en viss grad, men kompetanse er holdninger + kunnskap som gir beste form for sikkerhet til sjøs». De understreker at «Kunnskap oppnås ikke tilstrekkelig ved å bare gå opp til en prøve til Båtførerprøven. Vi må snakke direkte til folk samt drive noe praktisk opplæring.» Norske båtskoler er også enige i – «at Sdir må evaluere BFP + D5L slik at dette også vil kreve mer kunnskap av båtfolket.» Norske Båtskoler mener også at det skulle vært lagt inn obligatorisk praktiske ferdigheter i enhver båtføreropplæring. Norske båtskoler støtter også forslaget om et høyhastighets sertifikat: «NBS mener at her må settes en grense på 20/25 knop for fritidsbåtk brukere. Dette er enkelt å innføre for de aller fleste båter har en topphastighet oppgitt.» De mener at opplæringen til høyhastighets sertifikatet bør komme i tillegg til det ordinære sertifikatet. Videre at tilleggsopplæring kan være et teoretisk og praktisk kurs på én dag.

Finansnærings fellesorganisasjon skriver at de ser viktigheten av at båtførerne har god kompetanse, og at kompetansen må stå i forhold til båt og motor med tanke både på hastighet og størrelse. De mener også at det bør fokuseres på krav om opplæring av førere av de hurtigste båtene og påpeker: «Det går etter vårt syn en grense ved 50 knop, og fører av båter som går fortere enn dette bør ha høyhastighets sertifikat. Selv om rapporten ikke er rettet mot yrkestrafikk til sjøs, vil vi likevel nevne at vi mener det umiddelbart bør innføres krav om høyhastighetskrav for de som er båtførere i næringsøyemed med båter som kan oppnå fart over 50 knop. FNO synes denne aktiviteten er en like stor utfordring som privat bruk av høyhastighetsbåter.»

Politidirektoratet støtter i hovedsak forslaget om et hurtigbåtsertifikat og viser til disse fartøyenes skadepotensiale og behovet for en aldersgrense. De skriver økt fokus på praktisk kompetanse i bruk av båt vil «være holdningsskapende og kan virke forebyggende på ulykker. Kompetansen om erverv av båtførerbeviset skal sikre bør være så uttømmende som mulig. Hvorvidt en bør innføre ulike typer båtførerbevis med ulike kompetansekrav, bør derfor vurderes nærmere.»

Østfold politidistrikt støtter også forslaget til utvalget om et hurtigbåtsertifikat. De påpeker: «Skadepotensialet til disse raske og store båtene er meget stort i forhold til andre fartøysgrupper.» Videre skriver Østfold politidistrikt: «Det er også viktig at ansvarlig myndighet vurderer innholdet i pensum til kompetansebevisene. Økt fokus på praktisk kompetanse i bruk av båt vil være viktig i forhold til både holdninger og forebyggende i forhold til ulykker.»

Oslo politidistrikt ved Havnepolitiet støtter også forslaget til utvalget om et hurtigbåtsertifikat. De skriver: «Skadepotensialet til disse raske og store båtene er meget stort i forhold til andre fartøysgrupper. Vi har innført obligatorisk hurtigbåtkurs for våre operative båtførere før de blir godkjent.» De er også enig i at «det kan være hensiktsmessig å se på om pensum til Båtførerprøven er tilpasset sjøliv og båtliv slik det har endret seg til dagens aktive bruk av sjøen i fritidsformål, ikke minst opp mot sjøens «myke trafikanter»».

Telenor Maritim Radio skriver i sin høringsuttalelse at de støtter rapportens konklusjon om styrking av kompetanse hos båtførere.

Direktoratet for naturforvaltning er opptatt av at utenlandske fisketurister sjelden er forberedt på de sikkerhetsmessige utfordringer båtlivet langs norskekysten innebærer. De viser til at dette primært skyldes at turistene ikke kjenner farene knyttet til lokale vær-, strøm- og bølgeførhold. Det er behov for å stille konkrete krav om opplæring av båtfører når utleiebåt stilles til disposisjon for utenlandske turister uten kvalifisert båtfører. Det vises til omtalen av direktoratets høringsuttalelse nedenfor under kapitlet om fisketurisme.

Norsk Romsenter fremhever i sin høringsuttalelse begrensningene ved VHF og satellitnavigasjon, særlig i forhold til dekning. Norsk Romsenter skriver at det er viktig at brukerne har kunnskaper både om teknologiens fortrinn og begrensninger. De påpeker også i sin høringsuttalelse at GPS ikke bør brukes alene som eneste navigasjonshjelpemiddel, og spesielt ikke med høy fart i trange farvann, men anvendes i kombinasjon med annet navigasjonsutstyr og metoder. De skriver: «*Det vil i praksis si at båtførere bør ha tilgang til og kompetanse i bruk av sjøkart, kompass, ekkolodd, radar, optisk peiling, navigering etter fyr og merker samt utkikk.*» Norsk Romsenter oppsummerer at: «*tiltak som gir bedre innsikt og kompetanse hos brukerne kan bidra til å redusere den sårbarheten som ellers vil kunne oppstå som følge av utviklingen.*»

4.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Høringen viser at det også er bred enighet om at båtfolks kunnskap er viktig for sikkerheten på sjøen. De som har uttalt seg om temaet støtter i all hovedsak arbeidsgruppens forslag til at direktoratet må foreta en gjennomgang av pensum til båtførerprøven, samt at regjeringen må vurdere å innføre et eget sertifikat og en aldersgrense på 18 år for å føre de hurtigste båtene. Sjøfartsdirektoratet støtter derfor fortsatt arbeidsgruppens konklusjoner som er presentert i rapporten kapittel 3.3.5. Sjøfartsdirektoratet bemerker imidlertid at høringsinstansene ikke har en samlet oppfatning om når det bør kreves hurtigbåtsertifikat og det nærmere innholdet / kravene til et slikt sertifikat. Sjøfartsdirektoratet mener at disse spørsmålene eventuelt må gjøres til gjenstand for en egen grundigere utredning.

5 Skjerping av gjeldende promillegrense

Et klart flertall i arbeidsgruppen mener at tiden er inne for at regjeringen bør vurdere å skjerpe promillegrensen. Det er ikke dokumentert at promille på under 0,8 har ført til alvorlige ulykker, men det er likevel enighet om at en skjerping av promillegrensen gir et tydelig signal som vil bedre effekten av dagens holdningsskapende arbeid.

5.1 Høringsinstansenes syn

Et klart flertall av høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, støtter forslaget om at regjeringen vurderer å skjerpe dagens promillegrense for føring av fritidsbåter under 15 meter med motor som fremdriftsmiddel, samt seilbåter mellom 4,5 og 15 meter. Det er kun Norges Seilforbund, som også deltok i arbeidsgruppen og dissenterte til forslaget her, som skriver at de er uenige i forslaget.

Norges Seilforbund skriver følgende: «*Det fremgår av rapporten at vi har sett oss nødt til å ta dissens også på dette punkt, i det vi mener at det heller ikke på dette felt er grunnlag for å pålegge norske båtbrukere en av verdens aller, aller strengeste reguleringer. Stikkord til støtte for dette:*

- *Vi har allerede en akseptert promillegrense på 0,8 som internasjonalt sett allerede anses som rimelig strengt, men akseptert i Norge*
- *Det kan ikke påvises en økning i ulykker for førere med mellom 0,2 og 0,8 promille*
- *Skjerpelse vil altså ikke ha effekt, kun ramme lovlydige båtførere*
- *Vi beklager at Sjøfartsdirektoratet har avvist en nærmere vurdering av hvorvidt man kunne knytte en skjerpet promillegrense til hurtiggående båter*
 - *Ville vært enklere å støtte.*

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at NSF stiller seg fullstendig bak Idrettsforbundets holdninger om nulltoleranse for alkohol ved idrettsarrangementer, noe som i dag heller ikke er noe problem. Vi må her skille mellom seiling som idrett og seiling som fritidsaktivitet og rekreasjon. Videre stiller vi oss helhjertet bak holdningsskapende tiltak i forhold til alkoholbruk og føring av båt.»

Riksadvokaten skriver at de støtter flertallet i arbeidsgruppens forslag om å skjerpe promillegrensen for båter som omfattes av småbåtloven § 33. De skriver bl.a.: «*Dette vil formentlig i større grad enn med dagens promillegrense markere at alkoholpåvirkning og føring av båt ikke bør kombineres. Det vil videre, ut fra erfaringene med innføringen av en strengere promillegrense for bilkjøring i 2000, påvirke folks holdning til at båtføring i alkoholpåvirket tilstand ikke bør forekomme.*» De skriver videre: «*Alkoholpåvirkning fører til svekket*

impulskontroll og vurderingsevne, og øker risikoen for ulykker. Dette kan igjen være med på å påvirke risikotagning og andre valg som kan være medvirkende årsak til dødsulykker på sjøen. Det vises til sjøulykkestatistikken for de siste 10 år hvor 26 % av de omkomne var alkoholpåvirket. Alle omkomne har ikke vært testet for slik påvirkning og det reelle antallet anslås å være høyere. Arbeidsgruppens statistikk viser dessuten at kun 4,5 % av de som var alkoholpåvirket og omkom brukte flyteutstyr. Dette tilsier at alkoholpåvirkede har et mer ukritisk syn på sikkerhet som igjen kan lede til ulykker. Antallet båter, og herunder de hurtiggående, har økt, og det er ikke noe i samfunnsutviklingen som tilsier at denne trenden vil reduseres. Ved å skjerpe promillegrensen utviskes i større grad ulikheten i promillegrensene på sjø og land. Den nærmere fastleggingen av promillegrensen, dvs. hvorvidt den bør være 0,5 eller 0,2 har derimot Riksadvokaten ingen sikker oppfatning av. Ved forslaget om å innføre 0,2 for motorvogner undervurderte en herfra den positive effekt dette fikk ved at førere i langt mindre grad synes å spekulere i et begrenset alkoholinntak opp mot lovens grense sammenlignet med totalavhold. Sjøfartsmyndighetene er formentlig nærmest til å vurdere om dette er en ønsket effekt, også for småbåtførere. I så fall må 0,2 vurderes innført.»

Folkehelseinstituttet støtter arbeidsgruppens forslag og mener at grensen bør senkes til 0,2 promille. De skriver følgende: «Folkehelseinstituttet støtter en skjerping av promillegrensen og anbefaler primært at grensen settes til 0,2 o/oo, tilsvarende som for veitrafikkloven. En skjerpet promillegrense vil være et viktig signal om at alkohol kombinert med å føre båt ikke hører sammen, noe som vil være viktig for sikkerheten på sjøen ved en stadig økende trafikk med mange hurtiggående fritidsbåter. Fremlagt statistikk viser også at ca. 1/4 av de omkomne på sjøen var alkoholpåvirket. Selv om en spørreundersøkelse fra TØI ikke kan dokumentere om redusert promillegrense fra 0,5 – 0,2 har gitt færre ulykker i veitrafikken, viser samtidig nyere litteratur at det allerede ved 0,2 promille er registrert prestasjonsforringelser i flere forskjellige eksperimentelle tester. Flere land med høyere promillegrense (eks. USA med 0,8) har lavere grenser for yngre motorvognførere, eks 0,3 o/oo. Et argument er at yngre førere har mindre erfaring både med alkohol og føre motorvogn. I dagens situasjon er det mange unge som ferdes på sjøen med raske båter i stor fart. Argumenter for senket grense til 0,2 kan oppsummeres som følgende:

- Det er ingen tungtveiende grunner for forskjellige grenser på land og vann
- Selv om trafikkbilde på sjøen oftest er mer oversiktlig enn på land, kan det være krevende å være båtførere med høyt fart og mange båter i farvannet.
- Signaleffekten og holdning til bruk av alkohol sammen med å føre båt, er viktig, dette betyr at vi må ha regler som sier at alkohol og båt ikke hører sammen av hensyn til alle andre som også ferdes på og i vannet, dvs det preventive folkehelseperspektivet.

Statistikken viser også at alkohol har vært en viktig medvirkende faktor ved dødsulykker på sjøen hvor de fleste omkommer på grunn av drukning. Arbeidsgruppens rapport s. 26 illustrerer godt hvordan holdninger til bruk av flyteutstyr blir mer avslappet ved alkoholpåvirkning, i og med at >90% av alkoholpåvirkede omkomne på sjøen IKKE brukte flyteutstyr. [...] Rapporten nevner også andre rusmidler, selv om alkohol er det mest sentrale når det gjelder fritidsbåter. Reglene for bruk av andre rusmidler, dvs. narkotiske stoffer og legemidler som virker på sentralnervesystemet (varseltrekantmerkede) må også gjelde for båtførere tilsvarende som i veitrafikken.»

Skadeforebyggende forum mener også at promillegrensen bør settes til 0,2. De skriver: «Vi mener at det holdningsskapende arbeidet er viktig, men tidligere erfaring viser at man når de beste skadeforebyggende resultat når man arbeider parallelt med holdningsskapende, atferdsendrende og strukturelle tiltak.» Videre: «Vi ser problem knyttet til tilsyn og kontroll av et slikt regelverk, men mener at det allmennpreventive perspektivet veier høyere – og at samfunnet bør gi en enkel og tydelig melding om at ... alkohol og føring av båt ikke hører sammen. Det er også enklere å kommunisere at grensen 0,2 gjelder i alle sammenhenger – uansett om det gjelder båt eller bil.»

Norske Båtskoler uttaler seg i samme retning: «NBS mener absolutt at promillegrensen må være 0,2 som for bilførere, så også for fritidsbåter under 15 meter.»

Det samme gjør MA-Rusfri trafikk og livsstil. De skriver at de støtter forslaget og mener at «promillegrensen på veien og sjøen må være den samme: 0,2». De skriver at «Den aktuelle rapporten viser med all tydelighet hvor lik veitrafikken og båttrafikken er når det gjelder sikkerhet og problemene knyttet til dette området: De tre hovedårsakene i forbindelse med ulykker er fart, rus og manglende sikkerhetsutstyr (respektive sikkerhetsbelter

og redningsvest), eller kombinasjoner av disse årsakene. Når det gjelder rus, er det nærmest sammenfall i at omtrent hver fjerde dødsulykke har rus som medvirkende årsak på land og sjø. Større trafikk, mer krefter og større fartspotensial i kombinasjon med ruspåvirket kjøring skaper fare og alvorlige ulykker.» De begrunner også en promillegrense på 0,2 med følgende: «Dette vil også skape en enhetlig praksis mellom småbåter og større fartøyer («Småbåtloven» § 33 og «Sjøloven» § 143). Med unntakene for fritidsbåter uten motor og seilbåter under 4,5 meters lengde, kan det virke underlig at akkurat 15 meters lengde på fartøyet også skulle være en grense for ulik promillegrense. Et lengdemål vil for øvrig ikke reflektere fartspotensial, krefter, båtførerens kompetanse osv.)» Videre skriver de «Argumentasjonen omkring forskjellige promillegrenser og farene forbundet med disse, tid for å kjøre «dagen derpå» og en oppfatning av frihet på sjøen fra en forgangen tid med liten trafikk og hovedsakelig små og saktegående fritidsbåter, tillater vi oss å la ligge.»

Finansnæringsens fellesorganisasjon støtter også forslaget: «Vi støtter forslaget om en skjerping av promillegrensen til 0,2 promille. Denne grensen er akseptert ved motorferdsel på land, og det vil være et sterkt signal om at det settes krav til at båtførere tar utfordringen med alkohol og båtkjøring på alvor. En slik grense vil i realiteten være en «nulltoleransgrense» som ikke gir mulighet til «spekulerer» i om man er innenfor grensen eller ikke.»

Politidirektoratet skriver: «Politidirektoratet ser at det kan være gode grunner for å skjerpe gjeldende promillegrenser. En utvikling med økt trafikk på sjøen og økt bruk av hurtiggående båter tilsier at det er grunn til å vurdere hvorvidt det bør være adgang til fire ganger høyere alkoholkonsentrasjon i blodet for båtførere enn for bilførere. Direktoratet tar imidlertid ikke stilling til om nivået bør skjerpes til 0,2 eller 0,5 promille.» Politidirektoratet peker på at forslagene til tiltak vil «ha både økonomiske og administrative konsekvenser for politiet. Politidirektoratet vil bemerke at dette gjelder både utføring av kontroller og etterbehandlingen av de straffbare handlinger som avdekkes i forbindelse med slike kontroller, i form av etterforskning og irettesføring.»

Østfold politidistrikt støtter forslaget, og skriver: «Østfold politidistrikt støtter forslaget om skjerping av promillegrensen. Som et grensepolitidistrikt er det hensiktsmessig at Norges promilleregler blir harmonisert med Norden forøvrig slik at dette blir mest mulig enhetlig. En skjerping av promillegrensen vil kunne påvirke og forbedre holdningene til det å føre båt med «styrepils.»

Oslo politidistrikt skriver: «Vi støtter forslaget om skjerping av promillegrensen, men tar ikke stilling til om den skal være 0,2 eller 0,5. Vi mener dette bør harmonisere med internasjonal og nordisk rett, slik at dette blir mest mulig enhetlig. Man vil da lettere få forståelse hos publikum. Det vi opplever med dagens promillebestemmelse, er at mange «gambler» med grensen. Vi stopper en rekke førere som har tett oppunder 0,8. Årsaken til at vi stopper disse er at det ofte er «noe» ved håndteringen eller kjøringen av fartøyet. For øvrig viser vi til det som er sagt innledningsvis vedr det store mangfoldet av farkoster til sjøs: Å kun operere med lengdeangivelse som en angivelse av hvilken promillegrense som gjelder kan ha sine begrensninger, og ikke nødvendigvis være knyttet til sikkerhet: De lengste robåtene er som nevnt over 20 meter lange.. For «føreren» - hvem nå dette måtte være av de ni om bord – gjelder da en promillegrense på 0,2.»

Også Nord-Trøndelag politidistrikt støtter forslaget og skriver: «Vi ser ingen grunn til at promillegrensen på sjø ikke skal settes likt med bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen.»

Det fremgår av høringsuttalelsen til AV-OG-TIL at de også er opptatt av at alkohol ikke skal kombineres med båtkjøring. De har konsentrert sin uttalelse om betydningen av holdningsskapende arbeid for å øke oppmerksomheten rundt farene ved å kombinere alkohol og båtføring. De har imidlertid ikke uttalt seg om hvorvidt de støtter forslaget om at regjeringen skal vurdere om gjeldende promillegrense bør skjerpes.

Redningsselskapet har gjennom sin deltakelse i arbeidsgruppen støttet forslaget om at regjeringen vurderer å skjerpe gjeldende promillegrense. De har ikke kommentert ytterligere om temaet i sin høringsuttalelse, utover at «Vær edru» er ett av tre tiltak som Redningsselskapets representantskap, i møte i Stavern 2. juni i år, vedtok som viktigst for et tryggere og sikrere båtliv og som Redningsselskapet kommer til å fremheve i sitt holdningsskapende arbeid.

5.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Dette tiltaket hører under Justisdepartementets ansvarsområde.

6 Påbud om flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis

Det stilles i dag krav til at fritidsbåter skal være utstyrt med flyteutstyr til alle om bord under seilas. Medlemmene i arbeidsgruppen er enige om at dersom man får flere til å bruke flyteutstyr, er dette det enkelttiltaket som umiddelbart vil gi størst effekt på dødstallene for ulykker med fritidsbåt. Et klart flertall i arbeidsgruppen foreslår derfor at regjeringen nå må vurdere å innføre et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis.

6.1 Høringsinstansenes syn

Av høringsinstansene er det kun Norges Seilforbund, Norges Padlerforbund samt en privatperson som er mot forslaget om at regjeringen vurderer et påbud om flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis. Norske Båtskoler er skeptiske til forslaget.

Norges Seilforbund skriver følgende: «*Det fremgår av rapporten at vi har tatt dissens på dette punkt, idet vi mener det ikke er grunnlag for å pålegge norske båtbrukere en av verdens aller, aller strengeste reguleringer på dette feltet. Stikkord til støtte for dette:*

- *Det er på ingen måte tilstrekkelig klart hva som menes med «åpen båt»*
 - *Ut fra forsøksvis definisjon i rapporten kan store, delvis lukkede båter tenkes omfattet – noe som vil gi helt urimelige utslag*
- *Det finnes ingen i nordisk rett – og knapt nok i verden – tilnærmelsesvis like strenge krav*
- *Vestbruken er allerede på et meget høyt nivå*
 - *Bør ikke premieres med et nytt påbud*
- *Politiets argument om at brukspåbud vil gjøre kontrollvirksomhet enklere faller på egen urimelighet*
- *Man kan ikke forby/innføre påbud for alt som er farlig, jfr sykkelhjelme*
- *Holdningsskapende arbeid støttes helhjertet*
- *NSF som ansvarlig organisasjon støtter høy andel vestbruk, men mener at man ikke må frata båtfører ansvaret for selv å vurdere når det er behov*
- *Vi beklager at gruppen ikke har ønsket å gjøre en nærmere vurdering av om et slikt påbud kunne knyttes til høy hastighet*
 - *Ville vært enklere å støtte»*

Norges Padlerforbund går også imot et obligatorisk påbud om bruk av flytevest. De mener dette i realiteten vil «*kriminalisere vår trenings- og konkurranseaktivitet som er underlagt det internasjonale forbundets konkurransereglement*». De skriver at «*Padlere benytter stort sett vest på kroppen under aktivitet, men for aktiviteter i skjermet farvann kan dette fravikes i den varme årstiden, og under organisert trening og konkurranse for padlere over 16 år.*»

Einar L. Feiring er mot påbud om vest i åpen båt underveis. Han mener at dette «*er en stor inngripen i min frihet å pålegge meg å ha på flyteutstyr fordi andre mangler evne til å vurdere sin egen sikkerhet.*» Han begrunner dette med at: «*Det er mange situasjoner der det er upraktisk å ha på flyteutstyr. Få ønsker å sole seg med flyteutstyr på kroppen og jeg vil tro de fleste i mange tilfeller vil finne det upraktisk å spise med flyteutstyr på. Når jeg padler tur bruker jeg nesten alltid flyteutstyr, men når jeg trener på bane eller deltar i konkurranser i skjermet farvann, padler jeg normalt uten. Dette er vanlig praksis i de fleste padlemiljøer og jeg mener det er urimelig å frata folk friheten til å fortsette med det. Også seilbåter som i følge regelverket vil betraktes som åpne, vil en kunne tilbringe mange timer om bord. Det kan være klamt å ha på seg flyteutstyr over lang tid og det må være lov å ta av seg dette når forholdene ligger til rette for det uten å risikere sanksjoner fra myndighetene.*»

Norske Båtskoler uttrykker også noe skepsis til et påbud. De skriver: «*NBS mener at dette blir for vanskelig å kontrollere. Hvis det skal innføres bør det gjelde åpne båter (under 20 fot). NBS ser helst; at gjennom holdningskampanjer og opplæring, så må det fokuseres sterkere på bruk av flyteutstyr under visse situasjoner.*»

Redningsselskapet var representert i arbeidsgruppen og støttet forslaget der. I tillegg har de skrevet følgende i sin høringsuttalelse: «Redningsselskapet stiller seg bak rapportens hovedkonklusjoner og støtter de foreslåtte tiltak. Vi er opptatt av det vi oppfatter som det mest effektive tiltaket, nemlig innføring av påbud om bruk av flyteplagg i åpen båt, iverksettes snarest, og at det settes inn ressurser på å øke kontrollen med at regelverket overholdes.»

Skadeforbyggende forum støtter også forslaget og de skriver: «Vi mener at det bør innføres pålegg om bruk av flyteutstyr i åpen båt under ferd [...]» Videre skriver de: «Vi mener at det holdningsskapende arbeidet er viktig, men tidligere erfaring viser at man når de beste skadeforbyggende resultat når man arbeider parallelt med holdningsskapende, atferdsendrende og strukturelle tiltak.»

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap støtter også forslaget og skriver: «Det fremgår av rapporten at et klart flertall i arbeidsgruppen støtter et forslag om at regjeringen må vurdere å innføre et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis. DSB er enig med arbeidsgruppen i at regjeringen må vurdere å innføre et slikt påbud. Fra et forbrukertjenesteperspektiv er bruk av flyteutstyr et vesentlig moment i vurderingen av tjenestens sikkerhetsnivå.»

Finansnæringsens fellesorganisasjon støtter også et påbud, og skriver: «FNO støtter forslaget om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter underveis, men vi ser at det umiddelbart kan oppstå definisjonsproblemer med både hva er en åpen fritidsbåt og hva er «underveis».»

Også Politidirektoratet støtter et påbud: «Politidirektoratet støtter arbeidsgruppens forslag om krav til bruk av flyteutstyr i åpne båter under fart. I tillegg til å virke forebyggende vil et påbud være lettere å håndheve enn dagens ordning hvor politiet må kontrollere hver enkelt båt for å se om flyteutstyr er om bord.» Videre: «Som påpekt i rapporten vil et påbud kreve avklaringer med hensyn til når det skal gjelde, herunder om det skal skilles mellom ulike typer farvann, om båten har motor som fremdriftsmiddel, høy fart og hvilke krav som skal stilles til flyteutstyret.»

Østfold politidistrikt støtter også påbud: «Vi støtter påbudet om bruk av godkjent flyteutstyr i åpen båt underveis. Vi opplever at mange bruker lang tid på å finne flyteutstyret i båten og det er ofte nedlåst, når vi etterspør dette ved kontroll. Ukyndig og uriktig bruk av flyteutstyr er også en observasjon vi gjør på sjøen. Volumet av solgte oppblåsbare vester er stort, men mange vet ikke hvordan vestene skal brukes og vedlikeholdes. Et påbud om bruk av flyteutstyr vil medføre lettere kontroll for kontrollapparatet og vil trolig også påvirke holdninger til bruk av flyteutstyr på en positiv måte.»

Oslo politidistrikt støtter også forslaget. De skriver: «Vi støtter påbudet om bruk av godkjent flyteutstyr i åpen båt underveis. Vi opplever at mange bruker lang tid på å finne flyteutstyret i båten, og det er ofte nedlåst når vi etterspør dette ved kontroll. Ordningen vil medføre lettere kontroll for kontrollapparatet. For dette punktet fremstår det imidlertid viktig å avklare hva som er «båt», jf. også den tidligere omtalte avgrensningen mot «leketøy» og uklarheter ved kajaker. Videre fremgår det av forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy § 1 at forskriften ikke gjelder for båter som benyttes til idrettsformål, dersom sikkerhetsbestemmelser fastsatt av den respektive idrettsorganisasjonen følges. Oslo politidistrikt legger til grunn at dette unntaket videreføres, selv om det ikke er omtalt i utredningen.»

Nord-Trøndelag politidistrikt skriver: «Politidistriktet er enig i at det bør bli påbudt å ha flyteutstyr på seg ved bruk av kajaker, men mener at dette også må omfatte kanoer. Likeledes støtter vi at det blir påbudt om å ha på flyteutstyr ved transportetapper med åpne båter. Det forutsettes da at det blir holdt en viss hastighet. I likhet med ved skiving av forelegg for fartsovertredelser på sjø, kan grensen her legges på om båten kjører i plan eller ikke. Vi er imidlertid skeptiske til å ha et påbud om å ha på flyteutstyr ved stilleligge, når det pågår fisking/dorging, soling, bading fra båt, under kjøring med lav hastighet mv. Her ser vi en utfordring i å få forståelse for et slikt påbud og ser vel heller ikke selv den store nødvendigheten. Erfaringsmessig er det ikke under slike forhold ulykkene skjer.»

Riksadvokaten støtter også arbeidsgruppen i at det bør vurderes å innføre et påbud om bruk av flytevest for alle om bord i åpne båter under seilas. Det vises til at 222 av de 352 personene som har omkommet i sjøulykker

de siste 10 årene ikke har benyttet slikt utstyr. Riksadvokaten skriver videre: «*Dette antas å være et godt tiltak for å redusere antall omkomne og det må legges til grunn at et påbud normalt vil føre til økt bruk av flyteutstyr. En eventuell regulering av et påbud bør deretter nærmere vurderes, herunder om når plikten inntrer, hvem som skal ansvarliggjøres for eventuelle brudd og hvilken sanksjon og størrelsen på denne. Det vises til at bilbeltepåbudet fremgår av egen forskrift om bruk av personlig verneutstyr.*»

Folkehelseinstituttet og Fiskeridirektoratet støtter begge et påbud om bruk av flyteutstyr.

MA-Rusfri trafikk og livsstil kommenterer ikke direkte om hvorvidt de støtter et påbud eller ikke, men skriver følgende som kan være relevant i denne sammenheng: «*Den aktuelle rapporten viser med all tydelighet hvor lik veitrafikken og båttrafikken er når det gjelder sikkerhet og problemene knyttet til dette området: De tre hovedårsakene i forbindelse med ulykker er fart, rus og manglende sikkerhetsutstyr (respektive sikkerhetsbelter og redningsvest), eller kombinasjoner av disse årsakene.*»

6.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Selv om det er noen som går imot forslaget om et påbud om bruk av flyteutstyr, mener direktoratet at høringen viser en stor oppslutning om at regjeringen må vurdere et påbud. De motforestillingene som er kommet fra Norges Seilforbund er de samme som er omtalt i rapporten. Slik Sjøfartsdirektoratet forstår Norges Padlerforbund, er de hovedsakelig motstandere av et påbud på grunn av at dette vil være en begrensning i forbindelse med organisert trening og konkurranse for padlere over 16 år. Sjøfartsdirektoratet ser at dette kan være en utfordring, men mener at det her må kunne diskuteres om det er mulig å gi unntak, eventuelt sammen med kompensierende tiltak i konkurransesituasjoner. Under enhver omstendighet synes vi ikke dette argumentet er tungtveiende nok sett i forhold til fordelene med et vestpåbud. Sjøfartsdirektoratet mener derfor fortsatt at regjeringen bør vurdere å innføre et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter underveis, og viser til arbeidsgruppens konklusjoner som er presentert i rapporten kapittel 3.5.3. Et påbud kan inntas i lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23. Eventuelle unntak og utfyllende bestemmelser kan inntas i forskrift av 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy. I forbindelse med et lovforslag om dette, bør det utredes nærmere når påbudet skal gjelde.

7 Fartsbegrensninger

I dagens system fastsettes i hovedsak fartsgrenser for båttrafikken lokalt av kommunene.

Arbeidsgruppen foreslår tiltak for å sikre et mest mulig ensartet regelverk, og at informasjon om reglene gjøres tilgjengelig på en brukervennlig og tidsriktig måte ved blant annet tilpassede skilt og gode nettbaserte karttjenester. Arbeidsgruppen mener at det bør fastsettes en nasjonal fartsgrense i områder hvor konsekvensene av høy fart er spesielt store uavhengig av hvor man befinner seg i landet. For eksempel en lavhastighetsgrense innenfor et gitt antall meter fra land. I tillegg anbefaler arbeidsgruppen at det stilles spesifikke og ensartede krav til hvilke fartsgrenser kommunene kan fastsette lokalt, og at det igangsettes tiltak for å sørge for at kommunene opphever gamle og utdaterte fartsforskrifter. Samlet vil dette bidra til et mer ensartet regelverk som er lettere å etterleve og håndheve, samt gi grunnlag for tiltak for å øke informasjonstilgangen for båtførere.

7.1 Høringsinstansenes syn

Det er stor oppslutning rundt forslagene blant høringsinstansene.

Kystverket har avgitt en omfattende høringsuttalelse som langt på vei støtter opp under og omhandler det samme som i rapportens kapittel 3.7.4 om fartsbegrensninger.

Fiskeri- og kystdepartementet slutter seg til Kystverkets uttalelse. Videre skriver de «*Når det gjelder tiltak som ligger innenfor vårt ansvarsområde, vil Fiskeri- og Kystdepartementet be Kystverket utrede disse nærmere. Vi vil i den forbindelse se på behovet for ytterligere bakgrunnsinformasjon og tidsrammene for oppdraget. På bakgrunn av Kystverkets vurderinger og anbefalinger, vil departementet ta nærmere stilling til hvilke tiltak som bør iverksettes. Når det gjelder rapportens omtale av farvannsskilt, kan det nevnes at departementet har bedt*

Kystverket om å sende utkast til forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger på høring så snart som mulig med en tre måneders høringsfrist.»

Kartverket mener at fartsgrenser på sjøen er et «viktig sikkerhetstiltak». Videre at det er «viktig med gode generelle regler», samt at det er «viktig å kommunisere disse til brukerne både gjennom sjøkartene og gjennom andre kanaler». De påpeker imidlertid at Kartverket må «følge internasjonale standarder fra IHO (International Hydrographic Organization) når det gjelder hvordan informasjonen skal vises» og at «kartografi og målestokk er begrensende faktorer for hva som kan vises i kartene». De påpeker avslutningsvis at «Det er bra at det settes fokus på at innføring av fartsbegrensninger vil medføre arbeid både for Kystverket og Kartverket. Men dette skal ikke være noen begrensende faktor. Det er en del av vår jobb som landets offisielle sjøkartverk å bringe slik informasjon ut til brukerne gjennom våre produkter og dermed øke sjøsikkerheten.»

Riksadvokaten skriver at de tiltrer det som arbeidsgruppen beskriver i forslaget om å innføre en nasjonal fartsgrænse for å få et mer enhetlig regelverk og øke informasjonstilgangen til kontrolltater og båtfører. De påpeker imidlertid at: «Den nærmere utformingen av regelverket og forholdet mellom sentral og lokal regulering bør ut fra erfaringene fra 2003 gjennomgås grundig og eventuelt bli gjenstand for en separat utredning og høring.»

Finansnæringens fellesorganisasjon støtter rapportens konklusjoner her og skriver: «Vi støtter fullt ut rapportens forslag på dette området og ser en stor fordel med mest mulig likeartede regler på nasjonalt nivå.» Politidirektoratet: «Politidirektoratet støtter i likhet med Oslo og Østfold politidistrikt, arbeidsgruppens forslag. Som påpekt i rapporten er gjeldende regelverk uoversiktlig, lite tilgjengelig og vanskelig å kommunisere utad overfor brukerne. En nasjonal fartsgrænse og en regulering av kommunenes adgang til å fastsette generelle fartsgrænser vil gi et mer ensartet regelverk på området, samt representere en retts teknisk forenkling for politiet som håndhevende myndighet.»

Østfold politidistrikt skriver at de «støtter forslaget med utarbeidelse av nasjonale fartsgrænser, og at det ryddes opp i lokale fartsforskrifter i kommunene.»

Oslo politidistrikt skriver: «Havnepolitiet støtter forslaget med utarbeidelse av nasjonale fartsgrænser, og at det ryddes opp i lokale fartsforskrifter i kommunene. Vi ser at det er forskjell på Finmark og Oslo, og at det kan foretas noen differensieringer. I Sverige er det bl.a. sesongbaserte hastighetsbegrensninger i enkelte områder av landet. Dette bør også tas med i vurderingen, som en arbeidsgruppe skal jobbe med. Forutberegnelighet og tilgjengelighet er viktig, slik at publikum er i stand til å følge reglene.»

Det fremgår av Folkehelseinstituttets uttalelse at de også støtter arbeidsgruppens forslag til et ensartet regelverk for fartsbegrensninger.

Norges Padleforbund mener at hastighetsbegrensninger må reguleres inn, og viser til at «Uvettig kjøring i store hastigheter tar hvert år liv, fører til store materielle skader og skaper en mengde uoversiktlige og farlige situasjoner. Dette begrenser trivselen for det store flertall av sjøens trafikanter.» De etterlyser større «mot fra myndighetenes side for å erkjenne det faktum at fart er den faktoren som vil ha størst effekt ved å reguleres strengere, og således vil være det viktigste enkelttiltaket for å begrense ulykker til vanns. I kombinasjon med alkohol har dette ved gjentatt anledninger fått konsekvenser.» Videre skriver de «Vår påstand er at det ikke foreligger noen rasjonelle eller samfunnsmessige argumenter mot å begrense den generelle hastigheten i åpent farvann. Det vil tvert imot gi positive tilleggseffekter i form av bl.a. mindre forurensning og støy. NPF vil foreslå en nasjonal øvre hastighetsgrænse på 30 knop i åpent og oversiktlig farvann, og 5 knop i skjermet farvann og nært farvann og nært land. Politiet må kunne gis ressurser og virkemidler til å håndheve ferdelsesreguleringer strengt.»

Eivind Amble mener også at det er helt vesentlig at klar og absolutt hastighetsgrænse gjøres gjeldende nær kysten – slik som nedfelt i den forkastede forskriften av 1. juni 2001.

Norges Seilforbund påpeker i sin høringsuttalelse at de forutsetter at det gjøres noen unntak dersom fartsbegrensninger innføres:

- «Noen seilbåter oppnår naturlig høyere hastigheter enn enkelte av de alternativene som har vært drøftet. De har ingen effektiv "bremsepedal" og kan ha spesielle behov i forhold til manøvrerbarhet. Seilbåter var derfor unntatt fra den tidligere (kortlivede) fartsforskriften. Vi forutsetter at dette videreføres.
- Svært mange av våre 118 seilforeninger driver opplæring, trening og konkurranseseiling for både barn/unge og voksne i alle aldre. I forbindelse med denne virksomheten er en avhengig av å kunne benytte hurtiggående båter til instruksjon, arrangement, følge og sikkerhet. Det forutsettes unntak for slik virksomhet innen opplæring og idrett.»

7.1 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Dette tiltaket hører under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde.

8 Tiltak knyttet til fisketurisme

Arbeidsgruppen mener at utleienæringen må bli mer bevisst sine lovpålagte plikter, og anbefaler at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Sjøfartsdirektoratet jevnlig retter informasjonstiltak direkte mot denne næringen. Arbeidsgruppen anbefaler videre at regjeringen vurderer å innføre krav til VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. En forutsetning for arbeidsgruppens forslag er at det gis dispensasjon fra sertifikatplikten for bruk i utleiebåter. Dersom dette ikke lar seg gjøre, vil arbeidsgruppen begrense seg til å foreslå at det skal være utstyr som tillater automatisk varsling om bord i utleiebåter, og at det er opp til eier hvilket utstyr han vil ha.

8.1 Høringsinstansenes syn

Det er mange av høringsinstansene som mener det er behov for tiltak for å øke sikkerheten for fisketurister. Herunder at det er behov for informasjonstiltak og økt kunnskap hos fisketuristene. Det er imidlertid få som har kommentert arbeidsgruppens forslag om å innføre krav til VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. Telenor Maritim Radio går imidlertid imot dette forslaget og har foreslått en annen løsning.

Telenor Maritim Radio støtter rapportens fokus på sikkerhet om bord i utleiebåter for fisketurister, men har kommentarer til bruk av VHF som sikkerhetsutstyr om bord i denne kategori båter. Telenor Maritim Radio påpeker at dette innebærer visse utfordringer. De skriver: «Rapporten foreslår VHF DSC om bord i utleiebåter for fisketurister, forutsatt at man slipper sertifikatkrav! Sertifikatkrav for bruk av internasjonale maritime frekvenser er et internasjonalt krav nedfelt i ITU Radioreglementet (art. 47 Operator's certificate). Kravet er gjennomført i norsk lov og forskrift gjennom ekomloven og forskrift om konsesjon til å opprette og drive radioanlegg om bord i norske skip (selv om sistnevnte er overmoden for revisjon). Den beste grunnen for å installere en maritim VHF radio om bord i et fartøy, og bruke den på en ansvarlig måte, er radioens potensiale til å redde liv. Men en VHF radio er kun en "dings", om man ikke vet hvordan den skal brukes på en mest mulig korrekt måte. Og det gjelder selvfølgelig også nød- og sikkerhetsprosedyrer. En VHF om bord i et fartøy er ikke bare for å hjelpe seg selv, men man skal vite hvordan man responderer på nødannrop fra andre, og ikke minst kunne formidle en melding slik at andre forstår hvilken hjelp man selv eventuelt trenger i en faresituasjon». De mener i utgangspunktet at sikkerheten om bord i utleiefartøy for f.eks. fisketurister, burde vært behandlet som en egen rapport, siden det er nevnt flere forhold som har betydning for sikkerheten for denne gruppen: «Blant annet mangelfull kompetanse når det gjelder sjømannskap, ikke minst språkproblemer osv. Videre vil utleiefartøy nødvendigvis være knyttet til næringsvirksomhet, i motsetning til vanlige fritidsfartøy.» De mener at å utstyre utleiefartøy med VHF DSC, som rapporten foreslår, sannsynlig ikke vil styrke sikkerheten, om ikke brukeren har nødvendige kunnskaper om bruken. Her viser de også til at ingen andre land de kjenner til fritar brukere av VHF DSC fra SRC sertifikat.

Telenor Maritim Radio viser i stedet til et tidligere forslag om: «en såkalt "Grab bag" som kan inneholde en bærbar GMDSS VHF godkjent og ment for bruk hovedsakelig kun i fare- og ulykkessituasjoner. Gjerne med ekstra batteri på samme måte som kravet er for slikt utstyr om bord i så å si alle yrkesfartøy.» De påpeker at dette er nødradioutstyr som i utgangspunktet skal kunne brukes av ukyndige personer, uten sertifikat, men med en enkel opplæring i bruk av utstyret: «Slik opplæring må gis av utleier. Utleier bør (må) også sørge for kunnskaper om radiodekning i de farvann turistfiske foregår. Utleier må også inneha relevant

radiooperatørsertifikat for det aktuelle radioutstyret som skal benyttes om bord i utleiefartøy.» Telenor Maritim Radio viser til at "Grab-bagen" også kan inneholde annet nyttig nødutstyr som nødpeilesender, nøddrakter mv. De påpeker også at: «Skal et slikt forslag ha noen virkning, bør det komme som et krav i en type driftsforskrift rettet mot utleier/utleiervirksomheten.» De skriver også: «Vi benytter også anledningen til å korrigere utsagn i rapporten om at søker av radiokonsesjon må ha sertifikat (pkt. 3.6.1.1 side 69), jf. § 7 i forskrift om konsesjon nr. 951 av 27.09.1989. Kravet om sertifikat påhviler brukeren, og det kan være andre en konsesjonæren. Men konsesjonæren har ansvar for at radiostasjonen brukes som forskiftene krever. Revisjon av nåværende forskrift om konsesjon, eventuelt utarbeidelse av ny forskrift, vil være et arbeid der ansvaret for fastsettelse vil ligge hos Samferdselsdepartementet og/eller Post- og teletilsynet (PT).»

Direktoratet for naturforvaltning legger stor vekt på rapportens konklusjon om at en viktig utfordring blir å øke sikkerheten til særlig utenlandske fisketurister. De skriver at: «Erfaring viser at de sjelden er tilstrekkelig forberedt på de sikkerhetsmessige utfordringer båtlivet langs norskekysten innebærer. Dette skyldes primært at de ikke kjenner farene knyttet til lokale vær-, strøm og bølgeforhold. Med bakgrunn i det store antallet ulykker som har skjedd de siste årene knyttet til utlendingers fritidsfiske i Norge, mener DN at det er behov for å konkretisere informasjonsansvaret utover det som følger av rapporten. Vi mener at det i de tilfeller hvor utleiebåt stilles til disposisjon for utenlandske turister uten at det samtidig sørges for kvalifisert båtfører, bør stilles konkret krav om opplæring av båtfører. Vi foreslår i disse tilfellene et påbud om tvungen obligatorisk opplæring for båtfører. Dette kan gjøres i form av et offentlig godkjent kurs med særlig fokus på de utfordringer som knytter seg til båtliv og fisketurisme under norske forhold. Godkjenning av offentlig myndighet er nødvendig for å sikre at alle får et kurs av tilstrekkelig kvalitet, at alle gjennomgår samme kurset og at det i ettertid er mulig å spore hvem som har avlagt kurset. Dette siste kravet vil gjøre det nødvendig å ha en ansvarlig kursholder som sikrer at kurset foregår etter intensjonen. Vi har gode erfaringer med et elektronisk kursopplegg hvor deltakerne tilbys opplæring basert på videosnutter, teori og praktiske oppgaver. Kursets varighet tilpasses en vurdering av behovet herunder hva en må kunne forvente at fisketuristene avsetter av tid og ressurser til sin og andres sikkerhet. Kurset kan gjøres selvfinansierende.»

Fiskeridirektoratet viser blant annet til rapport av 27. juni 2011 fra en partssammensatt arbeidsgruppe om turistfiske i sjø. Denne arbeidsgruppen forslår blant annet at det innføres et obligatorisk fartøyregister hvor det fremgår om fartøyet skal brukes til utleie. Fiskeridepartementet mener det er nødvendig med et obligatorisk småbåtregister for å sikre nødvendig oversikt over fritidsbåter og dets eiere. Videre skriver Fiskeridirektoratet at «Fiskeriforvaltningen har behov for dette for å sikre sikker avregning av omsatt fangst fra fritidsbåt og at registreringsnummeret er en unik indikator for den enkelte båt. Dersom et slikt register også har opplysninger om at fartøyet benyttes til rekreasjonsfiske vil det i tillegg gi havforskerne et bedre grunnlag for estimering av fritidsflåtens uttak av marine ressurser.»

Fiskeri- og kystdepartementet skriver: «Vi anser det videre som positivt at arbeidsgruppens forslag til tiltak om turistfiske, obligatorisk registreringsordninger for turistfiskebedrifter og fartøy, ses i sammenheng med økt sikkerhet i næringen. Det vil som utvalget sier, bedre «mulighetene til å føre tilsyn med om utleier utfører sine plikter som beskrevet i produktkontrolloven og annet relevant regelverk.»

Skadeforebyggende forum ser det som ønskelig med spesielle informasjonstiltak ovenfor fisketurister. De skriver: «Norge profileres som et land med store naturopplevelser, kanskje bør en bredere anlagt informasjonskampanje vurderes, som peker på at gode naturopplevelser forutsetter kunnskap og respekt om forhold og sammenhenger.»

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap er enig med arbeidsgruppen i at regelverk alene ikke er tilstrekkelig for å få ned antall ulykker ved bruk av fritidsbåt. De skriver samtidig at: «Regelverket er likevel det naturlige utgangspunkt å se hen til når man ønsker å gjøre noe med sikkerheten. DSB arbeider derfor for å regulere utleievirksomhet av båter til turister i en egen forskrift om forbrukertjenester.» Vedrørende arbeidsgruppens forslag om at Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap og Sjøfartsdirektoratet jevnlig bør rette informasjonstiltak direkte mot næringen viser Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap til at de i juni 2012 ga ut publikasjonen Forbrukertjenesten båttutleie. Publikasjonen inneholder blant annet resultatene fra DSBs tilsyn med forbrukertjenesten båttutleie i 2011, samt oversikt over annet forebyggende arbeid som DSB utfører på området. De skriver: «Erfaringene fra disse tilsynene viser med all tydelighet at det

er et behov for å gjøre utleienæringen mer bevisst sitt ansvar. Det er grunn til å påpeke viktigheten av denne type arbeid som både er kompetansehevende og holdningsskapende for næringen. For å kunne jobbe helhetlig og kontinuerlig på dette området er det viktig at bevilgningene til de aktuelle direktorater økes slik at tilsyns- og informasjonsaktiviteten kan styrkes og videreutvikles.» Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap viser her også til det gode myndighetssamarbeid på sjøfartsområdet, for eksempel den arbeidsgruppen som Sjøfartsdirektoratet satte ned i 2011 for å se på tiltak for å bedre sikkerheten for fisketurister. Gruppen bestod av Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Fiskeridirektoratet og NHO-Reiseliv. Gruppens mandat var å gå ut med informasjon til både turist og utleier for å informere om forebyggende tiltak og gjeldende regelverk. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap skriver avslutningsvis at «*DSB støtter forslaget om at det opprettes en registreringsordning for utleievirksomhet av båter.*»

Finansnæringens fellesorganisasjon støtter forslaget om innføring av krav om VHF med DSC i fritidsbåter, men påpeker at «*slik vi tolker rapporten så er det på dette området mer eller mindre ingen krav til utleier. Hvis det innføres VHF i båter knyttet til fisketurisme så vil dette medføre at det blir en langt grundigere opplæring av de som skal leie disse båtene. Det er vel lite realistisk å tro at turistene har kunnskap om bruk av dette på forhånd. Vi er alle kjent med de tragiske ulykkene som har skjedd på dette området, og mener at rapporten kunne satt et sterkere søkelys på dette området. Vi anser at det er enda vanskeligere å nå fram med forebyggende informasjon på dette området enn til vanlige fritidsbåttbrukere. Vi mener derfor at det bør innføres krav til utleiere som sikrer at sikkerheten for denne gruppen brukere økes vesentlig.*»

Østfold politidistrikt skriver at fisketurisme ikke er særlig utbredt i Oslofjorden. De ser imidlertid et økende antall tilbydere av «Event / Opplevelsesturer» med hurtiggående RIB båter. Videre påpeker de at antall utleiebåter for fritidsbåttbruk også kan synes å øke i antall. De skriver: «*Vi mener det er viktig at kravene / regelverket for utleiere av båter og firmaer som tilbyr opplevelsesturer blir harmonisert. Formelle krav til kunnskap og ferdigheter hos leietakere vil være et viktig element for å forebygge ulykker til sjøs.*»

Norsk Romsenter har skrevet en omfattende høringsuttalelse knyttet til bruk av GPS mv. som også er relevant i forhold til forslaget om å påby VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. Det vises til gjennomgang av dette i punkt 4.1 over.

8.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Mange av høringsinstansene er opptatt av de farene som er forbundet med fisketurisme.

Flere påpeker behovet for økt kunnskap og bedre forståelse for norsk natur og klima blant fisketuristene, og det er bl.a. fremmet forslag om en tvungen obligatorisk opplæring av turistene. Direktoratet mener at det vil være vanskelig å innføre et særskilt regelverk for opplæring av fisketuristene, men mener det er viktig å legge til rette for at fisketuristene på en enkel måte kan ta båtførerprøven eller prøven for å få internasjonalt båtførersertifikat. Det er videre viktig med jevnlig informasjonstiltak mot fisketuristene og næringen. Direktoratet opplever at det er enighet om at det er viktig med informasjonskampanjer og holdningsskapende arbeidet direkte rettet mot disse gruppene. Direktoratet påpeker at det er viktig at det blir satt av nødvendige midler til fortsatt og økt satsing på dette arbeidet.

Når det gjelder forslaget om VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut til fisketuristene, er det liten oppslutning om dette blant høringsinstansene. Sjøfartsdirektoratet mener fortsatt at dette kan være et bra tiltak, men finner også at forslaget fra Telenor Maritim radio om en såkalt "Grab bag" kan være et minst like godt alternativ. Direktoratet foreslår derfor at regjeringen i stedet vurderer å innføre krav om at det skal være en slik Grab bag om bord i fritidsbåter som leies ut. Dette forutsetter ifølge Telenor Maritim Radio at utleier må inneha relevant radiooperatørsertifikat for det aktuelle radioutstyret som skal benyttes om bord i utleiefartøy. Det bør videre stilles krav til at utleierne må gi turistene som leier båten informasjon om forventet radiodekning i de aktuelle farvannene og en enkel opplæring i bruk av utstyret. Nøyaktig hva en slik Grab bag skal inneholde må eventuelt vurderes nærmere, men direktoratet mener at den minst bør inneholde en GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) VHF. Et påbud vil etter direktoratets syn være naturlig å innarbeide i en eventuell egen forskrift om forbrukertjenester ved utleievirksomhet av båter til turister. Et slikt forslag må derfor eventuelt fremmes via Justisdepartementet.

Flere av høringsinstansene har under dette temaet også påpekt behovet for å gjeninnføre et obligatorisk småbåtregister for å kunne ha bedre oversikt over fartøy som brukes til utleie.

9 Undersøkelse av ulykker

Arbeidsgruppen mener at det er behov for en grundigere gjennomgang av årsaksforhold knyttet til dødsulykker, fordi dette vil gi et bedre grunnlag for myndighetene og andre aktører til å iverksette hensiktsmessige tiltak. Arbeidsgruppen foreslår at politiets plikt til å rapportere om dødsulykker til Sjøfartsdirektoratet formaliseres i lov eller forskrift, og at Sjøfartsdirektoratet forbedrer skjemaet som i dag benyttes for politiets rapportering.

Arbeidsgruppen foreslår at det i tillegg etableres en ordning hvor Sjøfartsdirektoratet eller andre rykker ut og undersøker de mest alvorlige ulykkene grundigere enn det politiet gjør i dag. Hovedformålet vil da være å avdekke hvilke forhold som har vært medvirkende til ulykkene og til skadeomfanget, for derigjennom å komme fram til effektive forebyggende tiltak.

9.1 Høringsinstansenes syn

Mange av høringsinstansene er enige i at det er behov for bedre undersøkelser av ulykker, og at politiets rapportering til sjøfartsdirektoratet bør forbedres. Det er ingen som direkte har kommentert forslaget om at direktoratet eller andre rykker ut og undersøker de mest alvorlige ulykkene.

Fiskeridirektoratet fremhever undersøkelse av ulykker som et av flere viktige tiltak i et langsiktig perspektiv.

Folkehelseinstituttet skriver følgende: «Arbeidsgruppen påpeker dagens mangelfulle system for undersøkelse og koding av årsaksforhold knyttet til båtulykkene. En forbedring av disse forhold vil være spesielt viktig for god ulykkesstatistikk, inkludert opplysninger om årsaksforhold, som derved kan danne grunnlag for bedre informasjon og prioritering av forebyggende arbeid. Ved dødsulykker bør spesielt fører obduseres, inkludert sikring av biologiske prøver til rusmiddelanalyser. Andre alvorlige ulykker, spesielt de med personskader, bør også undersøkes så langt det er mulig. Best mulig kartlegging av årsaksforhold vil bidra til bedre statistikk og videre forebyggende arbeid.»

Kystverket er også enig i at undersøkelser av ulykker forbedres: «Kystverket er enig i at det er behov for mer systematiske undersøkelser av ulykker, da det per i dag er lite statistikk på området. Det er derfor vanskelig å vurdere hvilket tiltak som er det riktige for å få ned ulykkestallet, og hvor treffsikkert det enkelte tiltak vil være i forhold til å øke sikkerheten. Kystverket har behov for sikrere og mer detaljert informasjon om de enkelte ulykkene, slik at dette kan danne grunnlaget for bedre analyser og fremtidig statistikk. Når behovet for fartsforskrifter skal vurderes, er det ønskelig med informasjon som blant annet kan si noe om sammenheng mellom ulykker og høy fart, og om en eventuell sammenheng mellom ulykkestall og fartsforskrifter, eller mangel på sådanne.»

AV-OG-TIL påpeker også behovet for et bedre faktagrunnlag som grunnlag for det holdningsskapende arbeidet. De skriver: «Det trengs bredspektret og langsiktig arbeid basert på et enda grundigere faktagrunnlag om fritidsulykker. Gjennom dette arbeidet får båtfolk mer kunnskap om risiko og farer forbundet med promille, som fører til at holdninger styrkes og atferd endres, og som derigjennom gir større aksept for sikkerhetskrav og reguleringer, og reduserer skader og ulykker».

Skadeforebyggende forum støtter også forslaget: «Vi støtter også behovet for bedre statistikk og kunnskap om risikofaktorer og årsaksforhold, og ser behov for egne ulykkesanalysegrupper for å hente ut mest mulig kunnskap når ulykker har skjedd. Innenfor veitrafikk har egne ulykkesanalysegrupper (UAG) vært i bruk i mange år. Disse analyser gir verdifull kunnskap om årsakssamband og medvirkende forhold. Kunnskap som er nødvendig for å kunne velge effektive forebyggings tiltak. I denne sammenhengen vil vi også peke på at dette gjelder drukningsulykker generelt. Det hadde vært ønskelig med ulykkesanalyse av alle drukningsulykker, uansett hvor de skjer.»

Norges Padlerforbund påpeker også at «*Gransking av ulykker og hendelser er et viktig felt for å kunne sette inn gode tiltak for å bedre sikkerheten.*»

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap skriver: «*I den forelagte rapporten foreslår arbeidsgruppen at politiets plikt til å rapportere om dødsulykker til Sjøfartsdirektoratet formaliseres i lov eller forskrift. I de tilfeller det skjer dødsulykker ved båtutleie til turister er praksis i dag at DSB selv aktivt tar kontakt med politiet og tilbyr vår bistand. DSB skulle gjerne sett at politiet tok kontakt med DSB for bistand. Det ville vært en fordel om politiet ved dødsulykker til sjøs tok kontakt med de fagetatene som har myndighetsansvaret for det aktuelle området.*»

Finansnæringens fellesorganisasjon mener at: «*Det kan være fornuftig med ulykkeskommisjoner, men det må i så fall også medføre at den kunnskapen som erverves vitterlig kan brukes til å øke sikkerheten. Forslaget om rapportplikt ved ulykker i enhetlig form er en god begrunnelse og støttes av FNO.*»

Politidirektoratet påpeker at: «*Ifølge påtaleinstruksen § 5-14 skal politiet gi melding til berørte offentlige myndigheter når det settes i verk etterforskning om årsaken til brann eller andre ulykker, jf. straffeprosessloven § 224 annet ledd. Arbeidsgruppen opplever at faktagrunnlaget om hvorfor ulykker skjer er mangelfullt og foreslår å forbedre politiets sjekklister til å omfatte noen tilleggsopplysninger vedrørende fartøyet og eventuelt omstendighetene for ulykken, og at politiets plikt til å rapportere bør formaliseres gjennom lov og forskrift. Oslo- og Østfold politidistrikt støtter forslaget om at politiets rapportering skal forbedres. For øvrig viser vi til uttalelsen fra Oslo politidistrikt. POD finner grunn til å peke på at en slik opplysningsplikt vil kunne forankres i ny politiregisterlov med tilhørende forskrift.*»

Østfold politidistrikt støtter arbeidsgruppens forslag om at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet skal forbedres. De skriver: «*Kunnskap om hvorfor ulykker skjer er viktig i forebyggende sammenheng. Det er viktig at politidistriktene bygger kompetanse til å undersøke og etterforske ulykker til sjøs. Et riktig faktagrunnlag er viktig for å ha best mulige betingelser for å vurdere årsaker til ulykker. Politiet har ansvaret for etterforskningen av straffbare forhold og vil derfor ha behov for kompetanse til å gjennomføre slik etterforskning.*»

Oslo politidistrikt støtter arbeidsgruppens forslag om at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet skal forbedres, men dette må være innenfor rammer som politiet kan følge opp. De påpeker: «*Arbeidsgruppen peker på at politiets rapportering er mangelfull. Dette begrunnes med at det ikke er noen kode i politiets statistikk for «dødsulykke med fritidsbåt», men en undersøkelsessakskode som heter småbåtulykke / død, men som endres / oppheves dersom det blir etterforskning ifm mistanke promillekjøring osv. Dette er tilsvarende slik all statistikk i politiets systemer føres, også vegtrafiksaker, og er ikke særegent for båtsaker.*»

Eivind Amble skriver følgende: «*Jeg forstår at det stadig er motstand mot å inkludere fritidsbåthendelser i Havarikommisjonens virkeområde. Det er beklagelig, og gir lett grunnlag for spekulasjoner. Bakgrunnen for ulykker med fritidsbåt må undersøkes grundig av kompetente eksperter for å bringe oss videre.*»

Riksadvokaten viser til at arbeidsgruppen peker på manglende faktagrunnlag og flere forhold som bør endres. Riksadvokaten påpeker her kort historikken med avvikling av sjøforklaringer og sjøfartsinspektørene. De skriver: «*Ved lov av 7. januar 2005 ble det gjort endringer i sjøloven som bl.a. opphevet instituttet med sjøforklaringer og som utvidet Havarikommisjonens ansvarsområde til også gjelde undersøkelse av sjøulykker. Ordningen trådte i kraft 1. juli 2008, og fra da av opphørte hjemmelen i sjøloven for oppnevning av særskilt ulykkeskommisjon. Fra 1. juli 2008 overtok Politidirektoratet det administrative ansvaret for sjøfartsinspektørene. Riksadvokaten gav den gang sin tilslutning til at den tidligere ordningen opphørte ved at inspektørene erstattes med spesialletterforskere i politiet, uten påtalemyndighet. Riksadvokaten satte samme år ned en arbeidsgruppe for å utarbeide utkast til en felles veiledning for samarbeidet mellom politiet, påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet. Denne rapporten fra 5. juni 2009 med medlemmer fra disse tre etatene vedlegges høringsuttalelsen. I rapporten s. 27 redreggjøres for gjeldende meldepliktregler og hvordan disse ikke synes å være overholdt. Det som her fremgår må være hovedgrunnen til den mangelfulle informasjonen. Et nytt pålegg i lov eller forskriftsform til politiet synes ikke å kunne bøte på det problem arbeidsgruppen peker på.*»

9.2 Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen

Høringen viser at det er enighet om at det er behov for bedre undersøkelser og et bedre faktagrunnlag om ulykker, og flere av høringsinstansene er enige i at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet bør forbedres. Direktoratet har allerede forbedret skjemaet som politiet skal rapportere på, ved at politiet nå bes om å rapportere om flere opplysninger i skjemaet, blant annet om nasjonalitet og båtførers kompetanse. Det nye skjemaet skal være enklere for politiet å rapportere på, og det skal også gjøre det enklere for direktoratet å overføre de rapporterte opplysningene inn i vår database. Direktoratet har videre forbedret organiseringen av vår database samt verktøyet som vi benytter til å analysere dataene. Det gjenstår likevel å få på plass en formalisering av politiets plikt til å rapportere om ulykker med fritidsbåt til Sjøfartsdirektoratet. Politidirektoratet påpeker at en opplysningsplikt vil kunne forankres i ny politiregisterlov med tilhørende forskrift. Et eventuelt forslag om dette, må derfor fremmes via Justisdepartementet.

Ingen av høringsinstansene har direkte uttalt seg om arbeidsgruppens forslag om en ordning hvor noen må rykke ut for å undersøke de mest alvorlige ulykkene. Sjøfartsdirektoratet mener fremdeles at det er et stort behov for en slik ordning for å avdekke årsaksforhold som kan gi viktig informasjon for iverksetting av forebyggende tiltak. Sjøfartsdirektoratet mener at det mest naturlige er å tillegge Sjøfartsdirektoratet ansvaret for en slik ordning, så lenge Statens Havarikommisjon for transport ikke iverksetter lignende undersøkelser. Vi foreslår at Sjøfartsdirektoratet får i oppgave å få plass en slik ordning, noe som forutsetter at direktoratet tildeles midler til dette, jf. for øvrig direktoratets budsjettforslag for 2013.

10 Annet

a) Ombordstigningsanordninger

Arbeidsgruppen mener at gjeldende ISO-standard bør revideres slik at det også stilles krav til at ikke-permanente ombordstigningsanordninger skal kunne nås av en person i vannet uten hjelp. Arbeidsgruppen gir derfor sin støtte til det pågående arbeidet med å få endret standarden.

Høringsinstansenes syn:

Av høringsinstansene er det kun Finansnæringens fellesorganisasjon som har kommentert dette. De skriver at de støtter rapportens innspill når det gjelder ombordstigningsanordninger.

Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen:

Direktoratet mener at det er viktig å videreføre det pågående arbeidet med å få endret ISO-standard. Det må settes av nødvendige midler til dette arbeidet.

b) Merking av leden

Arbeidsgruppen gir sin støtte til Kystverkets arbeid med separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk, samt merking av egne fritidsbåtleder. Arbeidsgruppen understreker imidlertid at båtbrukerne må informeres om begrensningene med disse tiltakene, slik at det ikke skapes en forventning om at «alle skjær og grunner på hele kysten» skal merkes.

Høringsinstansenes syn:

Noen flere har uttalt seg om Kystverkets arbeid med merking av leden.

Kartverket skriver at de er enige i egne fritidsbåtleder noen steder, og poengterer at disse «må vises i sjøkartene på samme måte som vi allerede gjør med trafikkseparasjonssystemer flere steder.» De understreker at båtsporkart er avledede produkter fra de offisielle sjøkartene, slik at ledene må vises i begge typer produkter.

Kystverket påpeker at fritidsbåtleder ikke er noen trafikkregulering eller trafikkseparering som gir forbud eller påbud om hvor småbåter eller nyttetraffikk skal kjøre, men det vil være en særskilt tilrettelegging for at småbåttrafikken kan gå i et farvann med mindre trafikk. Kystverket skriver at det «er grunn til å tro at slike tiltak i seg selv vil øke sikkerheten for fritidsflåten. Videre vil dette gi mulighet for å sette en lavere fartsgrense her enn det er i farvannet hvor nyttetrafikken går.» Kystverket peker videre på at rapporten ikke omtaler

økonomiske eller administrative konsekvenser av dette forslaget, men at slik oppmerking innebærer en del kostnader. Hva som blir gjort av dette, beror derfor på hvilke oppmerkjingsprosjekt som får prioritet.

Østfold politidistrikt støtter forslaget om separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk. De skriver at «Kystverket har gjort et godt arbeid med ny merking av leden for fritidsflåten, men fortsatt gjenstår mye arbeid. Økt fokus på separering vil trolig føre til færre farlige situasjoner mellom nytte- og fritidsbåttraffikk.»

Oslo politidistrikt støtter også forslaget om separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk. Oslo politidistrikt tok initiativ til ordningen og de har i samarbeid med bl.a. Kystverket utarbeidet et forslag som omfattet Drøbak og inn til Oslo havn. De skriver at dette har fått svært positiv tilbakemelding, spesielt fra nyttetraffikken. De skriver videre: «Økt fritidsbåttraffikk fører enkelte steder til konfliktsituasjoner i tilknytning til områder med mye nyttetraffikk, eks. byer, fergeterminaler, olje/gassanlegg osv.»

Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen:

Dette tiltaket hører under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde.

11 Andre kommentarer fra høringsinstansene

a) Myke trafikanter

Høringsinstansenes syn:

Oslo politidistrikt mener det er positivt at spørsmål rundt sikkerhet ved bruk av fritidsbåt har blitt gjenstand for vurdering og utredning i en egen rapport. De har samtidig påpekt at rapporten har et bredt fokus rettet mot motoriserte fartøy, mens farkoster som ros eller padles knapt er nevnt. De skriver bl.a.: «I deler av landet er det et meget stort antall av «myke trafikanter» - kajaker/kanoer og robåter. I de siste 10 årene har det blitt solgt mellom 3000 til 10 000 kajaker årlig. Norges Padleforbund har 16000 aktive medlemmer, og antar at det er et sted mellom 150 000 og 200 000 personer som padler i Norge. Det er betydelig færre roere – flere av forslagene og premissene som legges for drøftingene bærer preg av at de ikke har hatt roere og padlere i tankene i det hele tatt. Når det i pkt. 2.1.1 påpekes at det de siste fem årene har vært en reduksjon i antall solgte fritidsbåter, har det vært en nesten eksplosiv vekst for noen typer farkoster – som kajaker.» Oslo politidistrikt påpeker at mens kajaker og robåter unntaksvis er nevnt, later det til at såkalte vannleketøy positivt er unntatt. De skriver videre bl.a.: «Hva som er vannleketøy og hvilke regler som bør knytte seg til disse, kunne slik Oslo politidistrikt ser det, for enkelte «leketøy» være egnet for en mer grundig gjennomgang. Det finnes kanoer til bruk for friluftsliv som har mer til felles med vannleketøy. Hvordan stiller det seg med longboards og paddleboards? Definisjoner av hva som regnes som «småbåt» og fritidsbåt og avgrensningen mot «vannleketøy» er heller ikke klar, jf. småbåtloven § 2. I noen sammenhenger er for eksempel kajaker ikke regnet som båt – for eksempel vedr krav til CE-merking. Det er i utredningen gitt uttrykk for at det er tvilsomt en kajakk er å anse som «åpen båt» i relasjon til krav til flyteutstyr. Sett hen til en del av de drøftingene som foretas i utredningen vedr for eksempel fart og flyteutstyr, synes det som om det ville vært hensiktsmessig om definisjonene hadde blitt klarere. Av informasjonen i pkt. 2.2.6 – årsaker til ulykker i Norge – fremgår at det er relativt farlig å befinne seg i nettopp robåt/jolle – som opplyses å inkludere kajaker – og som dermed absolutt bør ha en særlig oppmerksomhet i en rapport om sjøsikkerhet. Når det i pkt 24 gjøres en gjennomgang av aktører som driver med holdningsskapende arbeid, er det relativt viktige aktører som de aktuelle forbundene driver utelatt – for eksempel padleforbundets «vått sertifikat» mv.»

Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen:

Norges Padleforbund fikk forlenget frist til å innlevere høringsuttalelse om rapporten, og deres innspill til hvert av de foreslåtte tiltakene er gjennomgått. Sjøfartsdirektoratet ser at det reises interessante relevante problemstillinger av Oslo politidistrikt, og mener disse kan være gjenstand for videre diskusjon i Sakkyndig råd for sjøvekt og fritidsfartøy. Sjøfartsdirektoratet har besluttet å invitere Norges Padleforbund til å være medlem i Sakkyndig råd.

b) Behov for en prinsipiell hovedbestemmelse i sjøveisreglene

Høringsinstansenes syn:

I tilknytning til arbeidsgruppens forslag om styrking av det holdningsskapende arbeidet, skriver Politidirektoratet: «*Politidirektoratet mener, i likhet med Oslo Politidistrikt, at det kan være behov for en gjennomgang av hvilke grunnnormer som bør gjelde på sjøen, og hvilken kunnskap de sjøveisfarende bør ha om egenskaper ved de enkelte farkoster. Direktoratet stiller spørsmål ved om det i sjøveisreglene bør innføres en tilsvarende prinsipiell hovedbestemmelse som vegtrafikkloven § 3. Ved siden av å ha betydning som programerklæring har bestemmelsen selvstendig betydning ved at den fanger opp tilfeller av uaktsom opptreden i trafikken som ikke er dekket av noen av de spesielle bestemmelsene. For øvrig viser vi til uttalelsen fra Oslo politidistrikt.*»

Oslo politidistrikt skriver: «*Sjøveisreglene slik de fremstår i dag er nesten 40 år gamle, og har ikke tatt inn over seg endringene i hvordan sjølivet ser ut mange steder. Forskriften er meget omfattende og gammelmodig i språkbruken. For eksempel skal hvert «dekket» fartøy ha et eksemplar av sjøveisreglene om bord, så lenge det befinner seg i «rom sjø» og «brukes som transportmiddel». Hva som er rom sjø er ikke forklart – men det synes likevel rimelig å anta at sjøveisreglene gjelder i den trange Oslofjorden. Oslo politidistrikt ser ikke bort fra at mange av bestemmelsene er uforståelige for mange som befinner seg på vannet, og en regelgjennomgang og regelutvikling kunne være hensiktsmessig. Dette synes ikke kommentert. Oslo politidistrikt finner det derfor hensiktsmessig i denne sammenheng å vise til at «myke trafikanter» i henhold til regelverket har få rettigheter. Sjøveisreglenes regel 43 om «små fartøy» angir at*

Et fartøy som blir rodd, et maskindrevet fartøy og et seilfartøy som i henhold til regel 23 (c) eller 25 (d), bare fører eller viser en lanterne med hvitt lys, skal når det nærmer seg andre fartøy eller det ser andre fartøy nærme seg, manøvrere med forsiktighet, gå med redusert fart og om nødvendig stoppe farten. Slike fartøy skal holde godt av veien for andre fartøy.

Videre fremgår det av regel 44 om ansvar mellom fartøy følgende:

Lystfartøy og åpne båter som drives frem med årer, seil eller maskin, skal mest mulig holde av veien for større fartøy, rutegående ferger og annen nyttetraffikk, når de passerer et trangt farvann, en sterkt beferdet lei eller et havneområde.

At store fartøy med begrenset manøvreringsmuligheter og næringstrafikk generelt må ha prioritet ovenfor mye annet som finnes på sjøen er rimelig. At det er samme plikter og manglende rettigheter for robåter og kajaker som for motorbåter av alle størrelser er kanskje ikke i alle sammenhenger hensiktsmessig. I sjøveisreglene finnes det tilsynelatende ingen bestemmelse som tilsvarer vegtrafikkloven § 3: «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.» Hvilke grunnnormer som bør gjelde på sjøen og hvilken kunnskap de sjøveisfarende bør ha om egenskaper ved enkelte farkoster vil slik Oslo politidistrikt ser det påvirke den generelle sikkerheten til sjøs, og kunne fortjent en drøftelse. Når utredningen i punkt 3551 viser til betydningen av at det utvises «godt sjømannskap», er Oslo politidistrikt enig i det, men hvilken norm som legges til grunn for hva dette er, er neppe umiddelbart lett å finne for «amatørsjømannen». For ordens skyld nevnes at en kajakk er fra 350 cm lang, og en robåt laget for race og trening kan være opp til 20 meter lang, er svært skjøre og kan ha en verdi opp mot 300 000. Det krever årvåkenhet fra roeren, og desto mer forståelse og hensyn fra andre. Noen av disse små farkostene er ekstremt utsatt for bølger fra andre båter, de fylles lett med vann og kan synke. Etter ordlyden i sjøfartsreglene er det ingen grunn for «myke trafikanter» til å forvente verken hensyn eller forståelse fra andre sjøfarende, og slik er det vel kanskje også det fortøner seg når man sitter lengst nede mot vannflaten. Er dette de mest hensiktsmessige normene til sjøs i dag?»

Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen:

Sjøfartsdirektoratet viser til at lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) § 24 første ledd er en slik generell aktsomhetsregel ved navigering av fritidsbåter:

«En fritidsbåt skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.»

Når det gjelder forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene), bemerkes at de av sjøveisreglene som er internasjonale, ikke kan endres ensidig av Norge. Direktoratet er imidlertid enig i at noen bestemmelser som er særskilte for norsk farvann, se sjøveisreglene kapittel II, kan være modne for revisjon.

c) Obligatorisk småbåtregister

Høringsinstansenes syn:

Flere av høringsinstansene har tatt opp spørsmålet om et obligatorisk småbåtregister, selv om dette ifølge rapportens punkt 1.3.2 faller utenfor arbeidsgruppens mandat.

Politidirektoratet oppsummerer politiets kommentarer slik: «Oslo politidistrikt uttaler innledningsvis at det er en grunnleggende svakhet ved flere av forslagene at det ikke lenger finnes noe obligatorisk småbåtregister, og at de fleste av forslagene påvirkes av at dette ikke er på plass. Også Østfold politidistrikt fremholder at et obligatorisk småbåtregister vil være viktig for flere av rapportens forslag. Politidirektoratet ser at et småbåtregister vil ha betydning for de av arbeidsgruppens forslag som går ut på å ansvarliggjøre fartøyets eier, og kunne innebære en effektivisering av politiets kontroll med etterlevelsen av regelverket.»

Østfold politidistrikt påpeker at et obligatorisk småbåtregister vil være viktig for flere av rapportens forslag. De skriver: «Hvor dette bør plasseres skal vi ikke ha noen bastant oppfatning av, men det kan være naturlig at Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for et slikt register når de også har ansvaret for andre skipsregistre.»

Også Oslo politidistrikt uttaler seg enda sterkere. De skriver: «Det er en grunnleggende svakhet ved flere av forslagene at det ikke lenger finnes noe obligatorisk småbåtregister. De fleste av forslagene påvirkes av at dette ikke er på plass. Det er derfor svært uheldig at mandatet, og dermed rapporten, ikke tar stilling til dette. Etter politiets mening må et pliktig register på plass så snart som mulig. Vi tar ikke stilling til hvor dette bør plasseres, men det er kanskje naturlig at Sjøfartsdirektoratet har dette sammen med andre skipsregistre.»

Fiskeridirektoratet skriver bl.a.: «Når krav stilles til fartøyets eier, vil det etter Fiskeridirektoratets vurdering være viktig at en har et obligatorisk register over fritidsbåter og dets eiere. Det er i rapporten kapittel 1.3.2 gjort klart at spørsmålet om å gjeninnføre et obligatorisk småbåtregister faller utenfor arbeidsgruppens mandat. Arbeidsgruppen er imidlertid kjent med at Finansnæringsens fellesorganisasjon har utarbeidet en samfunnsmessig konsekvensanalyse om et eventuelt obligatorisk register. Denne er oversendt Nærings- og handelsdepartementet for videre oppfølging.»

Finansnæringsens fellesorganisasjon omtaler dette i tilknytning til styrking av kontrollapparatet. De skriver: «Etter vårt syn er et obligatorisk småbåtregister en viktig forutsetning for å kunne holde et forsvarlig kontrollnivå. Det er altfor mange båter som ikke er registrert, eller som det er mangelfulle opplysninger på i dagens register. Det fører til at det mangler verifiserbare opplysninger for store deler av den norske småbåtflåten. Vi er overbevist om at et obligatorisk småbåtregister må på plass for å få en tilfredsstillende effekt av økt kontrollvirksomhet.»

Sjøfartsdirektoratets vurdering etter høringen:

Sjøfartsdirektoratet viser her til at spørsmålet om et obligatorisk småbåtregister faller utenfor arbeidsgruppens mandat, jf. rapportens punkt 1.3.2.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Lars Alvestad
avdelingsdirektør