



DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 HAUGESUND

postmottak@sjofartsdir.no

Deres ref
201125365-22

Vår ref
201100598- /AC

Dato

05 JULI 2012

Høring - rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Vi viser til Sjøfartsdirektoratets brev av 13. april 2012 vedrørende høring av rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt.

Kystverket har sendt sin høringsuttalelse via Fiskeri- og kystdepartementet. Departementet slutter seg til Kystverkets uttalelse som følger vedlagt, og vil for egen del tilføye følgende:

Etter vår oppfatning omtaler rapporten problemstillinger som er av stor betydning når det gjelder sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy. Når det gjelder arbeidsgruppens forslag til 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.

Vi vil også bemerke at rapportens beskrivelse i kapittel 3.8 av hva som er gjeldende rett i Norge og Norden med tanke på utleiers ansvar og plikter ved utleie av fritidsbåter som benyttes i næringsøyemed ved turistfiske er nyttig. Vi anser det videre som positivt at arbeidsgruppens forslag til tiltak om turistfiske, obligatorisk registreringsordninger for

Vedlegg 1

Postadresse
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Kontoradresse
Grubbegata 1
Org. nr.: 972 417 815

Telefon *
22 24 90 90
Nett: fkd.dep.no

Telefaks
22 24 95 85

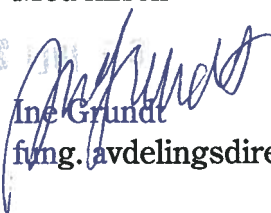
Saksbehandler
Anita Christoffersen, 22246434
postmottak@fkd.dep.no

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 produktkontrollloven og annet relevant regelverk."*

Det bemerkes avslutningsvis at det har falt ut tekst fra nederste avsnitt på side 85 i rapporten.

Fiskeri- og kystdepartementet har ingen øvrige merknader til rapporten.

Med hilsen


Ine Grundt
fung. avdelingsdirektør


Anita Christoffersen
seniorrådgiver

Kopi:
Kystverkets hovedkontor



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Deres ref:
201100598- /AC

Vår ref:
2012/1898-3

Arkiv nr:

Saksbehandler:
Jorunn Fosse Fidjestøl

Dato:
20.06.2012

Høringsuttalelse fra Kystverket - rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy

Vi viser til Sjøfartsdirektoratets høring av 13. april 2012 av rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, og til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 19. april 2012 der det bes om at Kystverkets uttalelse sendes via departementet.

1 Bakgrunn

Kystverket har deltatt med to representanter i arbeidet med rapporten. Det presiseres imidlertid at rapporten gir uttrykk for arbeidsgruppens syn.

Når det gjelder tiltakene som er foreslått, og som ligger innenfor Kystverkets ansvarsområde, forutsettes det at eventuelle tiltak skal utredes grundig i forkant, ut over det som arbeidsgruppen har lagt fram, før de eventuelt besluttet gjennomført.

Kystverket har i det følgende valgt å avgrense uttalelsen til de tiltakene som er relevante ut fra våre ansvarsområder.

Når det gjelder oppfølging av rapporten, så får Kystverket sine oppdrag gjennom departementets tildelingsbrev og bestillinger, og vi avventer hvilke prioriteringer som eventuelt vil bli gjort for vårt arbeid videre på dette feltet.

I det følgende gis Kystverkets kommentarer til enkelte deler av rapporten.

2 Fartsbegrensninger til sjøs

2.1 Nasjonal fartsgrense

Arbeidsgruppen har i punkt 3.7.4.1 (i) anbefalt at det fastsettes en nasjonal fartsgrense.

Dersom en slik fartsgrense skal utredes, må det tas stilling til en del prinsipielle spørsmål. En nasjonal fartsgrense griper inn i det lokale selvstyret, og det må vurderes om dette spørsmålet er av en slik art at det lokale selvstyret må vike for hensynet til sikkerheten.

Videre må det utredes hvem fartsbegrensningen skal gjelde for. Det må vurderes om det er hensiktsmessig å ha en fartsbegrensning som kun skal gjelde fritidsbåter, og om en slik fartsbegrensning vil øke sikkerheten tilstrekkelig. Det må også utredes hvilke unntaks- og dispensasjonsmuligheter reglene skal åpne for.

Hovedkontoret - Kystdirektøren

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 06766

Internett:

E-post:

Org.nr.:

www.kystverket.no

post@kystverket.no

NO 970 237 372

Havne- og farvannslovens formål er sikkerhet, men også blant annet framkommelighet, samt effektiv og konkurransedyktig sjøtransport. Konsekvensene for nytte trafikken bør derfor utredes, for eksempel om en slik fartsgrense kommer i konflikt med målsetningen om å få godstrafikken over fra vei til sjø.

Et viktig tema blir følgelig også vurderingen av hvilken fartsgrense som er riktig å sette, og hvilke kriterier som skal benyttes for å vurdere hva som er en riktig fartsgrense. Videre må det tas stilling til hvor fartsbegrensningen skal gjelde, og hvordan det regulerte området skal avgrenses, for eksempel om avstand fra land er en god måte å avgrense på. Det må også vurderes om fartsbegrensningen skal gjelde hele eller deler av året.

Eventuell innføring av en nasjonal fartsgrense vil medføre at den sentrale fartsforskriften må endres. Hjemmel for en slik forskriftsbestemmelse er havne- og farvannsloven § 13, og det er Fiskeri- og kystdepartementet som har myndigheten etter bestemmelsen.

Det må påregnes relativt lang saksbehandlingstid til utredning og høring av en slik forskriftsbestemmelse, før den kan vedtas. Erfaring fra tidligere viser at dette er et spørsmål som det er knyttet stor oppmerksomhet til og som vekker stort engasjement både for og imot en nasjonal fartsgrense. Det er naturlig å anta at det kreves mer tid og ressurser enn normalt i forbindelse med gjennomføring og behandling av høringen.

Det antas at en slik utredning vil ta minimum ett år. Dersom en bestilling fra departementet kommer høsten 2012, anslår vi derfor at en nasjonal fartsgrense tidligst kan tre i kraft 01.01.2014.

2.2 Lokale fartsgrenser

2.2.1 Opprydding i lokale fartsforskrifter

Arbeidsgruppen anbefaler i punkt 3.7.4.1 (ii) at det ryddes opp i lokale fartsforskrifter. Dette innebærer at gamle fartsforskrifter oppheves og at det blir laget nye forskrifter. Gevinsten av dette vil være fartsforskrifter som har samme hjemmel og er likt utformet.

En slik opprydding vil medføre arbeid i kommunene med saksbehandling og fastsetting av forskrifter, og arbeid i Kystverket med godkjenning av forskriftene. Av erfaring har vi sett at ikke alle kommuner har den nødvendige kompetansen til å lage fartsforskrifter. Det vil derfor bli en betydelig arbeidsbyrde på Kystverket i forbindelse med kvalitetssikring og godkjenning av de lokale fartsforskriftene.

Spørsmålet er om man vil få høyere sikkerhetsgevinst ved å prioritere ressursene på for eksempel informasjon om de forskriftene som finnes, framfor å bruke ressursene på å lage nye forskrifter. Ideelt sett bør man selvsagt gjøre begge deler. Vi forutsetter at dette blir utredet før man eventuelt går i gang med en slik opprydding.

2.2.2 Strengere retningslinjer for lokale fartsforskrifter – færre valg for kommunene

Arbeidsgruppen anbefaler i punkt 3.7.4.1 (ii) at det utarbeides strenge krav til hvilke fartsgrenser som kan settes lokalt, både når det gjelder antall knop, geografisk avgrensning og tidsmessige begrensninger.

Dette vil i følge rapporten medføre mer enhetlige lokale forskrifter, slik at brukeren oftere vil oppleve at det er like regler på tvers av kommunegrensene. Imidlertid vil dette redusere graden av lokalt selvstyre på området. Det kan i enkelte tilfeller tenkes at en slik begrensning vil være et hinder for å finne den "optimale" fartsgrensen for hvert område.

Forslaget innebærer at de krav som stilles til hvordan lokale fartsbegrensninger skal være, må forskriftsfestes i den sentrale fartsforskriften. Her kan for eksempel de grenser som er anbefalt i dag danne et utgangspunkt for videre arbeid. For øvrig har de anbefalte fartsgrensene med få unntak blitt fulgt av kommunene siden 2003.

Det må påregnes tid til utredning og høring i forbindelse med en slik forskriftsendring.

3 Informasjon

3.1 Skilt

Kystverket har utarbeidet et forslag til ny forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger. Planen er at denne forskriften skal sendes på høring i løpet av sommeren 2012, og at den vil tre i kraft 1.1.2013. Når det gjelder farvannsskilt vil det fremmes forslag til nye farvannsskilt som ikke benyttes i dag og til ny utforming av noen av de eksisterende farvannsskiltene. Kystverket har foreslått en overgangsperiode på 10 år i forhold til å bytte ut alle eksisterende farvannsskilt. Det er valgt en lang periode på bakgrunn av at dette er et stort arbeid og vil medføre en økonomisk og administrativ belastning, både for eksterne eiere av farvannsskilt og for Kystverket og kommuner. Det påpekes likevel at Kystverket alltid kan pålegge utskiftning tidligere, jf. havne- og farvannsloven § 19 tredje ledd. Dette vil være særlig aktuelt der hvor det er store endringer mellom de nye reglene og dagens regler, og det vil bedre sjøsikkerheten å få byttet ut dette så snart som mulig.

3.2 Karttjenester

For fritidsbåtføreren er informasjon om fartsgrenser til sjøs tilgjengelig gjennom aktuell lokal fartsforskrift, samt at den er geografisk visualisert i de offisielle sjøkartene.

Per i dag er det Kartverket sjødivisjonen (KSD) som fungerer som den "tekniske forvalteren" av den geografiske representasjonen av fartsforskriftene. "Prosesen" er at KSD mottar melding om fartsbegrensninger fra Kystverket når en ny lokal fartsforskrift er vedtatt. Forskriftens geografiske virkeområde etableres så digitalt i KSD sin primærdatabase.

Etter etablering i primærdatabasen publiseres dataene gjennom Etterretninger for sjøfarende (Efs) og i de offisielle analoge og elektroniske sjøkartene. De offisielle sjøkartene kan kjøpes og benyttes på diverse kartplottere. Dette er kartprodukter som i stor grad er myntet på den profesjonelle skipsfarten, og det antas at flertallet av fritidsbåtførerne ikke har slike navigasjonshjelpemidler i sine båter.

I tillegg er den geografiske visualiseringen i ovennevnte medier i mange tilfeller vanskelig å tolke. Dette henger sammen med at det ikke er gitt hensiktsmessige og presise retningslinjer for hvordan den geografiske representasjonen (kartdelen) til fartsforskriftene skal utarbeides av kommunen. Resultatet er at dataene om fartsbegrensninger etableres på ulike måter (f.eks. som arealer, punkter, angitt som meter fra land vha. en linje eller innenfor hele kommunens sjøareal), noe som gjør dataene vanskelig tilgjengelige for brukeren.

Fra en fritidsbåtførers ståsted, antas det å være ønskelig at informasjonen om lokale fartsbegrensninger er tilgjengelig på en enhetlig og lett tolkbar form, og at informasjonen kan nås på en moderne og tidsriktig måte.

For ett år siden var 9 av 10 solgte mobiltelefoner en smarttelefon. Så godt som alle smarttelefoner har i dag innebygget GPS, og kan dermed ta i bruk ulike tilpassede karttjenester og annen type lokasjonsbaserte verktøy og programmer. Smarttelefon med innebygget GPS og bruk av denne type funksjonalitet er i dag "allmannseie", og ikke lenger forbeholdt den "teknofile" delen av befolkningen. Kystverket mener denne teknologiutviklingen bør utnyttes i forhold til det å kommunisere gjeldende fartsregelverk ut til fritidsbåtførerne, og anser følgende for å være den optimale, tilfredsstillende situasjon:

Fritidsbåtføreren bør ha mulighet til å laste ned en gratis applikasjon via etablerte kanaler, som "App Store" etc. Applikasjonen innehar et sjøkart som grunnkart, og med enkel funksjonalitet for å vise både sin egen posisjon i kartet samt fartsbegrensninger der disse finnes.

Fritidsbåtføreren må også kunne velge å abonnere på en meldingstjeneste som varsler brukeren på mobilen når man kjører inn i et område med en fartsbegrensning, samt kjører ut av området med fartsbegrensning. Med en slik løsning når man brukeren med ønsket informasjon der brukeren er, og på brukerens premisser.

For å kunne realisere dette, er det flere momenter som må på plass, og det er viktig at disse gjøres i riktig rekkefølge. Følgende momenter anses som en riktig fremgangsmåte:

Dataeier må defineres, dvs at det må klarlegges hvem som tar ansvar for at geodataene¹ til enhver tid er oppdaterte. Etter at dataeier er definert, er neste trinn å spesifisere entydig hvordan geodataene som tilhører fartsforskriftene skal representeres i kartet.

Ettersom det er flere offentlige organer med i prosessene rundt realiseringen av fartsforskriftene, er det viktig å definere hvem som skal ha et forvalteransvar for geodataene. Vanligvis er det den som eier dataene som også forvalter dem. Det er derfor viktig at eierskapet er tydelig definert, før man ser på løsninger knyttet til selve forvaltningen av dataene.

Følgende muligheter for informasjon ut til brukerne anses å være aktuelle:

1. Gjennom de offisielle sjøkartene som i dag (dette fordrer god prosess på dataflyt mellom dataeier, teknisk forvalter og KSD).
2. Gjennom en dedikert webkartløsning hvor dataene for fartsbegrensninger sammen med et utvalg av relevante grunnkartdata presenteres sammen. Dette kan for eksempel være at Kystverket tar ansvar for å lage en egen versjon av Kystinfo som er dedikert visning av geodata tilhørende fartsforskriftene (tilsvarende det som er gjort for farledsforskriften).
3. Gjennom en "app" som tilgjengeliggjøres for gratis nedlasting via etablerte kanaler.

For å sikre en god prosess rundt gjennomføringen av ovennevnte, støtter vi arbeidsgruppens forslag om å etablere en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Kystverket, Geodatatjenesten, Kartverket sjødivisjonen, Sjøfartsdirektoratet og kommunene.

¹ Geodata: Data om objekter så som vann, hus, veier, fyr, osv, hendelser og forhold der posisjon (sted på jorda) er en vesentlig del av informasjonen.

4 Separering av sjøtrafikken

I punkt 3.9.1 i rapporten omtales tiltak som separering av motgående trafikkstrømmer av nyttetraffikk, og rutetiltak. Slik separering av motgående nyttetraffikk er i dag, for områder innenfor grunnlinjen, kun gjort i Oslofjorden, jf. forskrift 15.12.2009 nr. 1684 om sjøtraffikk i bestemte farvann (sjøtraffikkforskriften). I tillegg til dette er det nå på høring å etablere et lignende tiltak for området i Skudenesfjorden (se høring av endringer i sjøtraffikkforskriften). Det nevnes at slike separasjonssystemer kun etableres i områder der det kan påvises en klar fordel for sjøsikkerheten, blant annet hvor det er stor trafikk tetthet, et vanskelig farvann eller vanskelige meteorologiske forhold.² Det nevnes også at en slik trafikkseparering etter sjøtraffikkforskriften kun vil gjelde for fartøy over 24 meter, jf. sjøtraffikkforskriften § 2.

Betydningen for fritidsfartøy vil være at sjøveisreglene³, spesielt sjøveisregel nr. 10, gir noen føringer for hvordan fartøy skal forholde seg i trafikkseparasjonssystemer. Videre vil separering av nyttetraffikken gjøre at det kan være mer forutsigbart for fritidsbåtene hvor nyttetraffikken går. Det kan også tenkes at dette kan gjøre det enklere å gi en fartsbegrensning i områdene der nyttetraffikken ikke går.

5 Tilrettelegging og merking for småbåttrafikken

Som nevnt i rapporten punkt 3.9, kan det tilrettelegges for småbåttraffikk ved for eksempel utdyping og/eller merking av leder som er egnet for mindre båter, med tanke på å lede småbåttraffikken bort fra traseene som nyttetraffikken bruker. Dette innebærer ikke 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 småbåttraffikken kan gå i et farvann med mindre trafikk. Hurumpassasjen, som er nevnt i rapporten, er et eksempel på dette.

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 nyttetraffikken går.

Rapporten sier ikke noe om økonomiske og administrative konsekvenser av dette forslaget. Oppmerking innebærer en del kostnader, og hva som blir gjort av dette, beror på hvilke oppmerkingsprosjekt som får prioritet.

Kystverket presiserer at det etter havne- og farvannsloven § 19 andre ledd kreves tillatelse til å etablere, fjerne, flytte eller endre fyrlys, sjømerker, farvannsskilt og andre innretninger og anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere ferdsele. Myndigheten til å gi tillatelse er delegert til Kystverket. Eksisterende regelverk sikrer derfor at merkingen på sjøen er enhetlig.

6 Påbud om annet sikkerhetsutstyr

Omtalen av AIS i punkt 3.6.3 er noe unyansert. I rapporten blir det sagt at "(a)nskaffelse av AIS klasse B er således en billig måte for fritidsbåter å sikre at de "ser og blir sett" av andre sjøfarende, da spesielt større nyttefartøyer."

Kystverket vil påpeke at det ikke er gitt at AIS klasse B sikrer at småbåtene blir sett til enhver tid. Brukerne må være oppmerksomme på at AIS klasse B blant annet er designet

² IMO Resolution A 572(14) General provisions on ships' routing

³ Forskrift 1.12.1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen

for å unngå overbelastning av AIS VHF datalinken, ved å gi preferanse til AIS klasse A-trafikk. AIS klasse B antas normalt å følge Carrier Sense TDMA-standarden. Slike enheter vil grunnleggende oppdage når det er ledige tidsluker som ikke er opptatt av klasse A-brukere, og i alminnelighet bruke disse tidslukene for egen utsendelse. Videre har de begrenset senderstyrke i forhold til AIS klasse A. Oppdateringsraten for AIS klasse B på to ganger i minuttet er dessuten liten i forhold til manøvrerbarheten og fartspotensialet til mindre fartøy.

Dette tilsier at en AIS klasse B-bruker ikke uten videre kan påregne å bli observert av en AIS klasse A- eller en annen AIS klasse B-bruker, enten tidsnok eller i det hele tatt. Dette er av betydning for hvilken sikkerhetsgevinst AIS kan gi, og det betyr også at opplæring i bruken av AIS er påkrevd for sikker bruk.

7 Styrking av kompetanse hos båtførere

Kystverket støtter arbeidsgruppens fokus på kompetanse hos båtførere, og forslaget om å gjøre kravene til båtførerprøven mer tidsmessige. 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.

8 Undersøkelse av ulykker

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.

9 Holdningsskapende arbeid

Kystverket støtter arbeidsgruppens fokus på holdningsskapende arbeid.

Med hilsen

Per Jan Osdal
assisterende kystdirektør

Vigdis T. Bye
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent