



POLITIET

POLITIDIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 HAUGESUND



A2

Sjøfartsdirektoratet	
2011/25365-53	
20 JUL 2012	
Ark:	650
Enh.: AS	S.beh.:

Deres referanse
201125365

Vår referanse
2012/01199-6 008

Dato
18.07.2012

Høring - rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Vi viser til Sjøfartsdirektoratets høringsbrev av 13.04.2012 og rapport av april 2012 om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt.

Politidirektoratet har forelagt høringen for utvalgte politidistrikt. Vi har innen fristen mottatt svar fra Agder-, Nord-Trøndelag-, Oslo og Østfold politidistrikt, som følger vedlagt i kopi.

Det fremgår av arbeidsgruppens mandat, jf. rapporten punkt 1.1, at den skal vurdere sikkerheten ved bruk av fritidsbåt i et bredt perspektiv og komme med forslag til tiltak som skal øke sikkerheten.

Agder politidistrikt uttaler generelt at politidistriktet i det vesentlige slutter seg til forslagene fra arbeidsgruppen, herunder til flertallet på de punkter der det er dissens. For øvrig viser vi til det som fremkommer nedenfor til rapportens punkt 3.2.

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.

Politidirektoratet vil nedenfor knytte enkelte kommentarer til noen av forslagene. Fremstillingen følger rapportens systematikk.

Til punkt 3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet

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 sjøfarende bør ha om egenskaper ved de enkelte farkoster. Direktoratet reiser spørsmål om det i sjøveisreglene bør innføres en tilsvarende prinsipiell hovedbestemmelse som

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Hammersborggata 12
Tlf: 23 36 41 00 Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950 mva
Bankgiro: 7694.05.02388

vegtrafikkloven § 3. Ved siden av å ha betydning som programerklæring har bestemmelsen en 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.

Til punkt 3.2.3 Sanksjoner

I likhet med Østfold politidistrikt er det direktoratets oppfatning at det er behov for å vurdere en revisjon av bøtesatsene for forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker, og at dette bør gjøres like ofte som for forenklet forelegg på veg.

For øvrig kan det, slik Oslo politidistrikt fremholder, være grunn til å vurdere nærmere om noen av overtredelsene som beskrives i rapporten – som ikke å ha med båtførerbevis – bør være gebyrbelagt fremfor straffebelagt. Politidirektoratet viser i denne sammenheng til NOU 2003: 15 *Fra bot til bedring – Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff* som setter i system alternative reaksjoner mot lovbrudd og stiller nye krav til utformingen av regler. Lovavdelingen har uttalt at utvalgets anbefalinger bør følges inntil videre.

Til punkt 3.2.4 Styrking av kontrollapparatet

Arbeidsgruppen foreslår å gi Utrykningspolitiet (UP) et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen for å øke politiets kapasitet og styrke kontrollapparatet.

Agder-, Østfold- og Oslo politidistrikt går i mot dette forslaget. Sammenfatningsvis begrunner politidistriktene sitt syn med at det er lite hensiktsmessig å opprette nye enheter som vil kreve nye 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 redningstjeneste og at det er naturlig at det er Østfold politidistrikt i egenskap av lokal redningssentral (LRS), som opprettholder og videreutvikler operativ kapabilitet for sjøtjenesten. Ellers viser direktoratet til den utførlige begrunnelsen fra Agder politidistrikt på dette punktet.

Politidirektoratet viser til at det for tiden pågår et utredningsarbeid initiert av Justisdepartementet om organiseringen av politiets båttjeneste, hvor også UPs operative ansvar er gjenstand for vurdering.¹ Dette arbeidet skal ferdigstilles 1.9.2012.

Til punkt 3.3 Styrking av krav til kompetanse for båtfører?

Politidirektoratet støtter i all hovedsak forslaget om et ”hurtigbåtsertifikat” og viser til disse fartøyenes skadepotensiale og behovet for en aldersgrense. Nord-Trøndelag- og Oslo

¹ I departementets tildelingsbrev under hovedmål 1 - redusert kriminalitet, delmål 1.1 - styrket kriminalitetsforebyggende arbeid, konkrete tiltak, punkt 13 er Politidirektoratet gitt i oppdrag å: ”Utarbeide forslag til organisering av politiets båttjeneste, berunder strekningen Bergen - Trondheim. Behov for flere politibåter og mannskap må vurderes særskilt. Det bes om at det for strekningen Oslofjorden - Skagerak også utarbeides en modell hvor UP får det overordnede operative ansvaret.”

politidistrikt uttaler seg i samme retning. Videre vil økt fokus på praktisk kompetanse i bruk av båt være holdningsskapende og kunne virke forebyggende på ulykker.

Kompetansen som 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.

Til punkt 3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense?

Politidirektoratet ser at det kan være gode grunner for å skjerpe gjeldende promillegrense. 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. Samtlige politidistrikt som har avgitt uttalelse støtter forslaget om skjerping av promillegrensen. Oslo- og Østfold politidistrikt peker herunder på hensynet til harmonisering av nasjonalt regelverk og internasjonal og nordisk lovgivning.

Til punkt 3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr?

Politidirektoratet støtter arbeidsgruppens forslag om krav til bruk av flyteutstyr i åpne båter som er 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. Oslo politidistrikt uttaler seg sammenfallende.

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 fremkomstmiddel, høy fart og hvilke krav som skal stilles til flyteutstyret.

Nord-Trøndelag politidistrikt uttaler vedrørende den nærmere avgrensningen at: "I likhet med ved skrijving av forelegg for fartsøvertredelser på sjø, kan grensen her legges på om båten kjører i plan eller ikke. Vi er imidlertid skeptisk til et påbud om å ha på flyteutstyr ved stilleligge, når det pågår fiske/dorging, soling, bading fra båt, under kjøring med lav hastighet m.v." Politidistriktet er videre enig i at det bør presiseres at påbudet også skal gjelde for kajaker og kanoer.

Til punkt 3.7 Fartsbegrensninger

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 fartsgrense og en regulering av kommunenes adgang til å fastsette generelle fartsgrenser vil gi et mer ensartet regelverk på området, samt representere en retts teknisk forenkling for politiet som håndhevende myndighet.

For øvrig viser vi til uttalelsen fra Oslo politidistrikt.

Til punkt 3.10 Undersøkelse av ulykker

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.


Til kapittel 4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Som det fremgår av rapporten punkt 4 vil arbeidsgruppens forslag til tiltak 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 irettføring.

For at de foreslåtte tiltakene skal ha betydning for sikkerheten til sjøs, forutsettes det i arbeidsgruppens rapport at kontrollaktiviteten økes i forhold til dagens situasjon. Dette vil medføre behov for økte ressurser for politiet. Arbeidsgruppen uttaler at politiets kontrollvirksomhet bør økes fra 8 500 til 50 000 kontroller i året.

Politidirektoratet viser til vår tidligere uttalelse vedrørende konsekvenser for politiet av ordningen med inndragning av båtførerbevis og kjøreforbud som er referert til i Prop. 85 L (2009-2010) Endringer i fritids- og småbåtloven kapittel 7: "Dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere per år, som naturligvis også vil medføre at det vil avdekkes et økt antall overtredelser, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 millioner kroner 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 ber om å få komme tilbake til et nærmere estimat av økonomiske og administrative konsekvenser når resultatet av arbeidsgruppens rapport foreligger.

Med hilsen

 Vidar Refvik
 ass. politidirektør


 Steinart Tälge
 fung. avdelingsdirektør

Saksbehandler:
 Gunnvor Hovde
 Tlf: 23364129

Vedlegg:
 4

Kopi:
 Justisdepartementet



MOTTATT

13 JUL 2012

POLITIET

POLITIDIREKTORATET	
13 JUL 2012	
Arkiv 08-13	Arkivkode 008
Saksnr 12/1199	Dok. nr. 8

POLITIDIREKTORATET
Postboks 8051 Dep
Besøk: Hammersborggata 12
0031 OSLO

Deres referanse

Vår referanse

Dato

2012/02508-2 008

06.07.2012

Høring - Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Arbeidsgruppen som er nedsatt av Sjøfartsdirektoratet har gjort en solid jobb med "Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt". Rapporten har et omfangsrikt grunnlag og det er innhentet et stort statistisk grunnmateriale. Østfold politidistrikt ønsker med dette å kommentere enkelte forhold i rapporten. Kommentarene er relatert til rapportens eget nummersystem.

3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet.

Det er viktig at det er en offentlig myndighet som koordinerer arbeidet med holdningsskapende arbeid og Sjøfartsdirektoratet er et naturlig forankringspunkt. 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 all 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 motsatte fall drukner ofte budskapene i forskjellige organisasjoners iver etter å synes i media.

3.2 Styrking av kontrollapparatet.

Østfold politidistrikt er i mot overføring av ansvaret for politiets sjøtjeneste til UP.

Politidistriktet har i dag mange oppgaver knyttet til både generell- og spesiell politiberedskap. Vi har øyer uten fastlandsforbindelse som er helårsbeboede. I tillegg er det mange hytter i kystnære strøk og det er svært mange båtturister som ferierer i området. Politidistriktet ser det derfor slik at vi er nødt til å ha en egen beredskap med politibåter slik at vi kan opprettholde trygghet og trivsel for alle som bor i eller besøker politidistriktet. Politiets sjøtjeneste har også en rekke oppgaver som for eksempel miljøoppsyn, ordensoppdrag, og forebyggende politiarbeid. Samarbeidet på tvers av politidistriktene er meget godt.

Som et grensepolitidistrikt er også samarbeidet på tvers av grensen til Sverige et viktig tema. Østfold politidistrikt har allerede et godt etablert samarbeide med svensk politi og redningstjeneste. Det er viktig at samhandlingen styrkes ytterligere, spesielt innenfor redningstjenesten, ulykker og SEAO operasjoner i grensenære strøk. Det vil være naturlig at

Østfold politidistrikt

Fredrikstad politistasjon, besøk: Gunnar Nilsensgate 25

Post: Postboks 175, 1601 FREDRIKSTAD

Tlf: 69 30 25 00 Faks: 69 30 27 55

E-post: post.ostfold@politiet.no

Org. nr.: 974 703 793

Bankgiro: 7694.05.11581

det er Østfold politidistrikt, som lokal redningsentral (LRS), som opprettholder og videreutvikler operativ kapabilitet for sjøtjenesten.

Ved å styrke politidistriktenes kapasitet til å kontrollere fritidsbåttrafikken vil dette kunne bidra til økt trygghet og trivsel for befolkningen. Det vil også være et viktig bidrag til økt forebygging av alvorlige ulykker til sjøs.

Dersom myndighetene ønsker å styrke kontrollapparatet på sjøen ved å flytte UP sin satsing fra veg over på sjø, vil dette medføre en viss styrkning. Imidlertid vil dette kreve økt behov for investeringer i materiell og mannskap med spesialkompetanse. Vi mener at det vil gi større målretta utelling dersom aktuelle politidistrikt styrkes ressursmessig for å øke kontrollaktiviteten på sjø med eksisterende og eventuelt nytt utstyr.

Sesongen for bruk av båt er blitt betydelig lengre nå enn for få år siden. Tilgjengelighet av trygge bryggeanlegg sammen med større og bedre båter har medført at bruken av båt er betydelig økende i tid. Tilbakemeldinger fra gjestehavner og brukerundersøkelser bekrefter utviklingen. Politiet må derfor legge opp til fleksible og løsningsorienterte tjenesteordninger for sjøtjeneste også utenom den tradisjonelle sommerferien. Det må kunne settes inn ressurser når det er et behov for tilstedeværelse av politi, også i forebyggende perspektiv. Det er politidistriktene selv som har den beste kunnskapen om hvor og når politiets tilstedeværelse skal prioriteres.

Utvikling av Politimesterens Styringsverktøy, (PSV), kan være et viktig tiltak som er med på å gi det enkelte politidistrikt økt forpliktelse til å produsere økt kontrollvolum innenfor fagfeltet sjøtjeneste. Dersom politidistriktene bruker en egen måleindikator som for eksempel kunne kalles ”kontrollerte småbåter” på lik linje som i trafikken på land, vil dette medføre økt organisatorisk fokus. Politidistriktene som har sjøtjeneste må rapportere på resultatene i dialogen med Politidirektoratet.

Politidistriktet oppfatter samarbeidet med Kystvakten om nyttig.

Bøtesatsene på sjøen er modent for revidering. Prinsipielt bør dette gjøres like ofte som for forenklede forelegg på veg.

3.3 Styrking av krav til kompetanse for båtfører

Østfold politidistrikt støtter forslaget til utvalget om et ”hurtigbåtsertifikat”. Skadepotensialet til disse raske og store båtene er meget stort i forhold til andre fartøysgrupper.

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.

3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense.

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”.

3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr.

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 som 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.

3.6 Påbud om annet sikkerhetsutstyr.

Vi er enige med arbeidsgruppen at et påbud for dødmannsknapp kan synes urimelig, men at det er viktig å fokusere på bruken av dette sikkerhetsutstyret i båter hvor det allerede er montert. Temaet om bruk av dødmannsknapp bør være som en del av holdningskampanjene for aktuelle målgruppe.

3.7 Fartsbegrensinger.

Østfold politidistrikt støtter forslaget med utarbeidelse av nasjonale fartsgrenser, og at det ryddes opp i lokale fartsforskrifter i kommunene.

3.8. Fisketurisme.

Fisketurisme er ikke utbredt i særlig grad i Oslofjorden. Imidlertid ser vi et økende antall tilbydere av "Event / opplevelsesturer" med hurtiggående RIB båter. Antall utleiebåter for fritidsbruk kan også synes å øke i antall.

Vi mener at det er viktig at kravene/regelverket for utleierye 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.

3.9 Merking av leden.

Vi støtter forslaget om separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk.

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.

3.10 Undersøkelse av ulykker.

Vi støtter forslaget om at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet skal forbedres. 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 mulig 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.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser.

Et forslag fra arbeidsgruppen er å øke kontrollvolumet av fritidsbåter.

Østfold politidistrikt mener at fokus på kontrollvolumet er viktig. Dersom volumet av kontrollerte skal økes som foreslått i rapporten, må det bevilges ytterligere økonomiske midler til kontrollmyndigheten. Politidistriktet mener at kontrollene bør gjennomføres med god lokalkunnskap etter nærpolutimodellen. Politidistriktet har en eksisterende beredskap med politibåter og det vil være riktig i et økonomisk perspektiv å bruke båtene mer i forhold til å etablere nye enheter med behov for nye investeringer.

Se også punkt 3.2

Annet.

Et obligatorisk småbåtregister vil være viktig for de flere av rapportens forslag. Hvor dette bør plasseres skal vi ikke ha noen bastant oppfatning av, men det kan være naturlig at Sjøfartdirektoratet har ansvaret for et slikt register når de også har ansvaret for andre skipsregistre.

Med hilsen


Beate Gangås
Politimester

Saksbehandler:
Øyvind Nilsen
Tlf: 69302530



POLITIET

MOTTATT

12 JUL 2012

POLITIDIREKTORATET	
12 JUL 2012	
Arkiv 08-13	Arkivkode 008
Saksnr 12/1199	Dokument 7

Politidirektoratet
Postboks 8051 Dep
0031 OSLO

Deres referanse
201125365-22

Vår referanse
2012/04704-3 008

Dato
09.07.2012

Hørings svar - rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Det vises til oversendelse fra Sjøfartsdirektoratet av 13. april, videresendt av Politidirektoratet den 14. juni, med frist for svar til 9. juli 2012.

Oslo politidistrikt har en aktiv og kompetent sjøtjeneste, som har sikkerhetsaspekter ved bruk av fritidsbåt som et av sine arbeidsområder. Det er positivt at disse spørsmålene blir gjenstand for vurdering og utredning i en egen rapport.

Innledningsvis har vi noen generelle kommentarer, før mer konkrete sider av rapporten kommenteres.

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 gjeninnføres 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.

Et annet iøynefallende forhold ved rapporten er den tilsynelatende har et bredt fokus rettet mot motoriserte fartøyer. Farkoster som ros eller padles er knapt nevnt. Omtrent alle illustrasjoner viser til motorbåter. Dette avspeiles også i sammensetningen av arbeidsgruppen, som ikke har noen representanter for de som bruker båt som trening og sport. I deler av landet er det et meget stort antall av "myke trafikanter" – kajaker/kanoeer 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 aktive roere, men felles for roere og kajakkpadlere er at de har små farkoster som er svært utsatt, og at de representerer en meget stor gruppe, med stor spredning i alder og erfaring. Etter vår oppfatning burde arbeidsgruppen i større grad hatt disse for øyet – flere av forslagene og premissene som legges for drøftingene bærer preg av de ikke har hatt roere og padlere i tankene i det hele tatt. Når det eksempelvis 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

Oslo politidistrikt

91 Strategisk Stab, besøk: Grønlandsleiret 44, 0190 OSLO
Post: Postboks 8101 Dep, 0032 OSLO
Tlf: 22 66 90 50 Faks: 22 66 87 01

Org. nr.: 961398142
Postgiro: 7694.05.08319

typer farkoster – som kajaker. Etter vår mening bærer hele pkt 21 – båtliv som fritidsaktivitet og verdiskapning – preg av at det er motor og litt seil på saltvann som er ”båtliv i Norge”.

I Indre Oslofjord vil det på gode sommerdager se annerledes ut – det vil være et yrende liv med store cruise fartøyer, nyttefartøy og ferger av mange slag, fritidsbåter i mange størrelser med motor og seil, svømmende, vannskikjørende, padlende og roende. Det er paraseilere og sjøfly, dragebåter og paddle-og longboards – og mye annet. Mange steder i landet er det en betydelig variasjon av folk og ”redskap” som skal bevege seg på vannet, og hvis sikkerhet også skal ivaretas. I innlandet vil det også være rafting og elvepadling og annen vannaktivitet. Slik Oslo politidistrikt ser dette, speiles dette mangfoldet i liten grad i rapporten.

Utredningen har et kapittel som heter ”verdiskapning/sysselsetting” – som synes å handle om de kommersielle sider av omsetning av seil- og motorbåter. Dette er sikkert greit nok, men når man velger å inkludere et slikt avsnitt i en rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, kunne kanskje også kostnadene ved denne formen for båtliv fremholdes – i form av forurensing, støy og utslipp, i motsetning til andre farkoster, som ikke medfører noen miljømessig belastning.

Mens kajaker og robåter mer eller mindre unntaksvis er nevnt og omhandlet i utredningen, later det til at sk ”vannleketøy” positivt er unntatt. Disse innretningene er kun omtalt som ”leketøy som er beregnet til å bevege seg på vann med personer”: 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 mye til felles med vannleketøy. Hvordan stiller det seg med longboards og paddleboards? Definisjoner av hva som er 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.

I del 3 har arbeidsgruppen gjennomgått forslag til *mulige tiltak for å øke sikkerheten*. Vi har enkelte kommentarer til noen av disse forslagene.

3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet.

Vi er enige i at det viktig med en sentral koordinering av det holdningsskapende arbeidet, og en større innsats fra Sjøfartsdirektoratet ville vært hensiktsmessig. Pr i dag later det til at ansvar er fragmentert mellom en rekke departement og direktorater. Oslo politidistrikt vil understreke at en sterkere koordinering ikke må gå på bekostning av den frivillige innsatsen, som er stor og viktig.

Målet for holdningskampanjene skal være å ”endre adferd” – uten at det er helt klart hva

man har i tankene. I drøftelsene omkring "holdningsskapende arbeid" inkluderes også behovet for "kunnskap". Vi er også enige i at det kan være hensiktsmessig å se på om pensum til Båtførerprøven er tilpasset sjøliv og båtbruk slik det har endret seg til dagens aktive bruk av sjøen i fritidsformål, ikke minst opp mot sjøens "myke trafikanter". 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. F.eks skal et 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 kajakkere som for motorbåter av alle størrelser er kanskje ikke i alle sammenhenger hensiktsmessig. I sjøveisreglene finnes det tilsynelatende ingen bestemmelse som tilsvarende 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 sjøfarende 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 pkt. 3351 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, er svært skjøre, og kan ha en verdi opp mot 300 000. Roere sitter som kjent med ryggen mot fartsretningen. 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 "mye 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 også i dag?

3.2 Styrking av kontrollapparatet.

Oslo politidistrikt kan ikke støtte en overføring av sjøtjenesteoppgaver til UP. Det synes

lite hensiktsmessig å opprette en ny organisasjon med flere ansatte, til erstatning for noe som allerede finnes og produserer etter en oppsatt plan, men med fleksibilitet. De samme ressursene, materiell og personell vil bli tatt ut av tjenesten lokalt, og satt inn et helt annet sted. Den fleksibiliteten man i det daglige har i oppgaveløsningen til beste for politidistriktet vil bli borte. Dette er en dårlig ressursutnyttelse. Politiets sjøtjeneste har også en rekke andre oppgaver, miljøoppsyn, ordensoppdrag osv, som til daglig ikke blir utført av UP. For Oslo politidistrikts del skal det opplyses at sjøtjenesten er helårlig, og drar viktig nytte av god kjennskap til samarbeidspartnere som Oslo havn mv. UP kunne neppe ha overtatt de tjenester som Sjøtjenesten i Oslo politidistrikt leverer.

Vi har likevel forståelse for at Sjøfartsdirektoratet uttrykker bekymring for at ressurser til politiets sjøtjeneste blir "spist opp" av andre behov. En mulig måte å gi en bedre oversikt over hvordan sjøtjenesten utføres på i de enkelte distrikter, kan være å innføre et måleparameter i Politiets Styringsverktøy (PSV) som heter "*antall kontrollerte småbåter*", på lik linje som i trafikken på land, som politidistriktene med sjøtjeneste må rapportere på. Det kan også følge med midler til de distriktene som har/satser, og blir målt på antall kontrollerte i sjøtjenesten.

Under avsnittet "styrking av kontrollapparatet" er også "sanksjoner" omhandlet. Det vises til reaksjoner for føring av båt i alkoholpåvirket tilstand; og for manglende bruk av flyteutstyr, som begge kan straffes med bl.a forenklet forelegg. For så vidt gjelder bruk av flyteutstyr vises til det til at politiet utsteder et relativt lite antall forenklede forelegg for dette, og at satsen pt er kr 500 som utstedes til "fører av båten". Det uttrykkes at "til sammenligning er forelegget for manglende bruk av bilbelte 1500 kroner". Til orientering understrekes at manglende bruk av personlig sikkerhetsutstyr for bilførere m.fl. ikke er straffbart, men gebyrbelagt – det blir altså feil å snakke om bot og forelegg, slik det er gjort i utredningen. Det kan slik Oslo politidistrikt ser det være grunn til å vurdere nærmere om noen av overtredelsene som beskrives – som å ikke ha med båtførerbevis – bør være gebyrbelagt fremfor straffebelagt.

I tilknytning til drøftelsen av hvem som er ansvarlig for manglende bruk av flyteutstyr, vil det ikke alltid være lett å avgjøre hvem som er "fører av båten" – dette er igjen nok så avhengig av farkosten.

3.3 Styrking av krav til kompetanse for båtfører

Havnepolitiet støtter forslaget til utvalget om et "hurtigbåtsertifikat". 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.

3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense.

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 en lengdeangivelse som 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.

3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr.

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 som viktig å avklare hva som er "båt", jf også den tidligere omtalte avgrensingen mot "leketøy" og uklarheter vedr 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.

3.7 Fartsbegrensinger.

Havnepolitiet støtter forslaget med utarbeidelse av nasjonale fartsgrenser, og at det ryddes opp i lokale fartsforskrifter i kommunene. Vi ser at det er forskjell på Finnmark og Oslo, og at det kan foretas noen differensieringer. I Sverige er det bl.a. sesongbaserte hastighetsbegrensinger 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.

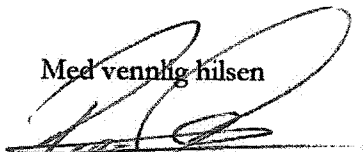
3.9 Merking av leden.

Vi støtter forslaget om separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk. Oslo politidistrikt tok initiativ til en slik ordning, og sammen med Kystverket m.fl. utarbeidet vi et forslag som omfattet Drøbak og inn til Oslo Havn. Dette har fått meget positiv tilbakemelding, særlig fra nyttetraffikken. Økt fritidsbåttraffikk fører enkelte steder til konfliktsituasjoner i tilknytning til områder med mye nyttetraffikk, eks. byer, fergeterminaler, olje/gassanlegg osv.

3.10 Undersøkelse av ulykker.

Vi støtter forslaget om at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet skal forbedres innenfor rammer som politiet kan følge opp. 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 kode for 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 vegtrafikksaker, og er ikke særegent for båtsaker.

Med vennlig hilsen



Roger Andresen
visepolitimester

Saksbehandler:
Roar Isaksen/Runa Bunæs



POLITIET

Politidirektoratet

Deres ref.:
Gunnvor Hovde

Vår ref.:
201201115

Dato:
03.07.2012

RAPPORT OM SIKKERHET VED BRUK AV FRITIDSBÅT

Nord-Trøndelag politidistrikt støtter de vurderinger og forslag som arbeidsgruppen har fremmet i sin rapport.

Vi ønsker å understreke viktigheten av at politiet styrker sin innsats på sjøen i form av tilstedeværelse og kontrollvirksomheten. All erfaring tilsier at dette har en positiv forebyggende virkning som reduserer uønsket opptreden, antall ulykker og avslører overtredelser av regelverket. Av mange grunner tror vi det er viktig at det er politiet som forestår denne virksomheten.

Stadig større og hurtigere båter kombinert med yngre båtførere og mindre erfaring er en utfordring for alle som ferdes på sjøen. Høyhastighetssertifikat og aldersgrense er viktige og nødvendige tiltak for å redusere antall ulykker og fare for ulykker i denne sammenhengen.

Politidistriktet er enig i at det bør bli påbudt å ha flyteutstyr på seg ved bruk av kajakker, 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 holdes en viss hastighet. I likhet med ved skriving av forelegg for fartsovertredelser på sjø, kan grensen her legges på om båten kjører i plan eller ikke. Vi er imidlertid skeptiske til et påbud om å ha på flyteutstyr ved stilleligge, når det pågår fiske/dorging, soling, bading fra båt, under kjøring med lav hastighet m.v.. 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.

Vi ser ingen grunn til at promillegrensen på sjø ikke skal settes likt med bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen.

Hilsen

Trond Prytz

Nils Roger Duna
Politioverbetjent/miljøkoordinator og sjøtjenesteansvarlig

Nord-Trøndelag politidistrikt

Post: Postboks 220, 7801 Namsos
Tlf: 74 21 20 00 Faks: 74 21 20 02



POLITIET

Politidirektoratet
Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo

Deres referanse

Vår referanse
201201547-2

Dato
09.07.2012

Høring – Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Det vises til mail av 14. juni d.å.

Vi slutter oss i det vesentlige til forslagene fra sjøfartsdirektørens arbeidsgruppe, herunder til flertallet på de punkter det er dissens.

Når det gjelder arbeidsgruppens forslag om å gi UP et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen på Sør- og Østlandet mener vi imidlertid at dette neppe er riktig vei å gå. Vi mener at det ved eventuell tilførsel av midler til sjøtjenesten vil være mer ”kostnadseffektivt” å legge disse til politiet ved at POD stiller krav gjennom styringsdialogen til distriktene bla til kontrollvolum.

Når kontrollaktiviteten til politiet til sjøs har vært under press langs kysten av Skagerak skyldes dette i hovedsak strammere budsjetterammer de siste årene. Det vises i denne sammenheng til POD's driftsanalyse av politi- og lensmannsetaten som viser en betydelig økning i straffesaksutgiftene og til en politibemanning som er blitt svekket de siste årene. På strekningen mellom Agder og opp langs kysten til Oslo har distriktene dessuten store utfordringer om sommeren knyttet til økt befolkningsvekst både på land og sjø samtidig som distriktene skal ha ferieavvikling.

Vi mener at de aktuelle politidistriktene har stor fleksibilitet i bruken av mannskaper som settes av til sjøtjeneste. Det foretas en løpende vurdering av hva som er best ressursbruk basert på værforhold, etterretningsopplysninger, innmeldte arrangementer og trusselbildet for øvrig.

Selv om distriktene har hatt begrensede ressurser har det vært investert i mye båtmateriell. Dessuten er mer under planlegging slik vi har forstått det. Det er således ”nok” båtmateriell til å en betydelig økning av aktiviteten dersom ekstrabevilgninger stilles til disposisjon. Politidistriktene har også bygd opp ganske mange polititjenestepersoner med en betydelig kompetanse på dette feltet bla gjennom krav til fritidsskippercertifikat (D5L) for båtførerne. Distriktene vil derfor lettere kunne nyttiggjøre seg allerede eksisterende kompetanse ved en økning i aktivitetsnivået enn det som vil være tilfellet for UP.

Dessuten har politidistriktene bygget opp en lokalkunnskap som det nok vil ta noe tid for UP å bygge opp.

Agder politidistrikt

Vi stiller også et spørsmål ved om det ikke vil bli et effekttap dersom UP skal ha en bistandsfunksjon med rekkevidde fra Stavern til Tofte i Nord, til svenskegrensen i øst, og til Agder i syd. Det vil gå med mange arbeidstimer til forflytting og det vil påløpe kostnader knyttet til drift av båtene og til overnattinger i forbindelse med tjenesten.

Dessuten er det en del åpne strekk som kan utfordre noe i dårlig vær alt avhengig av fartøytype.

I UP's forslag til sjøfartsdirektoratets arbeidsgruppe opplyses det at man vil kunne klare å bemanne to politibåter døgnkontinuerlig i perioden mai - august i Oslo-området til en kostnad på mellom 6 og 12 millioner og med en bemanning som i hovedsak skal løses ved hjelp av interne omdisponeringer.

Hvordan en omdisponering av mannskaper i forbindelse med ferieavvikling i UP skal kunne gjennomføres med et behov på 36 tjenestepersoner til sjøtjeneste foreligger det ikke opplysninger om. UP utfordres jo på samme måte som distriktene gjennom økt trafikk langs E18 om sommeren. Dersom tanken er at et behov knyttet til flere polititjenestepersonene skal innbeordres fra politiet vil dette ytterligere svekke politiets beredskap, redningstjeneste, kontrollaktivitet, miljøoppsyn og etterforskning i tilknytning til kriminalitet langs kystlinjen om sommeren samt samarbeid med SNO og kystvakta m.fl.. Dessuten vil dette føre til en svekkelse av tilgjengelig kompetanse i politiet.

Med hilsen



Kjell Hegstad
Visepolitimester

Saksbehandler:
Kjell Hegstad
Tlf: 38136163