

Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

April 2012

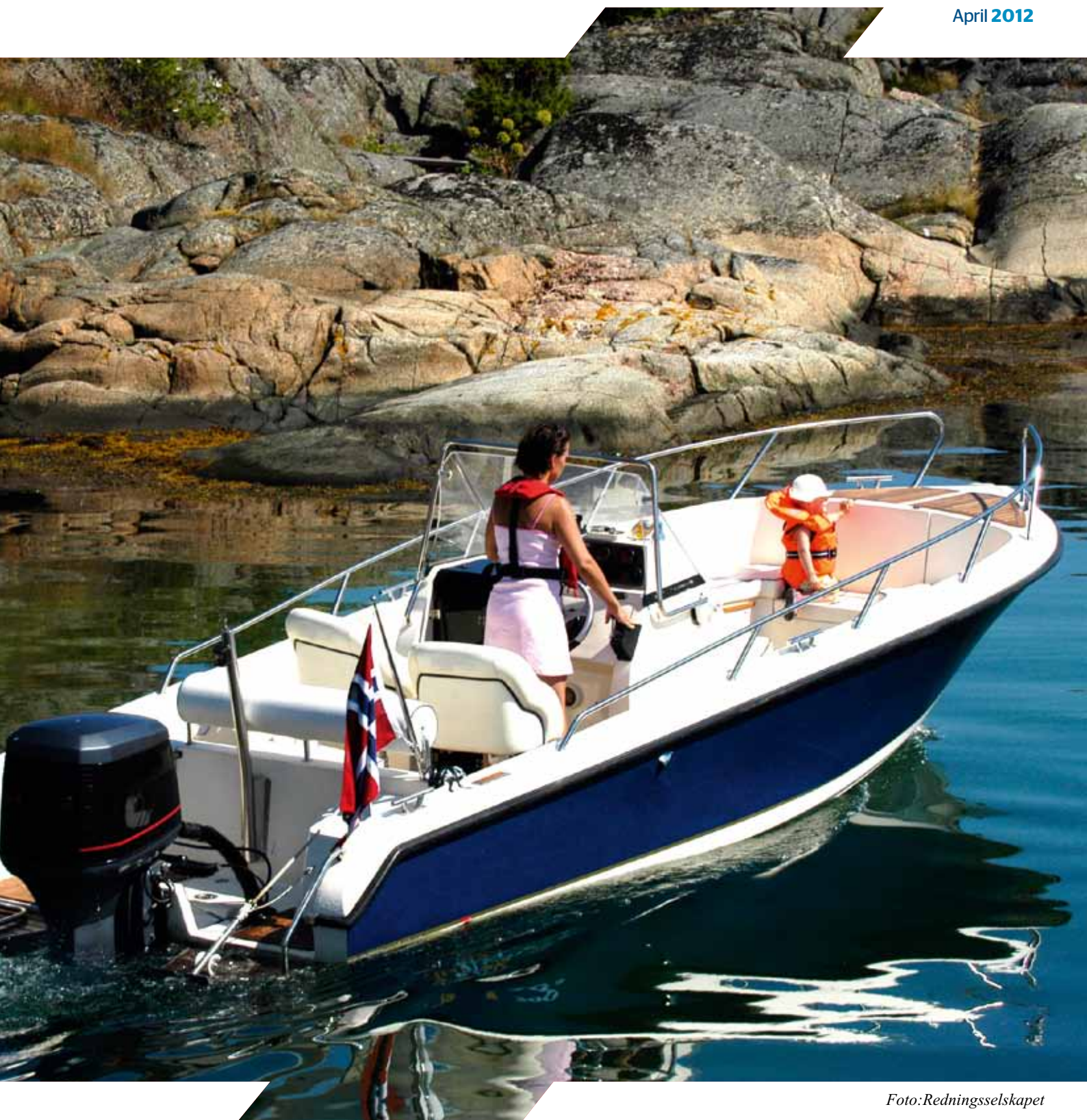


Foto: Redningselskapet

SIKKERHET VED BRUK AV FRITIDSBÅT

Til Nærings- og handelsdepartementet
Arbeidsgruppen er nedsatt for å utrede sikkerhet ved bruk av fritidsbåt.
Arbeidsgruppen gir med dette sin utredning.

Haugesund, 30. mars 2012

ARBEIDSGRUPPEN:

Olav Akselsen, Leder
Reidar Kjelsrud, Kongelig Norsk Båtforbund
Harald Andreassen, Kystverket
Øystein Hovde, Skjærgårdstjenesten
Dag Liseth/Erlend Prytz, NORBOAT
Peter L. Larsen, Norges Seilforbund
Sveinung Stangeland, Politidirektoratet
Ingvar Johnsen/Anne Kristine Nergaard, Redningsselskapet
Bente Jarl, NHO Reiseliv
Geirr Hestad, Vis Sjøvett
Elisabeth Voldsund Andreassen, Kystverket
Bjørn Reppe, Sjøfartsdirektoratet

OBSERVATØR:

Terje Hernes Pettersen, Nærings- og Handelsdepartementet

SEKRETARIAT:

Petter Andre Søreng og Elisabeth Børgesen Mo, Sjøfartsdirektoratet

Innhold

1 Innledning	4	3.3.2 Nordisk rett	50
1.1 Mandat	4	3.3.3 Internasjonalt fritidsbåtførersertifikat	52
1.1.1 Arbeidsgruppens sammensetning	4	3.3.4 Krav til båtføreropplæring i EU	53
1.1.2 Arbeidsgruppens arbeid	5	3.3.5 Arbeidsgruppens vurdering	53
1.2 Tidligere utredninger	5	3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense?	56
1.3 Sammendrag av rapporten	6	3.4.1 Gjeldende rett	56
1.3.1 Rapportens oppbygning	6	3.4.2 Nordisk rett og FN's	
1.3.2 Avgrensinger	7	sjøfartsorganisasjon IMO	59
1.3.3 Arbeidsgruppens vurderinger og forslag	7	3.4.3 Arbeidsgruppens vurdering	60
2 Situasjonsbeskrivelse	12	3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr?	63
2.1 Båtliv som fritidsaktivitet og verdiskapning	12	3.5.1 Gjeldende rett	63
2.1.1 Båtliv i Norge	12	3.5.2 Nordisk rett	64
2.1.2 Verdiskapning/sysselsetting	12	3.5.3 Arbeidsgruppens vurdering	65
2.2 Kunnskapsgrunnlaget	13	3.6 Påbud om annet sikkerhetsutstyr?	68
2.2.1 Innledning	13	3.6.1 Radiokommunikasjonsutstyr/VHF	68
2.2.2 Antall fritidsbåter	15	3.6.2 Nødpeilesender	71
2.2.3 Antall fritidsbåtbrukere	16	3.6.3 AIS	71
2.2.4 Ulykkesstatistikk i Norge	16	3.6.4 Ombordstigningsanordning	72
2.2.5 Ulykkesstatistikk i Norge sammenlignet		3.6.5 Dødmannsknapp	74
med andre land	19	3.7 Fartsbegrensninger	74
2.2.6 Årsaker til ulykker i Norge	21	3.7.1 Gjeldende rett	74
2.2.7 Oppsummering av kunnskapsgrunnlaget	24	3.7.2 Tidligere utredninger	75
2.3 Sentrale faremomenter ved bruk av fritidsbåt	25	3.7.3 Andre nordiske lands rett	76
2.3.1 Innledning	25	3.7.4 Arbeidsgruppens vurdering	77
2.3.2 Manglende kompetanse	25	3.8 Tiltak rettet mot fisketurisme	80
2.3.3 Bruk av rusmidler	26	3.8.1 Gjeldende rett	80
2.3.4 Høy hastighet	28	3.8.2 Nordisk rett	81
2.3.5 Manglende sikkerhetsutstyr	29	3.8.3 Hva er gjort?	83
2.3.6 Fisketurisme	31	3.8.4 Arbeidsgruppens vurdering	85
2.4 Holdningsskapende arbeid	32	3.9 Merking av leden (separere nyttrafikk og	
2.4.1 Innledning	32	fritidsbåttrafikk)	86
2.4.2 Det holdningsskapende arbeidet		3.9.1 Skille eller separasjon av sjøtrafikken	86
som gjøres i dag	32	3.9.2 Fritidsbåtleder	86
2.5 Regelverk	39	3.9.3 Tidligere utredninger	87
3 Arbeidsgruppens vurderinger av mulige tiltak	40	3.9.4 Kystverkets arbeid og vurderinger	87
3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet	40	3.9.5 Arbeidsgruppens vurdering	88
3.1.1 Innledning	40	3.10 Undersøkelse av ulykker	89
3.1.2 Arbeidsgruppens vurdering	41	3.10.1 Innledning	89
3.2 Styrking av kontrollapparatet	43	3.10.2 Undersøkelser som gjøres av politiet	89
3.2.1 Om Politiets sjøtjeneste	44	3.10.3 Undersøkelser som gjøres av	
3.2.2 Om Kystvakten	44	Sjøfartsdirektoratet	89
3.2.3 Sanksjoner	45	3.10.4 Undersøkelser som gjøres av Statens	
3.2.4 Arbeidsgruppens vurdering	46	havarikommisjon for transport (SHT)	89
3.3 Styrking av krav til kompetanse for båtfører?	48	3.10.5 Arbeidsgruppens vurdering	90
3.3.1 Gjeldende rett	49	4 Økonomiske og administrative konsekvenser	92

1 Innledning

Kapittel 1 inneholder følgende underkapitler:

1.1 Mandat

1.2 Tidligere utredninger

1.3 Sammendrag av rapporten.

1.1 Mandat

Ved brev datert 2. september 2011 ba statsråd Trond Giske sjøfartsdirektøren nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten ved fritidsbåtbruk i et bredt perspektiv. I arbeidet skal det sikres at relevante organisasjoner og brukergrupper får komme med innspill.

Arbeidsgruppen skal vurdere sikkerheten ved bruk av fritidsbåt i et bredt perspektiv og komme med forslag til tiltak som skal øke sikkerheten. Aktuelle tiltak som fremmes av partene skal drøftes i rapporten, hvorpå gruppen tar stilling til om tiltaket vil være viktig i forhold til å få ned ulykkestallene.

Arbeidet skal presenteres i en rapport innen 1. april 2012.

1.1.1 Arbeidsgruppens sammensetning

Sjøfartsdirektøren vurderte Sakkyndig råd for fritidsbåt som et naturlig organ til å utgjøre arbeidsgruppen i utredningsarbeidet. Arbeidsgruppen fikk dermed følgende sammensetning:

Reidar Kjelsrud, Kongelig Norsk Båtforbund

Vara - Hege Reimertz Lunde, Kongelig Norsk Båtforbund

Harald Andreassen, Kystverket

Vara – Elise Rusten, Kystverket

Øystein Hovde, Skjærgårdstjenesten

Vara – Johan Kåre Gjølme, Skjærgårdstjenesten

Dag Liseth/Erlend Prytz, NORBOAT

Vara – Merete Rustad, NORBOAT

Peter L. Larsen, Norges Seilforbund

Vara – Vibecke Schøyen, Norges Seilforbund

Sveinung Stangeland, Politidirektoratet

Vara – Jan Morgan Guttormsen

Ingvar Johnsen/Anne Kristine Nergaard, Redningsselskapet

Bente Jarl, NHO Reiseliv

Vara – Bjørn M. Bjerke, NHO reiseliv

Geirr Hestad, Vis Sjøvett

Vara – Benedicte Nielsen

Elisabeth Voldsund Andreassen, Kystverket

Bjørn Reppe, Sjøfartsdirektoratet

Observatør:

Terje Hernes Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet

Ingvar Johnsen fra Redningsselskapet og Elisabeth Voldsund Andreassen fra Kystverket sitter ikke i Sakkyndig råd for fritidsbåt til vanlig. Kystverket foreslo at Elisabeth Voldsund Andreassen skulle delta i tillegg til Harald Andreassen på grunn av at hun sitter med stor kunnskap om Kystverkets arbeid angående fartsbegrensning. Ingvar Johnsen var representant for Redningsselskapet fram til desember 2011. Etter dette overtok Anne Kristine Nergaard som Redningsselskapets representant. Dag Liseth var representant fra NORBOAT fram til januar 2012. Etter dette overtok Erlend Prytz som representant for NORBOAT. Sjøfartsdirektøren har godkjent disse endringene.

Arbeidsgruppen har hatt et fast sekretariat som har bestått av:

Petter Andre Søreng, rådgiver, Sjøfartsdirektoratet

Elisabeth Børgesen Mo, juridisk seniorrådgiver, Sjøfartsdirektoratet

1.1.2 Arbeidsgruppens arbeid

Arbeidsgruppen har i løpet av perioden hatt fem arbeidsmøter, hvorav tre ble holdt i 2011 og to i 2012. Ett arbeidsmøte er holdt i Oslo og fire i Haugesund. Rapporten ble avgitt 30. mars 2012.

1.2 Tidligere utredninger

Sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, og tiltak for å bedre sikkerheten har vært tema i flere tidligere offentlige utredninger og rapporter. En enkel oversikt følger her:

- NOU 1978:32 Fritidsbåten
- St meld nr. 83 (1980-81) Om fritidsbåten
- St meld nr. 83 (1981-82) Tilleggsmelding etter regjeringsskifte
- Innst S nr. 159 (1982-83)
- St meld nr. 40 (1986-87) Om friluftsliv
- Innst S nr. 235 (1987-88)
- Fritidsbåtpolitikken – Rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet 1988
- NOU 1993:21 Fast promillegrense på sjøen
- NOU 1995:24 Alkoholpolitikken i endring
- Rapport fra Arbeidsgruppe til bekjempelse av ulykker med fritidsbåt (1996), ledet av Utenriksdepartementet
- Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåt, Nærings- og handelsdepartementet
- Rapport fra utvalg som utredet forenklet forelegg på sjøen, Justisdepartementet (desember 1999)
- Rapport fra arbeidsgruppe, nedsatt av Justisdepartementet for å utrede utvidet påbud om VHF for fritidsfartøy (16. april 2004)
- Utredning om obligatorisk båtførerbevis (april 2007)

Ovennevnte dokumenter omtales der det er aktuelt i den følgende framstillingen.

1.3 Sammendrag av rapporten

1.3.1 Rapportens oppbygning

Rapporten er delt inn i fire hovedkapittel:

- Kapittel 1 inneholder en innledning og et sammendrag av rapporten.
- Kapittel 2 gir en situasjonsbeskrivelse knyttet til bruk av fritidsbåt.
- Kapittel 3 inneholder arbeidsgruppens vurderinger og anbefalinger av tiltak.
- I kapittel 4 gis en beregning av økonomiske og administrative konsekvenser av foreslåtte tiltak.

Kapittel 1 INNLEDNING

Kapittel 1.1 beskriver mandatet og arbeidsgruppens deltakere og arbeid.

Kapittel 1.2 gir en oversikt over tidligere utredninger og rapporter som har behandlet sikkerhet ved bruk av fritidsbåt.

Kapittel 1.3 presenterer et sammendrag av rapporten og arbeidsgruppens tilrådinger.

Kapittel 2 SITUASJONSBESKRIVELSE

Kapittel 2.1 gir en oversikt over kunnskapsgrunnet, herunder statistikk knyttet til fritidsbåter og fritidsbåtk brukere i Norge, ulykkesstatistikk i Norge og andre land, samt en oppsummering av den foreliggende statistikken.

Kapittel 2.2 oppsummerer noen sentrale faremomenter ved bruk av fritidsbåt.

Kapittel 2.3 gir en oversikt over det holdningsskapende arbeidet i dag og organiseringen av dette.

Kapittel 2.4 beskriver båtlivets betydning som fritidsaktivitet og for verdiskapning/sysselsetting.

Kapittel 2.5 oppsummerer kort regelverket vedrørende fritidsbåter.

Kapittel 3 ARBEIDSGRUPPENS VURDERINGER AV MULIGE TILTAK

Kapittel 3.1 omhandler styrking av det holdningsskapende arbeidet.

Kapittel 3.2 omhandler styrking av kontrollapparatet.

I kapittel 3.3 drøftes om gjeldende krav til kompetanse hos båtfører bør skjerpes.

I kapittel 3.4 behandles spørsmålet om det er behov for skjerping av gjeldende promillegrense for fritidsbåt.

I kapittel 3.5 behandles spørsmålet om det bør påbys bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter som er underveis.

Kapittel 3.6 drøftes tiltak knyttet til annet sikkerhetsutstyr.

Kapittel 3.7 drøfter behovet for fartsbegrensninger.

I kapittel 3.8 drøftes tiltak rettet mot fisketurisme.

Kapittel 3.9 omhandler Kystverkets arbeid med merking av leden.

Kapittel 3.10 omhandler undersøkelse av ulykker.

Kapittel 4 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Kapittel 4 omtaler økonomiske og administrative konsekvenser av arbeidsgruppens forslag.

1.3.2 Avgrensinger

Arbeidsgruppen har vært nødt til å gjøre noen avgrensinger for arbeidet sitt.

En fritidsbåt defineres i lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47 § 1 nr. 2 til å være «*enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.*» Selv om mye av innholdet i rapporten også er relevant i forhold til større fritidsbåter, har arbeidsgruppen hovedsakelig fokusert på tiltak rettet mot fritidsbåter under 15 meter. Grunnen er at statistikken viser flest ulykker forbundet med bruk av slike fritidsbåter.

Spørsmålet om å gjeninnføre et obligatorisk småbåtregister faller utenfor arbeidsgruppens mandat. Selv om spørsmålet også berører sjøsikkerheten, vil et eventuelt obligatorisk register ha en rekke andre formål. Arbeidsgruppen er imidlertid kjent med at Finansnærings fellesorganisasjon har utarbeidet en samfunnsmessig konsekvensanalyse om et eventuelt obligatorisk register. Analysen er oversendt Nærings- og handelsdepartementet for videre oppfølging.

1.3.3 Arbeidsgruppens vurderinger og forslag

1.3.3.1 Innledning

Arbeidsgruppen har i sitt arbeid sett på årsaker til at ulykker skjer, og på dette grunnlag vurdert tiltak for å bedre sikkerheten ved bruk av fritidsbåt.

Arbeidsgruppen vil framheve at mye bra allerede er på plass:

- Fokus på forebyggende og holdningsskapende arbeid. En rekke sentrale aktører engasjerer seg i dette arbeidet. Eksempler på satsingsområder kan være Sjøvettdagene, Flytevestkampanjen, Klar for sjøen, Båtførerbevis, Redningsselskapets ungdomsleirer med videre.
- I løpet av de siste 20 årene har vi fått en bedre regulering av båtlivet:
 - Påbud om at det skal være egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord i fritidsbåten ble innført i 1995¹.
 - Lovteknisk opprydning av reguleringer av fritidsbåtlivet ved lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47 («småbåtloven»).
 - Som ledd i at småbåtloven trådte i kraft 1. januar 1999, ble det innført forbud mot å føre fritidsbåt i alkoholpåvirket tilstand og en generell promillegrense på 0,8 for fritidsbåter².
 - I 2010 ble det innført et påbud om at alle som er født 1. januar 1980 eller senere må ha båtførerbevis for å føre fritidsbåt over en viss lengde (8 m) eller fart (motor med større ytelse enn 25 HK)³.
 - I 2010 ble det innført en sanksjonsordning som gjør det mulig å frata båtførere som begår grove overtredelser av regelverket til sjøs, retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en gitt tidsperiode. Sperrefrist ilegges personer som fører båtførerbevispliktig fritidsbåt uten båtførerbevis og begår grove overtredelser⁴.
- Kystverket har iverksatt et arbeid med blant annet fritidsbåtleder og merking av skjær.

¹Jf. § 23 første ledd, jf. forskrift av 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy.

²Jf. småbåtloven § 33 første, jf. annet ledd.

³Jf. småbåtloven § 26b, jf. forskrift av 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 7.

⁴Jf. småbåtloven §§ 28a og 28c, jf. forskrift av 25. juni 2010 nr. 975 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt.

Arbeidsgruppen mener at den samlede innsatsen har gitt resultater. Et økt engasjement fra flere hold er en viktig årsak til at antall ulykker ikke har økt i takt med en voksende fritidsbåtflåte.

Det omkommer likevel fortsatt gjennomsnittlig 33 mennesker hvert år i forbindelse med bruk av fritidsbåt.

Arbeidsgruppen har vurdert hva som kan hindre alvorlige ulykker og dødsfall forbundet med bruk av fritidsbåt. Herunder har arbeidsgruppen vurdert behov for innføring eller skjerping av forbud og påbud. Arbeidsgruppen mener imidlertid at lovgivning alene trolig ikke vil ha noen stor effekt for sikkerheten ved bruk av fritidsbåt. Ulykker skjer ofte nettopp fordi gjeldende regelverk ikke er fulgt, eller fordi folk har opptrådt uforsvarlig.

Arbeidsgruppen mener derfor at det viktigste tiltaket for å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt er fortsatt og økt satsing på holdningsskapende arbeid, samt bedre koordinering av dette arbeidet. Samtidig er det viktig at lovgivningen gir signaler som støtter opp om samme budskap som det holdningsskapende arbeidet. Et synlig og effektivt kontrollapparat gir også et viktig signal om at sjøsikkerhet tas på alvor.

Videre mener arbeidsgruppen at det er viktig å sikre oss bedre kunnskap om hvorfor ulykker skjer og hvorfor folk omkommer, slik at tiltakene og det holdningsskapende arbeidet kan konsentreres om problemområder.

1.3.3.2 Arbeidsgruppens forslag

Arbeidsgruppen foreslår følgende tiltak:

(i) 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 denne arbeidsgruppen foreslår. Arbeidsgruppen vil imidlertid understreke at arbeidet med å endre holdninger er et vanskelig og tidkrevende arbeid. Det forutsetter innsats fra flere hold, og langsiktig målrettet innsats. Dette krever at det foreligger dokumentasjon på hvilke områder som er forbundet med høy risiko, slik at innsatsen kan konsentreres til disse.

Som omtalt i rapportens kapittel 2.4 gjøres det allerede i dag mye godt holdningsskapende arbeid i hele landet, og det er viktig at disse organisasjonene sikres ressurser til å føre dette arbeidet videre. Arbeidsgruppen mener imidlertid at noe av det holdningsskapende arbeidet må samordnes bedre enn i dag, og det er naturlig å peke på Sjøfartsdirektoratet som en slik samordnende enhet. Samordningen bør inkludere årlige kampanjer rettet mot risikoområdene, samt en langsiktig strategi/plan for dette arbeidet. Statens vegvesens holdningskampanjer er gode eksempler på slike målrettede kampanjer som går over flere år.

Arbeidsgruppen vil imidlertid framheve at kampanjer i seg selv ikke er nok. Det er viktig at kunnskapsnivået til båtbrukerne heves, da folks holdninger i stor grad er basert på hvilken kunnskap de har. Videre er et tilstedeværende og effektivt kontrollapparat viktig for å markere at sikkerheten tas på alvor. Det er også viktig at de signaler som gis i form av lovgivning underbygger samme budskap. Dersom man i det holdningsskapende arbeidet for eksempel jobber for at alkohol og føring av båt ikke hører sammen, bør gjeldende regelverk gi samme signal.

Det holdningsskapende arbeidet er således ikke bare et tiltak som kan sees isolert, men dette må betraktes i samspill med de andre tiltakene som er omtalt i rapporten.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag til styrking av det holdningsskapende arbeidet, se kapittel 3.1.2.

(ii) Styrking av kontrollapparatet

Arbeidsgruppen mener at det er behov for et mer synlig kontrollapparat på sjøen enn det er de fleste steder i dag.

Mange av de mest alvorlige ulykkene inntreffer fordi flere elementære lover og regler er brutt (hastighet, promille, grov uaktsomhet mv.). Det å avdekke denne type lovbrudd og samtidig reagere strengt på dem, vil virke forebyggende i forhold til faremomentene ved bruk av fritidsbåt, se kapittel 2.3. Arbeidsgruppen mener således 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.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag til styrking av kontrollapparatet, se kapittel 3.2.

(iii) Styrking av kompetanse hos båtførere

Som påpekt over mener arbeidsgruppen at båtbrukernes kunnskap har stor påvirkning på deres holdninger. Arbeidsgruppen foreslår likevel ikke noen endringer eller utvidelse i ordningen med obligatorisk båtførerprøve for personer som er født 1. januar 1980 eller senere, da det er kort siden spørsmålet ble behandlet politisk. Imidlertid viser statistikken at personer som er født før 1. januar 1980 har «sluttet» å ta båtførerprøven, etter at denne ble obligatorisk for de som er født etter denne datoen. Det vil derfor være viktig at det arbeides aktivt for å få denne gruppen til å ta prøven på frivillig grunnlag. Arbeidsgruppen foreslår videre at Sjøfartsdirektoratet foretar en gjennomgang av pensum til båtførerprøven, for å øke fokus på områder som kan virke ulykkesforebyggende og som fremmer godt sjømannskap.

Arbeidsgruppen mener også at det er behov for høyere kompetanse hos førere av de hurtigste fritidsbåtene, og foreslår at regjeringen vurderer et eget høyhastighets sertifikat. Arbeidsgruppen mener at høy hastighet er forbundet med stor risiko, både for at ulykker skjer og for at utfallet av en ulykke blir alvorlig. Statistikken de siste årene viser også at hurtige båter utgjør en betydelig risiko. Arbeidsgruppen mener videre at aldersgrensen for å føre de hurtigste båtene under enhver omstendighet bør settes til 18 år.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag til styrking av kompetanse hos båtførere, se kapittel 3.3.5.

(iv) Skjerping av gjeldende promillegrense

Det ble i 1998 innført en fast promillegrense på 0,8 for føring av fritidsbåter under 15 meter med motor som fremdriftsmiddel, samt seilbåter mellom 4,5 og 15 meter.

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. Flertallet legger derfor til grunn at en skjerping vil kunne ha en ulykkesforebyggende effekt på sikt, ved at båtfolkets holdninger til å kombinere alkohol og føring av båt forbedres.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag, se kapittel 3.4.3.

(v) 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 støtter derfor et forslag om at regjeringen må vurdere å innføre et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag her, se kapittel 3.5.3.

(vi) Fartsbegrensninger

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

Etter en gjennomgang av gjeldende rett, er arbeidsgruppen av den oppfatning at fartsregelverket er uoversiktlig, vanskelig å orientere seg i og lite kjent. Arbeidsgruppen foreslår derfor 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.

Selv om det ikke kan påvises noen sammenheng mellom tilstedeværelse av fartsbegrensninger og antall ulykker, mener arbeidsgruppen 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.

Arbeidsgruppen forutsetter imidlertid at det i forkant av en eventuell innføring av nasjonal fartsgrense blir gjort en grundig prosess, for å unngå å havne i samme situasjon som i 2003. Det ble da innført en nasjonal fartsbegrensning på 5 knop innenfor 50 meter fra land, varige konstruksjoner med videre, men ordningen ble opphevet allerede etter noen få uker på grunn av massiv kritikk fra blant annet fiskerinæringen og annen nyttetraffikk.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag til nasjonal fartsbegrensning, se kapittel 3.7.4.

(vii) Tiltak knyttet til fisketurisme

Det stilles i dag ingen spesielle krav til fritidsbåter som leies ut uten fører til turister. Det stilles imidlertid krav til utleiery gjennom produktkontrollloven.

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 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.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag til tiltak knyttet til fisketurisme, se kapittel 3.8.4.

(viii) Undersøkelse av ulykker

Arbeidsgruppen har i sitt arbeid med denne utredningen stadig opplevd at faktagrunnlaget om hvorfor ulykker skjer er mangelfullt. 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. Videre henstiller arbeidsgruppen til 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.

For mer informasjon om arbeidsgruppens forslag, se kapittel 3.10.5.

(ix) Annet

a) Ombordstigningsanordninger

Nesten halvparten av alle personer som omkommer med fritidsbåt faller over bord. Arbeidsgruppen mener at gjeldende ISO-standard bør revideres slik at det stilles krav til at ikke-permanente ombordstigningsanordninger skal kunne nås av en person i vannet. Arbeidsgruppen gir derfor sin støtte til det pågående arbeidet med å få endret standarden. For mer informasjon om dette arbeidet, se kapittel 3.6.4.3.

b) Merking av leden

Arbeidsgruppen gir sin støtte til Kystverkets arbeid med separering av nyttetraffic og fritidsbåttraffic, samt merking av egne fritidsbåtleder. Arbeidsgruppen mener dette er tiltak som er med på å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt, spesielt i risikoutsatte områder. 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. For mer informasjon om dette arbeidet, se kapittel 3.9.5.

2 Situasjonsbeskrivelse

Kapittel 2 inneholder følgende underkapitler:

- 2.1 Båtliv som fritidsaktivitet og verdiskapning
- 2.2 Kunnskapsgrunlaget
- 2.3 Sentrale faremomenter ved bruk av fritidsbåt
- 2.4 Holdningsskapende arbeid
- 2.5 Regelverk

2.1 Båtliv som fritidsaktivitet og verdiskapning

2.1.1 Båtliv i Norge

Sjølivet har vært viktig for nordmenn i uminnelige tider, og ferdsel til sjøs har vært med på å skape vår nasjonale identitet. Vi er en sjøfartsnasjon. Dette er naturlig med vår lange kystlinje, hvor størstedelen av befolkningen bor.



Foto: Redningsselskapet

Fra at havet var en arena forbeholdt yrke, som fiske og handelsfart – ble det mot slutten av 1800-tallet mer vanlig å bruke sjøen også til lystseilas, rekreasjon og friluftsliv. Vi fikk egne seilfartøyer for dette bruk, og oppfinnelsen av propellen gjorde at også motorbåter fikk sin utbredelse til fritidsformål, først i tilknytning til de større byene. De første seil- og båtforeningene ble stiftet mot slutten av 1800-tallet.

Vi ser i dag at denne utviklingen over mange år har akselerert, men de siste fem årene har det vært en reduksjon i antall solgte fritidsbåter. Sommerstid ser vi likevel et yrende båtliv langs hele kysten, og på de største innsjøene. Større og mer komfortable båter har medført at sesongen strekkes stadig lenger, og mange benytter fritidsbåten året rundt. Stadig flere bruker også båten til lengre turer, både til våre naboland og til oversjøiske seilaser. Nye brukergrupper har kommet til og fritidsbåtenes størrelse og motorkraft har økt. Sett i forhold til prisutviklingen på hyttemarkedet, har fritidsbåter de senere år hatt en gunstig utvikling. Begrepet «hytte på sjøen» har med dette fått nytt innhold.

Båtlivet er for alle generasjoner og bidrar til å ivareta de stolte norske maritime tradisjoner, og åpner for at stadig flere får øynene opp for de flotte mulighetene som vår lange kystlinje og innsjøer gir for friluftsliv og rekreasjon.

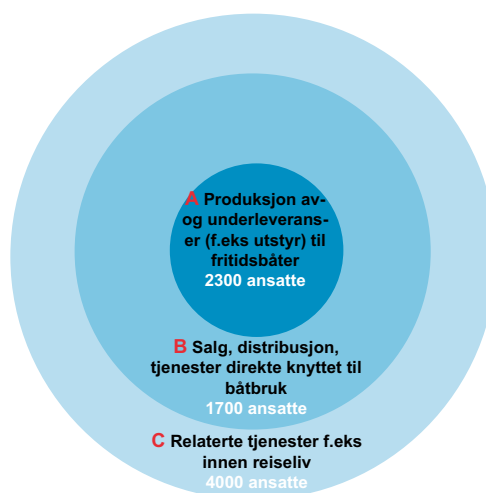
Dessverre er det også en del ulykker ved bruk av fritidsbåt. I løpet av de siste 50 årene har ulykkene sunket betraktelig, fra ca. 88 dødsfall i året i 1971-75 til gjennomsnittlig 33 per år de siste 10 årene. Hvis man også tar med at fritidsbåtflåten har vokst kraftig i samme periode, er reduksjonen gledelig, men ikke god nok. I samme periode har det pågått kampanjer og forskjellige ulykkesforebyggende tiltak, initiert av både staten og private organisasjoner. Sommeren 2011 var en ganske normal sommer, dessverre. Ved årets slutt ble det registrert 32 døde i forbindelse med fritidsbåtbruk.

2.1.2 Verdiskapning/sysselsetting

Båtlivet bidrar næringsmessig positivt i mange kommuner – i form av marinaer og båtverksteder, gjestehavner, bevertningssteder og generell handel. Båthavner oppfattes generelt som et pluss for både nærmiljøer og bysentra, og er viktige arenaer for opplevelser og miljøskapende tiltak.

Fritidsbåtbransjen består videre av en rekke aktører innen produksjon og import/salg/distribusjon av fritidsbåter. Det er vanskelig å gjøre en entydig bransjeavgrensning. En usikkerhet mht. bransjens størrelse er at den er følsom for svingende konjunkturer. Dette skaper store variasjoner i aktivitet år for år. Det er samtidig viktig å se bransjen i et bredere perspektiv der for eksempel reiselivsaktiviteter og andre tjenesteytende virksomheter inkluderes.

Båtbransjen har en estimert sysselsetting på totalt ca. 4.000 personer. Verdiene som forvaltes av bransjen er betydelige ved at virksomhetene omsetter for mer enn NOK 11 mrd. Ringvirkningene av produksjon av fritidsbåter innebærer at ett årsverk i produksjon genererer ytterligere ett årsverk i annen virksomhet. Ut fra en slik betraktning vil det totale antall sysselsatte innen norsk båtbransje kunne estimeres til ca. 8.000, hvorav ca. 4.000 i de noe mer perifere virksomhetene, slik det framkommer av nedenstående figur.



2.2 Kunnskapsgrunnlaget

2.2.1 Innledning

Norge er sannsynligvis det land i verden som har flest fritidsbåter og båtbrukere i forhold til folketallet. Hvor mange fritidsbåter og brukere det finnes i Norge er likevel usikkert. Estimatenes over antall båter varierer fra ca. 200 000 til 1 million, avhengig av hva som inkluderes og hvordan estimatet er gjort. Inkluderes stort og smått, med utgangspunkt i de grundigste analysene, mener arbeidsgruppen det er sannsynlig at det reelle antallet ligger mellom 700 og 800 000 båter. Den store Båtlivsundersøkelsen 2012 anslår at så mange som 1,75 millioner personer har vært på båttur i løpet av 2011.

Sjøfartsdirektoratets offisielle båt- og ulykkesstatistikker som benyttes i det følgende inkluderer ulykker som skjer ved bruk av fritidsbåt i norske farvann. Med fritidsbåt menes her alle fartøyer under 24 meter som blir brukt utenfor næringsvirksomhet, men unntatt leketøy som er beregnet til å bevege seg på vann med personer. Statistikken inkluderer også de ulykkene som skjer i vann og vassdrag i innlandet og utlendinger som omkommer i våre farvann.

Grafer og statistikker som presenteres i denne rapporten kan være konstruert fra forskjellige informasjonskilder. Da det på de fleste områder ikke finnes noen god helhetlig statistikk har man måtte bruke tilgjengelig informasjonen.

I tillegg til Sjøfartsdirektoratet er det også andre som fører statistikk over ulykker med fritidsbåt:

(i) Norsk Folkehjelp

Norsk Folkehjelp samler inn statistikk vedrørende drukningsulykker. De anfører i hvilken forbindelse personer druknet, for eksempel ved bruk av fritidsbåt. Statistikken inneholder ikke de detaljene som Sjøfartsdirektoratets statistikk inneholder.

(ii) Finansnæringens fellesorganisasjon

Finansnæringens fellesorganisasjon fører statistikk over skader på fritidsbåt. Denne statistikken fokuserer på økonomiske forhold i forbindelse med skader på fartøy.

(iii) Hovedredningsentralen

Hovedredningsentralen samler også inn statistikk i forbindelse med sine oppdrag. Dette gjelder ofte alvorlige hendelser hvor det er fare for at liv skal gå tapt. I denne forbindelse registreres mye av det samme som registreres på fartøy-ulykkesdelen av dødsstatistikken. Også kystradiostasjonene registrer mye av det samme, men de mottar anrop hvor båtbrukere ber om assistanse i tide og utide, slik at mengden registreringer blir betydelig større.

I treårsperioden 2002–2004 var det omkring 3.600 uavhengige forespørsler fra fritidsbåt om assistanse til hovedredningsentralene eller kystradiostasjonene. Statistikk fra disse kildene er lite tilgjengelig da fritidsbåter er blandet sammen med andre fartøygrupper i registreringene. Å skille ut fritidsbåter krever en del arbeid. Det synes imidlertid som om det ikke er stor sammenheng mellom de vanligste årsaker til at personer ber om assistanse og årsakene til dødsulykker. Den vanligste årsaken til at personer ber om assistanse er at båtmotoren har stoppet. Dette kan være en indirekte årsak til dødsulykker i enkelte tilfeller.



Foto: Redningselskapet

(iv) Redningselskapet (RS)

Redningselskapet fører statistikk over sitt redningsarbeid som omfatter alle typer fartøy. Gjengitt under er assistanse til fritidsbåter i 2011.

Type fritidsbåt assistert i 2011

Distrikt	Antall fartøy	Annet	Ikke valgt	Jolle	Motorbåt	Seilbåt
Agder	344	3	8	12	257	64
Buskerud og Akershus	483	1	4	5	349	124
Finmark	21	1	1	0	18	1
Hedmark og Oppland	21	0	2	0	19	0
Hordaland	337	3	7	5	293	29
Møre og Romsdal	140	0	5	3	117	15
Nordland	149	1	3	3	115	27
Rogaland	284	2	5	14	205	58
Sogn og Fjordane	98	3	6	0	72	17
Telemark, Vestfold, Østfold	917	1	14	16	713	173
Troms	37	0	2	0	32	3
Trøndelag	144	0	5	1	114	24
Sum	2975	15	62	59	2304	535

(v) Båtlivsundersøkelser

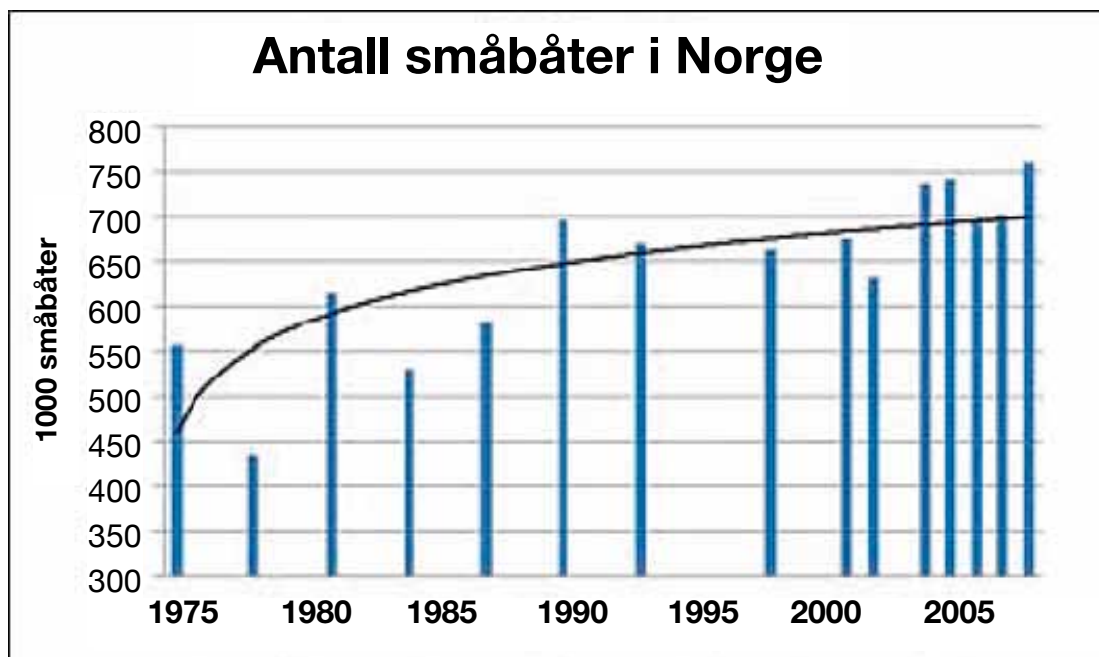
Det er også gjort en del undersøkelser som omfatter båtliv og holdninger av markedsundersøkelses-/meningsmålingsselskaper. Som eksempel kan nevnes undersøkelser om bruk av flyteutstyr, eller holdning til å ta båtførerprøven. Resultatet fra slike undersøkelser blir ofte publisert i media. Det er som oftest det offentlige som finansierer disse undersøkelsene, men det er heller ikke uvanlig at de blir finansiert av private.

Kongelig Norsk Båtforbund har nå tatt initiativet til en omfattende båtlivsundersøkelse av norsk båtliv i alminnelighet. Undersøkelsen arrangeres sammen med NORBOAT og finansieres gjennom midler fra staten, bransjen og brukerne. Målet med undersøkelsen er økt kunnskap om båtlivet i Norge. Resultatet av undersøkelsen ble publisert i slutten av mars 2012. Enkelte sentrale elementer i undersøkelsen er tatt med i denne rapporten.

2.2.2 Antall fritidsbåter

Som nevnt innledningsvis er antall fritidsbåter i Norge ukjent. Det finnes imidlertid metoder og informasjon som gjør det mulig å komme med noen estimater.

I de forskjellige referansene til antall fartøy anvendes både «småbåt» og «fritidsbåt». I fritids- og småbåtloven omfatter småbåt også fritidsbåt som er under 15 meter. De aller fleste småbåter er fritidsbåter. Historisk sett har nok skillet mellom småbåt og fritidsbåt vært mindre tydelig enn det er i dag.



Fra CIENS-rapport 2-2011. Antall (1.000) småbåter i Norge. Trendlinjen viser et anslag for utviklingen av antall småbåter i Norge. Anslaget er basert på Reisevaneundersøkelsen 2005 (TØI 2005), Forbrukerundersøkelsene (SSB) og utviklingen i husholdningsstørrelse i den norske befolkningen fra SSBs befolkningsstatistikk.

I henhold til Båtlivsundersøkelsen 2012 har hvert fjerde norske hjem med personer i alderen 18-74 år en eller flere fritidsbåter. Dette innebærer at det er mer enn en halv million norske husstander som har fritidsbåt.

Det er beregnet at det finnes 753.000 fritidsbåter i Norge fordelt på disse husstandene med en statistisk usikkerhet på +/- 43.000 båter. Den klart mest vanlige båttypen er motorbåt uten overnattingsmulighet – nær to av fem båter er av denne typen.

Kano, kajakk	80 309	10,7 %
Jolle, robåt uten motor	152 032	20,2 %
Motorbåt uten overnattingsmulighet	290 932	38,7 %
Motorbåt med overnattingsmulighet	176 276	23,4 %
Seilbåt uten overnattingsmulighet	17 173	2,3 %
Seilbåt med overnattingsmulighet	35 356	4,7 %

2.2.3 Antall fritidsbåterbrukere

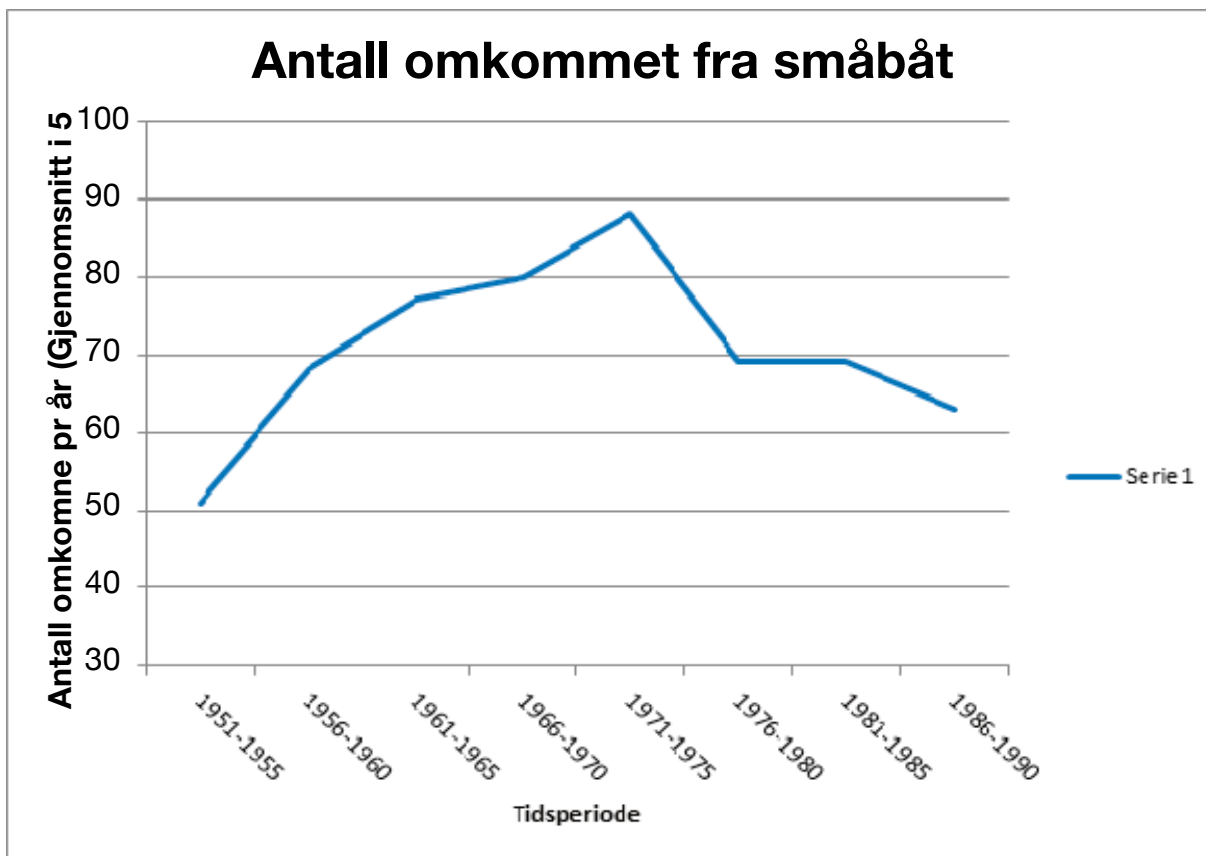
I henhold til Båtlivsundersøkelsen 2012 har 1,75 millioner nordmenn vært på sjøen i en fritidsbåt i løpet av 2011, de aller fleste på mer enn én tur. Båtlivet favner dermed mennesker i alle aldre og i alle lag av samfunnet. Av landets samlede fritidsbåtpark ble 86 prosent av båtene benyttet i løpet av sesongen 2011. Disse båtene ble benyttet i gjennomsnitt 34 dager hver. Dette gir i alt nesten 15 millioner brukstilfeller i løpet av året. Ikke overraskende er det juli med fellesferie og sommertemperatur som representerer høysesongen. I alt 31 prosent av brukstilfellene eller 4,3 millioner båtturer fant sted denne måneden. Juni og august står for noe over 20 prosent av brukstilfellene hver.

Dags- og ettermiddagsturer er den aller vanligste bruksformen, og rundt tre av fire oppgir at det er slik de vanligvis benytter fritidsbåten. Nesten to av tre oppgir dessuten at båten benyttes til fisketurer. Også ferieturer og helgeturer med overnatting er relativt vanlig – nær en av fem oppgir slik bruk.

NORSTAT undersøkelsen fra 2006 viste at ca. 30 prosent av Norges befolkning over 15 år førte fritidsbåt minst en gang i året. I antall utgjorde dette ca. 1,13 millioner personer.

2.2.4 Ulykkesstatistikk i Norge

Statistisk Sentralbyrå (SSB) har tall for omkomne fra småbåter langt tilbake i tid. Det er litt uklart hva som ligger i begrepet «småbåter» men fiskefartøy og skipsfart har en egen statistikk og er derfor ikke med. Vi antar derfor at denne statistikken inkluderer fritidsbåt og andre små kombinasjonsfartøy som ble brukt som arbeidsbåter, fiske i liten skala, og til rekreasjon. Dette samsvarer i hovedsak med definisjonen av småbåt i fritids- og småbåtloven.



Historisk data over drukning fra småbåter

Kilde: SSB

Statistikken viser at antall drukninger fra småbåter økte kraftig fra 1955 og fram til 1975 for deretter å avta mot 90-tallet. Den kraftige økningen fra 50-tallet skyldes nok utviklingen i fritidsbåtflåten og at flere personer tok sjøen i bruk til rekreasjonsaktivitet.

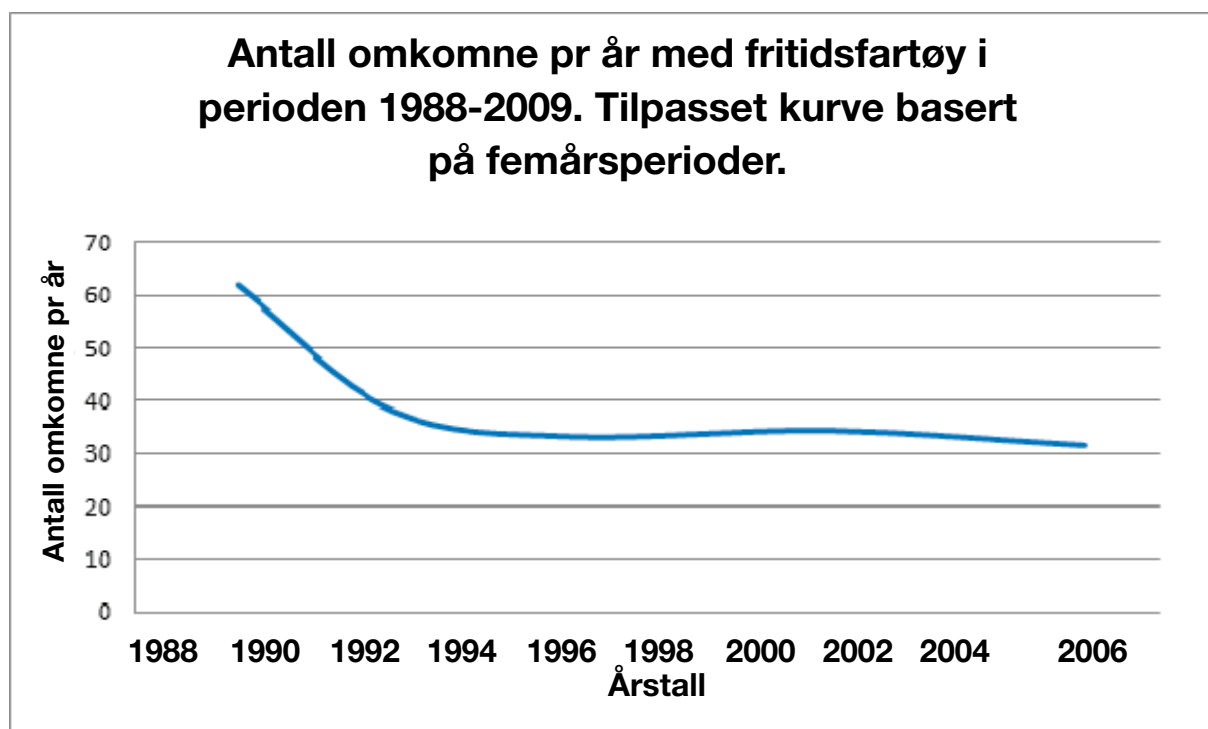
Fritidsbåtflåten fortsatte å vokse mot 90-tallet. Det samme gjelder antall personer som benytter sjøen for rekreasjon. Nedgangen i drukninger fra begynnelsen av 70-tallet er derfor vanskelig å forklare, men noe av grunnen er sannsynligvis holdningsendringer i forhold til sjøvett, økt svømmeundervisning i skolene, bedre båter og økt fokus på tilgjengelighet av redningsmidler som flyteutstyr og ombordstigningsleidere. På slutten av 60-tallet kom sjøvett på dagsorden og frivillig båtførerbevis ble innført. Deretter kom Sjøvettkampanjen (som senere ble til Vis Sjøvett). I denne perioden ble det rettet mye fokus på folks holdninger til sikkerhet på sjøen. Andre aktører enn det offentlige bidro også med holdningsskapende arbeid. Det er ikke lett å finne andre forklaringer enn dette på den positive utviklingen som skjedde.

Når det gjelder ulykker med fritidsbåter i nyere tid så finnes det en del informasjon. Den mest relevante informasjonen på området kommer utvilsomt fra samarbeidet mellom Sjøfartsdirektoratet og politiet (de 27 distriktskontorene). Politiet rapporterer om undersøkelser av dødsulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt på standardiserte skjema. Sjøfartsdirektoratet har dermed rådata for alle år fra 1993 og fram til i dag, med unntak av rådata for året 2004. Sammenfattet statistikk for 2004 finnes imidlertid. Noen framstillinger i denne rapporten har vært nødvendig å basere på rådata. I disse framstillingene er data for 2004 ikke tatt med.

Sjøfartsdirektoratet sammenfatter de 27 rådata-rapportene som mottas halvårlig og årlig til en helhetlig statistikk. Informasjonen som rapporteres gjelder forhold omkring den omkomne personen, om personen druknet eller døde av andre årsaker, og forhold som kan knyttes til ulykken som en enhet (fartøyulykke).

Dette informasjonsgrunnlaget har imidlertid mangler, fordi undersøkelsene blir gjort av politiet, som ikke har formell maritim/teknisk kompetanse. Manglende informasjon er i hovedsak knyttet til den tekniske tilstanden til båten og til hendelsesforløpet for ulykken. Videre er det grunn til å tro at mange polititjenestemenn ikke kjenner til ordningen med rapportering til Sjøfartsdirektoratet, noe som fører til underrapportering.

Statistikken for dødsulykker med fritidsbåt inkluderer *ikke* personer som omkommer fra badebåter og annet vannleketøy. Her er det en «gråson». Statistikken har joller/robåt, kano/kajakk og seilbrett som kategorier for minste fartøyklasser. Der finnes ingen klasse for vannleketøy.

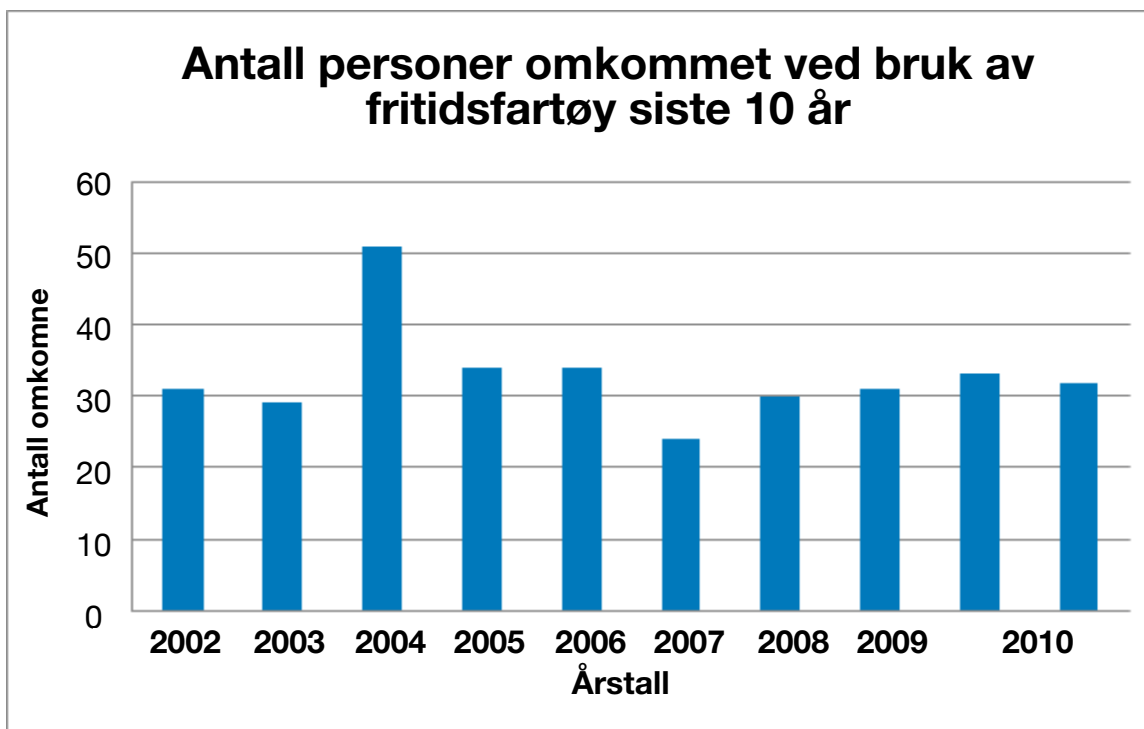


Antall omkomne per år ved bruk av fritidsbåt fra 1990-2007

Tallene i figuren er midlet for fem-års perioder. Kurven omfatter derfor ikke start- og sluttårene. Det første tallet i kurven er noe usikkert og har framkommet ved å samordne data fra Norsk Folkehjelp og Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk.

Selv om de aller fleste som omkommer fra fritidsbåter drukner, er det også noen som omkommer av andre årsaker. Det er derfor grunnlag for å hevde at antall omkomne fra bruk av fritidsbåt har blitt mer enn halvert de siste 20 årene.

De siste 10 årene har det omkommet i gjennomsnitt 33 personer årlig ved bruk av fartøytyper som registreres som fritidsbåt i statistikken.



Antall personer omkommet per år i siste ti-års periode.

Det kan synes som om den tidligere nedadgående trenden har opphørt. Det er mulig det reflekterer økende antall hurtiggående båter og tilhørende ulykker. Det er imidlertid for tidlig å trekke noen endelige konklusjoner med hensyn til dette.

2.2.5 Ulykkesstatistikk i Norge sammenlignet med andre land

Det finnes også undersøkelser gjort av andre land som kan ha interesse.

US Coastguard har utvilsomt gjort de beste undersøkelsene i denne kategorien, men amerikanske forhold er ganske annerledes enn norske da det er veldig mye bruk av båt i ferskvann i USA. Dette gjør at en del av informasjonen har liten overføringsverdi.

Våre naboland Sverige, Finland og Danmark foretar også en del undersøkelser. Resultatene fra disse har større overføringsverdi, men en må likevel være varsom med bruk av informasjon utenfra Norge.

Transportstyrelsen: Olycksstatistik för fritidsbåtar jämförelse av antal omkomna (Antall båtar i noen utvalgte land og antall omkomne per år per 100.000 båtar. Modifisert etter tabell fra Anders Wissler, Transportstyrelsen, Sverige.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Finland, båtbestand²⁾	737.000		740.000	760.000	780.000	800.000	820.000
Omkomna	51	45	56	56	52	55	64
omkomna per 100.000 båt			7,6	7,4	6,7	6,9	7,8
Norge, båtbestand³⁾			793.000			843.250	858.500
Omkomna	51	34	34	24	30	31	33
omkomna per 100.000 båt			4,3			3,7	3,8
Storbritannien, båtbestand³⁾			542.000			541.560	
Omkomna	--	24	29	52	20	23	18
omkomna per 100.000 båt			5,4	ca 9,6	ca 3,7	4,2	ca 3,3
Sverige, båtbestand¹⁾	718.000	745.167	772.333	799.500	826.667	853.833	881.000
Omkomna	30	33	35	37	43	34	29
omkomna per 100.000 båt	4,2	4,4	4,5	4,8	5,2	4,0	3,3
USA, båtbestand							12.438.926
Omkomna	676	697	710	685	709	736	672
omkomna per 100.000 båt	5,3	5,4	5,6	5,3	5,6	5,8	5,4
¹⁾ interpolerat måtning 2004 till måtning 2010 ²⁾ extrapolerat 2006 till uppskattning 2010 ³⁾ båtbestandene for NO, UK ur ICOMIAS statistikk							

Norge framstår i denne tabellen med den laveste risiko for å omkomme med fritidsbåt relativt til antall fritidsbåter i Norge. Antall fritidsbåter er sannsynligvis overestimert, men det er nok også tilfellet når det gjelder antallet for de andre landene.

2.2.6 Årsaker til ulykker i Norge

2.2.6.1 Fritidsbåtulykker 2001-2011. Beskrivelse av registrert statistikk

Totalt har det vært 282 dødsulykker de siste 10 årene hvor til sammen 331 personer omkom. Gjennomsnittlig antall omkomne de siste 10 årene har dermed vært 33. I 2004 omkom hele 51 personer.

Totalt antall dødsulykker med fritidsbåter og totalt antall omkomne

Periode	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
Totalt antall ulykker med båt	28	25	45	31	27	23	25	27	28	23	282
Totalt omkomne fra båt	31	29	51	34	34	26	30	31	33	32	331

Kilde: Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk 2002-2011

Flertallet av ulykkene har skjedd med åpen motorbåt. Tallene i tabellen nedenfor viser også at andelen dødsulykker ved bruk av robåt, joller, kano og kajakk er forholdsvis stor. Robåt og joller regnes som ikke-motoriserte fartøy.

Dødsulykker fordelt på ulike typer fritidsbåter 2002-2011

Periode	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Sum
Robåt/jolle	11	10	9	5	5	2	4	4	8	1	59
Åpen motorbåt	9	8	17	18	11	11	9	7	7	12	109
Lukket motorbåt	3	5	7	2	3	2	4	5	2	5	38
Gummibåt/RIB	-	-	-	0	0	3	0	2	4	3	12
Seilbåt	1	0	3	3	1	0	1	1	0	2	12
Seil-/surfebrett	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Kano/kajakk	1	0	8	2	4	3	6	0	5	0	29
Ukjent/ikke oppgitt	3	2	1	0	3	2	1	8	2	0	22
Ant. ulykker totalt	28	25	45	31	27	23	25	27	28	23	282

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

2.2.6.2 Geografi

I forhold til en fylkesfordelt oversikt over omkomne i perioden 2001-2010 ser vi at Nordland har flest omkomne i fritidsbåtulykker (39 personer). Deretter følger Hordaland (27), Sør-Trøndelag (27), Telemark (25) og Vest-Agder (24). Antall dødsulykker den siste tiårsperioden synes å skje over hele landet, og det er tilsynelatende vanskelig å finne sammenhenger mellom trafikkomfanget og antall dødsulykker. For eksempel er det kun registrert én dødsulykke i Oslo i perioden, mens trafikkomfanget i Oslo er relativt stort grunnet mange innbyggere og båteiere, og relativt hyppig bruk på sommeren. Slår vi sammen Agderfylkene finner vi riktignok at det har forekommet like mange dødsfall grunnet fritidsbåtulykker her som i Nordland, dvs. 39. Agderfylkene er også et kjerneområde for fritidsbåttrafikken om sommeren. Inkluderer vi i tillegg Telemark, har hele 64 omkommet i disse tre fylkene i perioden.

Fylkesfordelt oversikt over omkomne i fritidsbåter 2002-2011

Periode	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Sum
Nordland	3	3	10	1	6	2	6	5	0	2	38
Hordaland	1	2	5	2	5	2	2	5	3	1	27
Sør-Trøndelag	7	1	5	2	1	2	4	5	0	1	28
Telemark	6	1	6	3	4	1	2	2	0	3	28
Vest-Agder	3	3	1	2	2	1	2	0	8	2	24
Troms	0	2	2	2	4	1	3	2	2	5	23
Oppland	1	1	2	3	1	5	0	1	5	0	18
Nord-Trøndelag	0	1	1	1	0	0	5	4	2	0	14
Rogaland	2	3	2	4	1	1	0	1	2	2	18
Aust-Agder	0	0	3	4	1	3	1	1	1	0	14
Møre og Romsdal	2	1	4	0	2	0	1	2	1	4	17
Buskerud	1	3	0	3	0	1	1	1	2	0	12
Østfold	2	2	2	1	1	2	1	0	1	1	13
Sogn og Fjordane	0	0	5	2	1	2	2	1	0	1	14
Akershus	0	3	1	0	3	1	0	0	1	1	10
Vestfold	1	1	2	2	1	1	0	1	1	7	17
Finnmark	2	2	0	0	1	1	0	0	2	1	9
Hedmark	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	4
Oslo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Totalt antall omkomne	31	29	51	34	34	26	30	31	33	32	331

Kilde: Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk

Når det gjelder den geografiske forekomsten av dødsulykker gir ikke statistikken svar på årsakene til at enkelte områder er sterkere rammet. Årsakene til dødsulykker er som vi har sett svært sammensatte.

Oslofjorden, Asker og Bærum, Vestfold og Follo er pressområder med stor trafikk i båtsesongen, men er i liten grad representert i ulykkesstatistikken.

Agder, Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge ligger høyt når det gjelder dødsulykker.

Generelt kan man tenke seg at forhold som trafikkforhold, værforhold, skilting og tilgang til hjelp kan ha betydning, i tillegg til promille, fart og bruk av flyteutstyr. Med unntak av Agder har politiet generelt utført få kontroller i de områdene som ligger høyt på ulykkesstatistikken. Det foreligger like fullt lite kunnskap om omfanget av fritidsbåttrafikk i ulike geografiske områder. Således blir det vanskelig å se om antall kontroller utført av politiet er høyt/lavt relativt til trafikkomfanget.

2.2.6.3 Årstid

De fleste ulykkene skjer i sommermånedene, når vi vet at bruken av fritidsbåter er størst. Dette skyldes både at været på denne årstiden er best og mange har sommerferie.

Ifølge Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk har om lag 46 prosent av dødsulykkene i perioden 2002-2011 skjedd på sommeren (juni-august), mens om lag 21 prosent av ulykkene skjer på våren (mars-mai), 21 prosent på høsten (september-november) og nesten ni prosent på vinteren (desember-februar). I tre prosent av ulykkene kan ikke årstiden fastsettes.

2.2.6.4 Kjønn og alder

I perioden 2002-2011 omkom 297 menn i fritidsbåtulykker. Om lag 90 prosent av alle omkomne i perioden er således menn. Nesten sju prosent av de omkomne er kvinner og nesten tre prosent er barn (0-16 år). I overkant av ni prosent av de omkomne var unge mellom 17 og 25 år. 19 prosent av de omkomne i perioden var mellom 26 år og 40 år. Flest omkomne finner vi i aldersgruppen 41-60 år, som representerer 37 prosent av alle døde, mens 26 prosent av de omkomne var over 61 år.

Det er grunn til å tro at menn eier og fører fritidsbåter i langt større grad enn kvinner, og at eierskap og bruk av fritidsbåter øker med alderen. Dette kan være en sannsynlig forklaring på at to tredjedeler av alle omkomne i perioden 2002-2011 er menn over 40 år.

2.2.6.5 Årsaker til dødsulykker med fritidsbåter 2002-2011

Flest ulykker med fritidsbåter skjer ved kjøring, og dernest ved fiske. Om lag en tredjedel av dødsulykkene i tiårsperioden skjer under kjøring, og nær 50 prosent av ulykkene i sjø skjer i innaskjærs farvann. Om lag 16 prosent av dødsulykkene i perioden skjedde på innsjøer. Det samme gjelder for åpent hav.

De to vanligste årsakene til dødsulykker i Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk i perioden 2002-2011 er kantring og fall over bord. Mer enn 66 prosent av dødsulykkene i perioden 2002-2011 skyldes en av disse hovedårsakene.

Grunnstøtinger kan ifølge Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk for perioden forklare åtte prosent av dødsulykkene i tiårsperioden, mens vannfylling kan forklare fem prosent av dødsfallene. Årsakene til at båtene fylles med vann er sammensatte, og ulykkesstatistikken gir ingen nærmere beskrivelse.

Det fins også mange dødsulykker hvor en ikke klarer å fastslå under hvilken bruk ulykken skjer. Disse blir i statistikken ført som «Annet/ukjent».

Situasjon ved ulykken. Antall omkomne 2002-2011

Periode	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Sum
Fortøyning	1	2	5	0	1	2	2	0	0	1	14
Fiske	14	8	12	11	8	8	4	11	6	3	85
Kjøring	9	9	11	14	8	5	14	9	12	18	109
Sportsutøvelse	0	1	4	3	6	4	2	2	4	1	27
Annet/ukjent	7	9	19	6	11	7	8	9	11	9	96
<i>Ant. omkomne totalt</i>	<i>31</i>	<i>29</i>	<i>51</i>	<i>34</i>	<i>34</i>	<i>26</i>	<i>30</i>	<i>31</i>	<i>33</i>	<i>32</i>	<i>331</i>

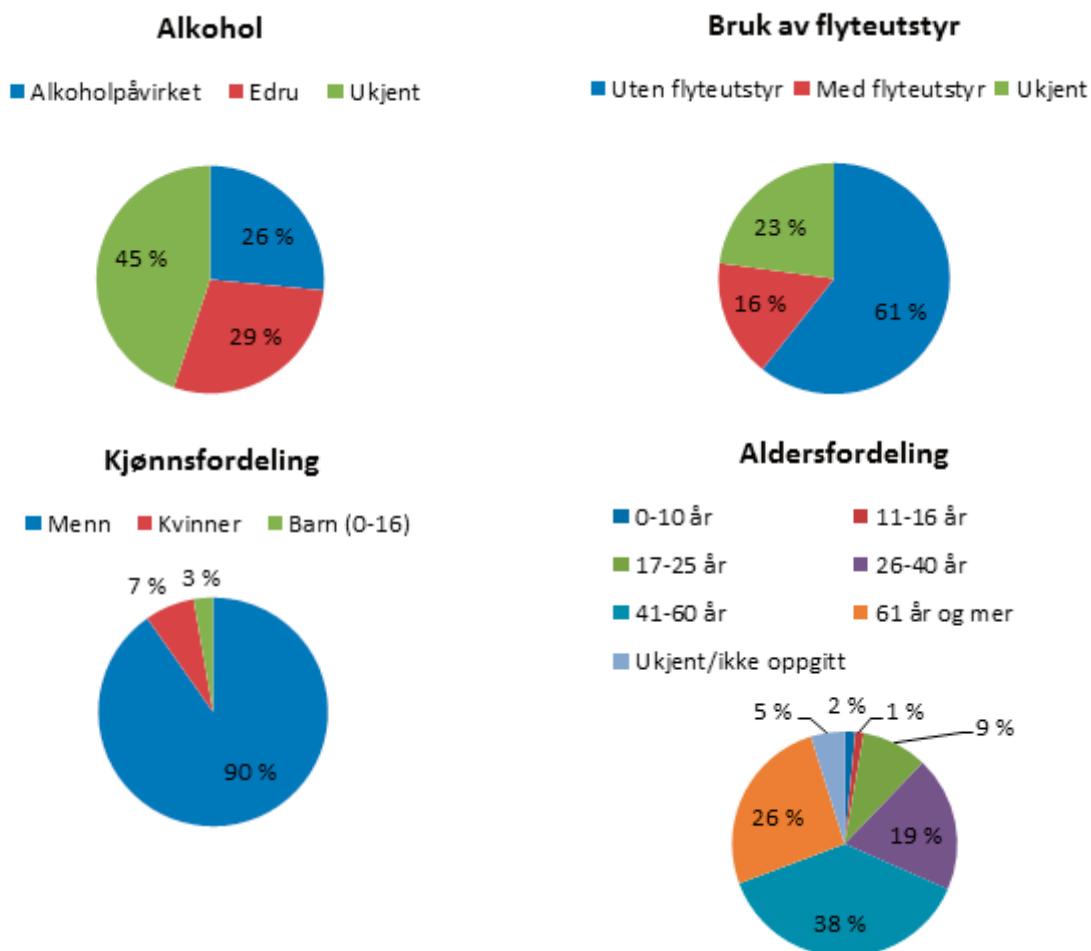
Kilde: Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk 2002-2011

2.2.7 Oppsummering av kunnskapsgrunnlaget

Antall omkomne fra fritidsbåter er halvert de siste 20 årene, men den positive utviklingen synes å ha opphørt de siste 3-4 årene. Gjennomsnittlig antall omkomne på 33 personer per år antas imidlertid å kunne reduseres med de rette virkemidlene og tilstrekkelig innsats.

De aller fleste som omkommer i forbindelse med bruk av fritidsbåt drukner. Promille er også en viktig faktor. Alkohol fører til slakkere holdning til mye av det som er nevnt, i tillegg til å redusere reaksjonstid og vurderingsevne hos båtfører.

Parametre forbundet med omkomne de siste 10 år



2.3 Sentrale faremomenter ved bruk av fritidsbåt

2.3.1 Innledning

En generell tendens er at stadig flere nordmenn anskaffer seg båt og at bruken av hurtiggående båter har økt. Videre har fartspotensialet til de hurtige båtene økt.

Slik arbeidsgruppen ser det, er høy fart et sentralt faremoment ved bruk av fritidsbåt.

Det er dessuten flere uerfarne båtfolk enn tidligere, og når uerfarne båtførere går til anskaffelse av en stor eller hurtiggående båt som sin første båt, økes risikoen både for båtføreren og andre.



Foto: Redningsselskapet

Bruk av rusmidler er også et faremoment ved bruk av fritidsbåt. I tillegg til å redusere reaksjonstid og vurderingsevne hos båtfører, kan statistikken tyde på at promillen henger sammen med dårligere holdninger til sikkerhet. Overlevelsessevnen for fører og passasjerer i fritidsbåt reduseres også betydelig hvis de er ruspåvirket og en ulykke skjer. Når en ulykke først skjer er det også viktig å ha riktig sikkerhetsutstyr.

De aller fleste som omkommer i forbindelse med bruk av fritidsbåt drukner, og det er derfor åpenbart at manglende bruk av flyteplagg er et sentralt faremoment. Også manglende bruk eller tilgang til annet sikkerhetsutstyr øker faren for at en ulykke får et alvorlig utfall. Vi vil i det følgende si litt mer om disse faremomentene hver for seg, men arbeidsgruppen vil også framheve at en kombinasjon av flere av disse faremomentene i seg selv er et faremoment

2.3.2 Manglende kompetanse

Statistikk fra yrkesfartøy viser at det er en klar sammenheng mellom ulykker (så som grunnstøting og kollisjon) og menneskelig opptreden. Arbeidsgruppen mener at individuell opptreden, ferdigheter, kunnskap og erfaring i høy grad også påvirker risikoen ved å ferdes i fritidsbåt.

USA er det eneste landet vi er kjent med som har foretatt undersøkelser som kan belyse sammenhengen mellom opplæring og antall ulykker. Tallene viser at forventet ulykkeshyppighet er mer enn dobbelt så høy når båtføreren ikke har formell opplæring, som når båtføreren har formell opplæring. Amerikanske undersøkelser kan ikke uten videre overføres til norske forhold, fordi både båtliv og amerikansk kultur er forskjellig fra den norske. Blant annet foregår størsteparten av båtbruk i USA i ferskvann. Men det er likevel grunn til å anta at opplæring også vil bidra til bedre sikkerhet i Norge. Obligatorisk båtførerbevis for fritidsbåter ble innført fra 1. mai 2010, men gjelder kun for de som er født 1. januar 1980 eller senere.

2.3.3 Bruk av rusmidler

2.3.3.1 Årsaksfaktor

Det er kjent at alkohol kan være en årsaksfaktor ved ulykker med fritidsbåt. Føreren av båten kan ha vært påvirket av alkohol, noe som kan ha vært medvirkende til at ulykken i det hele tatt skjedde. Videre kan en drukningsulykke settes i sammenheng med at den omkomne var påvirket av alkohol. Også andre rusmidler enn alkohol kan være årsak til ulykker, men arbeidsgruppen kjenner ikke til hvor hyppig dette er tilfelle. Arbeidsgruppen vil derfor i første rekke omtale bruk av alkohol som faremoment.

Alkoholpåvirkning synes også å henge sammen med et avslappet forhold til andre faktorer som har betydning for sikkerheten. Det er oppsiktsvekkende at kun 4,7 prosent av de alkoholpåvirkede omkomne var påført flyteutstyr. Tilsvarende tall for omkomne edru personer var 34,9 prosent. Det faktum at nesten alle med påført flyteutstyr som havner i sjøen er edru, bidrar til at forskjellen i risiko mellom å være påført flyteutstyr og være uten flyteutstyr blir større enn den ellers ville vært.

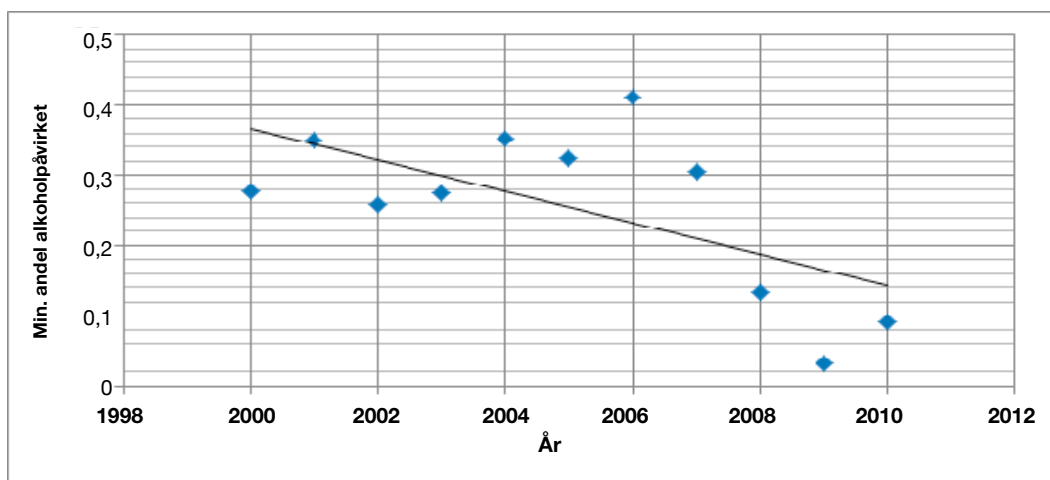
	Uten		
	Flyteutstyr	flyteutstyr	Ukjent
Alkohol	4,7	92,2	3,1
Edru	34,9	59,0	6,0
Ukjent	10,0	37,1	52,9

Sammenhengen mellom alkoholpåvirkning og bruk av flyteutstyr for omkomne i perioden 2002-2011, unntatt 2004

Tallene er i prosent.

Fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk kan vi lese at 26 prosent, dvs. om lag en fjerdedel, av de omkomne hadde vært alkoholpåvirket. Ikke alle som omkommer testes for alkoholpåvirkning og det er i hovedsak de som mistenkes for å ha vært påvirket som testes. Det betyr at den reelle andelen som har vært alkoholpåvirket trolig er enda høyere enn tallene viser.

Ser man på utviklingen de siste 11 år er den i utgangspunktet stabil, men de siste fire årene kan man hevde at forholdet har vist en bedring. En best tilpasset linje for perioden viser en nedadgående trend, men det er for tidlig å påstå at det har skjedd en reell endring i båtbrukernes vaner på dette området. Se figuren nedenfor:



Best tilpasset linje til minimum andel av omkomne som var alkoholpåvirket i perioden 2001-2010

2.3.3.2 Hva skjer med kroppen ved inntak av alkohol

Alkohol setter i gang flere reaksjoner i kroppen. Mange av dem kan oppleves positivt, som at humøret stiger og at vi slapper av. Men selv små mengder alkohol gir også en følelse av at kroppen er varmere enn den egentlig er. Følelsen oppstår fordi blodkarene i huden utvider seg, og gir huden større gjennomstrømning av blod. Følgene er at varmetapet til omgivelsene blir større.

Er man omgitt av vann, går varmetapet forttere enn om man er omgitt av luft. Man får hurtigere lavere kroppstemperatur i vannet enn i en båt eller på et svaberg. Alkoholpåvirkning reduserer sterkt kroppens evne til å opprettholde kroppstemperaturen, nedkjølingstiden går raskere og følgelig blir overlevingstiden i vann redusert til omtrent det halve. Synker kroppstemperaturen med 2-3 grader, er man som regel ikke i stand til å ta vare på seg selv, alkoholpåvirket eller ikke. Dette gjør at berusede personer har lettere for å fryse i hjel enn personer som ikke er påvirket av rusmidler.

Alkoholpåvirkning gir også nedsatt reaksjonsevne og reduserer evnen til å tenke klart og fornuftig. For å kunne vurdere en situasjon korrekt er det viktig å holde seg edru. For eksempel er det vanskelig å bedømme avstand på vann i edru tilstand, og det blir ikke enklere hvis man er alkoholpåvirket⁵. Faren for å feilbedømme situasjoner øker med økende promille.

Ifølge Folkehelseinstituttet gjelder følgende tommelfingerregel for virkningen av alkohol:

Opp mot og omkring 0,5 promille: *Man føler seg lett påvirket.*

Mellom 0,5 og 1 promille: *Man blir mer kritikkløs og risikovillig.*

Over 1 promille: *Balansen blir dårligere, det oppstår snøvlete tale og kontroll med bevegelser forverres. Man blir trøtt og sløv og kan bli kvalm.*

Over 1,5 promille: *De fleste får problemer med hukommelsen. Hukommelsesproblemene øker med stigende promille.*

Svært høy promille: *Bevisstheten nedsettes og man kan bli bevisstløs. Pustesenteret i hjernen kan hemmes. Oppkast er vanlig. Promille over 3 kan være dødelig. Risiko for død øker sterkt hvis man samtidig har brukt beroligende midler, sovemidler, smertestillende midler, midler mot epilepsi eller andre medikamenter som har sløvende eller dempende virkning på hjernen.⁶*

⁵ Kilde: Ressursdokumentet "for Klar for sjøen" april 2011, side 12-13

⁶ http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft_5565&MainArea_5661=5565:0:15,2907:1:0:::0:0&MainLeft_5565=5544:43211::1:5569:5:::0:0

2.3.4 Høy hastighet

2.3.4.1 Generelt

I løpet av de siste årene har bruken av hurtiggående båter økt. Med hurtiggående båter menes alt fra planende båter til ekstremt hurtiggående båter. Fartspotensialet til båtene har økt, og ekstremt hurtiggående båter som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer er ikke uvanlig.

Arbeidsgruppen har inntrykk av at høy hastighet i økende grad er blitt en medvirkende årsaksfaktor til at ulykker skjer, og ved kollisjoner og grunnstøtinger i høy hastighet blir konsekvensene som regel mye alvorligere enn ved lav hastighet.

Størrelsen på båten og skrogtype har betydning for hva som oppleves som høy hastighet. Videre vil også omgivelsene bety mye for hvor stor risikoen er. For eksempel vil det være høyere risiko forbundet med en båt som holder 25 knop i havneområder eller ved stor sjøgang, enn samme hastighet på åpent hav i stille vær.

Sjøfartsdirektoratet fører som tidligere nevnt statistikk over dødsulykker ved bruk av fritidsbåt. Tallmaterialet er ikke omfattende, og det er vanskelig å trekke bastante konklusjoner om forholdet mellom høy hastighet og risiko for ulykker med utgangspunkt i de data som foreligger. Arbeidsgruppen har ikke hatt tilgang til direkte informasjon om hvor stor hastighet båter har hatt når det har skjedd dødsulykker. Ved å skille ut ulykker i statistikken hvor grunnstøtinger, kollisjon med annen båt eller kollisjon med objekt/gjenstand er oppgitt som årsak til ulykken, og sammenholde med båttyper som var involvert, har det vært mulig å identifisere ulykker som *sannsynligvis* har skjedd i høy hastighet.

2.3.4.2 Ulykker med hurtiggående fritidsbåter

Sjøfartsdirektoratet har for perioden 2002-2011 identifisert ulykker som *sannsynligvis* har skjedd i høy hastighet, hvor til sammen 42 personer omkom. Dette utgjør ca. 13 prosent av dødsulykkene i perioden.

Selv om antallet omkomne i hurtige båter varierer fra år til år, tyder tallene på at hyppigheten av dødsulykker som involverer hurtiggående fritidsbåter øker. Det gjenspeiles av at bruken av hurtiggående båter øker, og tallene viser også at personer i disse båtene er overrepresentert i forhold til promille og i noen grad også i forhold til manglende bruk av flyteutstyr. Det gjenspeiles av at bruken av hurtiggående båter øker, men tallene viser også at personer i disse båtene er overrepresentert i forhold til promille og i noen grad også i forhold til manglende bruk av flyteutstyr.

Tabellene nedenfor viser omkomne fra hurtiggående fritidsbåter sammenlignet med andre typer fritidsbåter 2002-2011 (unntatt 2004)

Omkomne fra hurtiggående båter:

	Druknet	Alkohol	Flyteutstyr
Ja	40 %	49 %	12 %
Nei	33 %	21 %	63 %
Ukjent	27 %	30 %	25 %

Omkomne fra andre typer fritidsbåter:

	Druknet	Alkohol	Flyteutstyr
Ja	78 %	21 %	18 %
Nei	10 %	28 %	55 %
Ukjent	12 %	51 %	27 %

Videre viser tallene at kun 40 prosent av personene i hurtiggående båter druknet, mens hele 78 prosent av de omkomne fra andre typer fartøyer omkom av samme årsak. Dette skyldes sannsynligvis at flere av de omkomne i hurtiggående båter dør i ulike former for sammenstøt.

Relativt sett dør mer enn dobbelt så mange i ulykker som involverer hurtiggående fritidsbåter under påvirkning av alkohol, enn omkomne fra andre fartøytyper i perioden. Hele 49 prosent av de 43 omkomne fra hurtiggående båter hadde promille. Samtidig hadde kun 12 prosent av disse brukt flyteutstyr, mens dette gjelder for 18 prosent av alle som døde i perioden.

2.3.4.3 Sammenheng mellom dødsulykker og fartsforskrifter

Regelverket knyttet til fartsbegrensninger er i dag uoversiktlig. Dette henger sammen med at forskrifter om fart til sjøs fastsettes lokalt, og at fartsgrensene i mange tilfeller er lite kjent blant båtbrukerne. Det finnes i dag om lag 140 lokale fartsforskrifter, i noen kommuner opp til flere, og det er store variasjoner i hvilke fartsbegrensninger som er fastsatt.

Det er vanskelig å finne sammenhenger mellom fartsforskrifter og antall ulykker og antall dødsulykker som involverer fritidsbåter. I kommuner med fartsforskrifter må en ha kunnskap om den enkelte ulykke skjer i, eller utenfor områder med fartsbegrensninger, samtidig som en bør vite noe om ulykkesårsakene for å få mer kunnskap om effekten av fartsforskrifter på ulykkesstatistikken.

I forhold til en oversikt fordelt på fylker over omkomne i perioden 2001-2010, ser vi at Oslofjorden, Asker og Bærum, Vestfold og Follo er pressområder med stor trafikk i båtsesongen, men som i liten grad er representert i ulykkesstatistikken. Agder, Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge ligger høyt når det gjelder dødsulykker med fritidsbåter. Av disse er det i hovedsak kommuner i Agder som i noen grad har fastsatt fartsbegrensninger. I Nordland, som ligger høyest på ulykkesstatistikken i perioden, har kun tre av 42 kommuner fartsforskrifter.

Politiets kontroll og håndheving av fartsbegrensninger vil kunne påvirke dødsulykkesstatistikken. I perioden januar til september 2011 ble det foretatt flest kontroller i Agder, Hordaland, Oslo, Vestfold og Telemark. Bortsett fra Hordaland er dette er områder hvor det finnes fartsforskrifter i flere kommuner, og hvor enkelte kommuner har fastsatt generelle fartsgrenser, som eks. 5 knop 50 meter fra land. I en del politidistrikt hvor det er foretatt få kontroller, og hvor det er en høy andel dødsulykker, er det også få kommuner som har fastsatt fartsbegrensninger. Dette gjelder blant annet Troms, Sør-Trøndelag og Helgeland.

2.3.5 Manglende sikkerhetsutstyr

Med sikkerhetsutstyr menes her utstyr som kan være til hjelp ved en eventuell ulykke. Manglende sikkerhetsutstyr kan føre til at en ulykke får et alvorligere utfall enn den ellers ville hatt. Flyteutstyr er her sentralt, men også annet sikkerhetsutstyr er viktig.

2.3.5.1 Flyteutstyr

Det er registrert urovekkende mange ulykker med dødsfall hvor de omkomne ikke har hatt flytehjelpe.

Årlig omkommer i gjennomsnitt 33 personer i fritidsbåtulykker. De siste 11 årene har det omkommet 352 personer ved bruk av fritidsbåt. 222 av disse benyttet ikke flyteutstyr, mens 53 omkomne benyttet flyteutstyr. De som ikke bruker flyteutstyr drukner ved at de faller over bord eller ved at båten kantrer. For 77 personer er det ukjent om de benyttet flyteutstyr eller ikke, men det er rimelig å anta at mange av disse ikke er funnet fordi de ikke benyttet flyteutstyr.

Flere undersøkelser tyder på at mer enn 75 prosent er påført flyteplagg når de er på sjøen. Dette betyr at 81 prosent av de omkomne stammer fra gruppen på mindre enn 25 prosent av befolkningen som ikke påfører seg flyteutstyr når de er på sjøen. Antar man at sannsynligheten for å falle over bord er lik om du har flyteutstyr på eller ikke, betyr dette at sannsynligheten for å omkomme om du havner i sjøen uten flyteutstyr er mer enn 12 ganger så stor som når du er påført flyteutstyr. Dette er ikke så veldig overraskende da man vet at det ikke er lett å drukne når man har på flyteplagg. Vanligvis vil en person som omkommer med flyteplagg ikke omkomme på grunn av drukning. Det kan heller skyldes sammenstøt eller at de fryser i hjel.

Kongelig Norsk Båtforbund, Redningssselskapet og NORBOAT har fremmet forslag om pålagt bruk av flyteutstyr i åpne båter som gjør fart gjennom vannet. En undersøkelse gjort av NORBOAT i februar i år viser at de som er mest imot et påbud om flyteutstyr, befinner seg i gruppen som er høyest representert i ulykker (41-60 år, menn)⁷. 90 prosent av de omkomne de siste 10 årene var menn.

2.3.5.2 Manglende teknisk utstyr

Mange stoler i dag på at mobiltelefonen kan benyttes dersom det er behov for å tilkalle hjelp.

Mobiltelefonen kan i mange tilfeller være et nyttig verktøy for å tilkalle hjelp. Det finnes imidlertid også en del utfordringer med å stole på mobiltelefonen som eneste kommunikasjonsmiddel. Problemet med mobiltelefon er at den kun gir mulighet for én-til-én kommunikasjon. Videre tåler mobiltelefoner dårlig å bli utsatt for fuktighet, noe som kan være et problem i en ulykkesituasjon.

Det finnes radiokommunikasjonsutstyr og varslingsystemer som gir en bedre sikkerhet enn mobiltelefon. Disse omtales nedenfor under arbeidsgruppens vurdering i kapittel 3.6.

2.3.5.3 Fall over bord

(i) Manglende eller dårlige ombordstigningsmuligheter

Nesten halvparten av alle personer som omkommer med fritidsbåt faller over bord. Vi antar at en del av disse ikke er i stand til å redde seg fordi båten ikke er konstruert slik at det er lett å komme om bord igjen. Dersom det blåser kan det også være et problem at det ikke finnes noe å holde seg fast i på båten, som kan forhindre at båten blåser bort fra deg

Mange faller over bord fra små åpne motorbåter. Dette er ofte de båtene som mangler gode ombordstigningsanordninger, spesielt de eldre båtene. Da det er kort avstand fra rekka til vannlinjen kan det synes som om det skal være lett å komme opp i båtene fra vannet, men dette er



Foto: Redningssselskapet

⁷ Kilde: Pressemelding fra Norboat, jf.

www.sjofartsdir.no/no/Sjovett/Aktuelt/_Sjovett/Atte-av-ti-sier-de-bruker-flytevest-/

som regel ikke tilfellet. Dette gjelder også RIB-båter. Når personer har mye klær på, som de ofte har i Norge, blir vekten av vannet som de våte klærne inneholder veldig hemmende for ombordstigning. Det kan være mulig å benytte en påhengsmotor til å komme om bord med, men det er ikke optimalt og personer som ligger i vannet tenker ofte ikke på denne muligheten.

(ii) Manglende bruk av dødmannsknapp

Dødmannsknappen har som hensikt å stoppe båten dersom båtfører faller over bord. De fleste båter med utenbordsmotor er i dag innrettet for bruk av dødmannsknapp, og det finnes også fjernstyrte systemer som kan ettermonteres på de fleste typer motoriserte båter.

For raske åpne båter, hvor unnamanøvrering i høy hastighet kan forårsake store sideveis krefter, vil bruk av dødmannsknappen være spesielt viktig. Mange bruker imidlertid ikke dødmannsknappen fordi den begrenser bevegelsesfriheten om bord og fordi risikoen for å falle over bord oppleves som liten.

Dersom imidlertid føreren faller over bord uten å bruke dødmannsknapp går ofte båten i sirkel og kan lett treffe den som ligger i vannet. Dersom båten går rett fram, vil den kunne treffe uskyldige i båt, i vannet eller til lands. En løpsk båt i planende hastighet kan gjøre store skader.

2.3.6 Fisketurisme

Et stort antall fisketurister kommer til Norge hvert år. Hallenstvedt og Wulff (2001) beregnet det samlede antall turister som fisket i sjøen til 224.000, basert på data fra 1999/2000. Fem år senere beregnet Transportøkonomisk Institutt det samlede antall turister som kom med bil og som fisket i sjøen til 274.500 (TØI 2005). Denne undersøkelsen omfattet ikke turister som kom med buss eller fly. Essens Management kalkulerte med at undersøkelsen fra TØI utgjorde 80 prosent av alle fisketuristene, og at 20 prosent kom med fly og andre transportmidler. Dette gir til sammen 343.000 fiskende turister (Essens Management 2005). Ifølge tall fra NORUT er over halvparten av disse tyskere.

Det er grunn til å tro at mange av fisketuristene mangler grunnleggende ferdigheter i bruk av båt, særlig under dårlige værforhold. I forhold til denne målgruppen kan informasjon fra utleier være svært viktig i forhold til lokale forhold, vær og andre risikofaktorer. Språk og kommunikasjonsproblemer kan representere en utfordring i denne type informasjonsarbeid.

Sjøfartsdirektoratets statistikk over dødsulykker ved bruk av fritidsbåt viser imidlertid ikke den omkomnes nasjonalitet. Dermed har man ikke et klart tall over hvor mange turister som omkommer ved fritidsfiske. Beregninger gjort av Sjøfartsdirektoratet tyder på at det dreier seg i gjennomsnitt om ca. 3-4 personer årlig. Totalt omkommer i gjennomsnitt 33 personer årlig ved bruk av fritidsbåt. Det vil si at ca. 10 prosent av de omkomne er turister.

2.4 Holdningsskapende arbeid

2.4.1 Innledning

Med holdningsskapende arbeid menes her alt arbeid som gjøres for å påvirke fritidsbåtkbrukernes holdninger til sikkerhet i positiv retning.

En holdning er en mening, oppfatning eller innstilling en person har, og som gjerne sitter dypere enn en mening. En mening kan lett endres, men den henger som regel sammen med de holdningene vi har.

Fra Store Norske Leksikon:

«Holdninger kommer til uttrykk gjennom oppfatninger og meningsytringer, som følelsesmessige reaksjoner, og i handlinger. De kan være basert på kunnskap eller være ervervet gjennom erfaringer, men er ofte overtatt relativt ureflektert fra foreldre, venner og andre grupper man har valgt å identifisere seg med.

[...]

Et trekk ved en persons holdninger er at de typisk er innbyrdes forenlige, og at holdningsendring gjerne inntreffer hvis personen opplever at det er konflikt mellom holdninger, eller mellom holdning og handling (kognitiv dissonans, jf. Festinger). Et annet trekk ved holdninger er at de ofte er en konsekvens av handling, og ikke (som vi ofte tror) noe som bestemmer handling. I det hele tatt etableres og endres holdninger gjennom mange mulige mekanismer, hvor noen kan være åpenbare (overtalelse, planlagt påvirkning), mens andre kan være skjulte (indirekte påvirkning, påvirkning gjennom budskap personen ikke bevisst oppfatter, jf. subliminal persepsjon). Forskingen har også vært opptatt av om fryktvekkende informasjon (for eksempel om røykingens skadevirkninger) gir holdningsendring. Svaret ser ut til å være at moderat frykt har effekt hvis den kombineres med informasjon om hvordan holdningen eller atferden kan endres.»

2.4.2 Det holdningsskapende arbeidet som gjøres i dag

Det foregår i dag mye godt forebyggende arbeid rundt om i landet. Det drives omfattende opplærings- og informasjonsvirksomhet rettet mot barn, ungdom og voksne, både i regi av det offentlige og frivillige organisasjoner.

2.4.2.1 Noen av aktørene

Her presenteres kort noe av det holdningsskapende arbeidet som gjøres av medlemmene i arbeidsgruppen. Det understrekes imidlertid at det er en rekke andre viktige bidragsytere i dette arbeidet, som ikke er nevnt her.

(i) Kongelig Norsk Båtforbund

Kongelig Norsk Båtforbund er en interesseorganisasjon for brukere av fritidsbåt i Norge, som jobber med holdningsskapende og forebyggende sjøsikkerhet på alle arenaer og plan, sentralt, regionalt og lokalt.

Organisasjonen samarbeider tett med Redningsselskapet, Politiet, Telenor Maritim Radio, Ren Marina, Klar for sjøen, Norsk Test og de fleste friluftsrådene i landet. I tillegg har organisasjonen et tett samarbeid med bransjeorganisasjonen NORBOAT.

Lokalt er mange av Kongelig Norsk Båtforbunds medlemsforeninger også involvert i Vis Sjøvett og har den veien nære knytninger til Sjøfartsdirektoratets avdeling for fritidsbåt. De fleste av disse er involvert i kampanjer av ymse slag for å skape holdninger til fritidsbåtbruk over tid.

Kongelig Norsk Båtforbund deltar i kampanjer, på messer og utstillinger sammen med ovennevnte og dette er en viktig del av organisasjonens holdningsskapende arbeid. Holdninger til miljø, både i båthavna og om bord i egen båt, står også høyt på listen over holdningsskapende arbeid. Organisasjonen har utarbeidet maler for miljøarbeid i båthavnene og publikasjoner som forteller hvordan verne miljøet.

Kongelig Norsk Båtforbund forsøker å skape rollemodeller i lokale båtforeninger, slik at nybegynnere også skal kunne lære hvordan man skal oppføre seg på sjøen. Det profileres liten toleranse for alkohol, overholdelse av fartsgrenser og annet maritimt regelverk. Nye båtbrukere skal lære å ta hensyn til andre på sjøen, dvs. ikke skadesjø og hjelpsomhet.

Kongelig Norsk Båtforbund har et godt utbygget media-apparat til disposisjon for å kunne nå ut til store grupper med meninger som forhåpentligvis skaper holdninger over tid.

Forebyggende sjøsikkerhet:

Kongelig Norsk Båtforbund har etablert en kursordning for maritime kurs så som Båtførerkurs og VHF-kurs som er tilgjengelig for medlemmene. Kurstilbudet vil utvides i løpet av 2012. Sentralt er Kongelig Norsk Båtforbund også godkjent testsenter for Båtførerprøven.

Godt utbygget kontaktnett i Sjøfartsdirektoratet og departementene gjør at Kongelig Norsk Båtforbund kan drive utstrakt båtpolitisk arbeid og kan trykke på der det er nødvendig for å komme fram til løsninger som alle kan leve med.

Kongelig Norsk Båtforbund har også etablert en ordning med besiktigelsesmenn som kan foreta frivillig teknisk sikkerhetsjekk av medlemmenes fritidsbåter. Formålet er å vurdere mulig risiko, samt å lære båtieren mer om forebyggende vedlikehold slik at ulykker relatert til tekniske problemer forebygges.

(ii) Kystverket

Kystverket har tradisjonelt først og fremst prioritert å ivareta nyttetraffikken. Likevel vil de fleste av Kystverkets ansvarsområder innenfor skilt, merker, leder og fartsregler også gjelde for fritidsbåter.

Når det gjelder holdningsskapende arbeid har Kystverket Sørøst deltatt på to båtmesser årlig, «Sjøen for alle» og «Sørlandets Båtmesse», med egen stand med fokus på forebyggende og holdningsskapende arbeid. Kystverket informerer om merker og navigasjonsinstallasjoner, og bruken av disse.

På vitensenteret i Arendal er det utstilt miniatyrmodeller av sjømerker for å gjøre folk bedre kjent med hva merkene betyr.

Klistremerker med blant annet sjømerkene er under utarbeidelse i samarbeid med blant annet Sjøfartsdirektoratet.

(iii) Politiets sjøtjeneste

Sjøtjenesten har som sin fremste oppgave å redusere antall småbåtulykker, og å skape større trygghet på sjøen med sitt nærvær. For å styrke sjøsikkerheten for fritidsbåt, er politiet til stede på sjøen og driver med både kontrollaktivitet og informasjon overfor fritidsbåtførerne. Kontrollaktiviteten retter seg først og fremst mot promillekjøring og uvetting ferdsel.

Politiet mener at deres nærvær på sjøen, påvirker båtførerne i riktig retning når det gjelder adferd. Politiet prioriterer derfor å patruljere når været er slik at det er stor fritidsbåtaktivitet.

Stedlig politi er lokal redningssentral. Også i den egenskap har politiet et ansvar for å drive forebyggende virksomhet gjennom opplysningsvirksomhet om sjøens farer. For å kunne gjøre det på best mulig måte, deltar politiet i kampanjer som «Klar for sjøen», Drukningsforebyggende råd og Sakkyndig råd for fritidsbåt i Sjøfartsdirektoratet.

Likeledes har politiet et nært samarbeid med Kystvakten, samt andre offentlige organer og frivillige organisasjoner.

For å få størst mulig måloppnåelse, deler politiet ut kampanjemateriell på sjøen og informerer publikum. I tillegg til en hjelpende hånd og veiledning når det er nødvendig. Det er viktig at lokalt politi deltar på stedlige sjøsikkerhetsaktiviteter i løpet av sesongen, når tjenesten tillater det.



Foto: Redningsselskapet

(iv) Redningsselskapet

Redningsselskapet er en humanitær, frivillig medlemsorganisasjon med følgende formål: Redde liv, berge verdier, verne kystmiljøet og drive opplysnings- og ulykkesforebyggende arbeid for å bedre sikkerheten for den som ferdes på sjøen.

Redningsskøytene er uunnværlige for sjøsikkerheten langs kysten. Siden 1891 har de reddet over 6.300 mennesker fra drukningsdøden på havet, berget 3.400 fartøyer fra totalforlis og gitt assistanse til over 500.000 mennesker.

Redningsselskapet driver et omfattende og viktig arbeid langs hele kysten for å forebygge ulykker. Innsatsen rettes særlig mot de yngre målgruppene, og mot risikoutsatte målgrupper. Redningsselskapet formidler hvert år sjøvett til mange tusen barn og unge gjennom sommerskoler, leire, seilaser og sjøvettdager. Gjennom kurs, opplæring og opplevelse lærer barn og unge sikker lek og ferdsel på og ved vannet.

Redningsselskapet har utarbeidet eget undervisningsmaterieell for barnehage og grunnskole, Lillevik og Stormvik.

Over hele landet har Redningsselskapet etablert ungdomsgrupper. Dette er en møteplass og et aktivitetstilbud til ungdom mellom 14 og 26 år. Gjennom kurs og opplæring skapes det trygge båtførere og unge ambassadører for gode holdninger på og ved sjøen.

Til den voksne fritidsbåtbruker tilbyr Redningsselskapet diverse kurs og temakvelder.

Alle Redningsselskapets distriktskontorer er testsentre for eksamen til båtførerprøven. Redningsselskapets forebyggende arbeid innbefatter også et omfattende opplysnings- og informasjonsarbeid. Gjennom pressemeldinger, deltagelse i informasjonskampanjer og egne publikasjoner og nettsider, søker organisasjonen å spre mest mulig kunnskap og oppmerksomhet om sjøsikkerhetsspørsmål.

(v) Norges Seilforbund

Norges Seilforbund driver et omfattende opplæringstilbud for barn, ungdom og voksne gjennom mange av de 115 tilsluttede seilforeningene. Her fremmes gode holdninger knyttet til for eksempel bruk av flyteutstyr og bruk av dødmannsknapp. For barn og ungdom som har vært gjennom Norges Seilforbunds opplæringsopplegg framstår det som helt naturlig å benytte flyteutstyr under seiling. Også for voksne seilere kan man her tydelig se holdningsendringer gjennom de siste tiår. Norges Seilforbund er et særforbund innen idretten, tilsluttet Norges Idrettsforbund og støtter forbundets klare holdning til å skille alkohol og idrettsutøvelse. NSF har bidratt til å innarbeide holdninger som har medført at dette i dag ikke er et problem ved organisert trening og konkurranseseiling.

(vi) Skjærgårdstjenesten

Skjærgårdstjenesten har tilsyns- og driftsansvar for alle sjøbaserte, offentlig sikrede, friluftsområder fra svenskegrensa til og med Hordaland. Skjærgårdstjenesten er finansiert som et spleiselag mellom kommuner, fylker og staten og delt opp i lokale enheter. Mange av disse enhetene har samarbeid med skoler, barnehager, velforeninger og andre lag og foreninger. I dette arbeidet er atferdsendring og holdningsskapende aktiviteter viktig elementer.

(vii) Sjøfartsdirektoratet og Vis Sjøvett

Sjøfartsdirektoratet administrerer ordningen med den obligatoriske båtførerprøven og gjør informasjon tilgjengelig for båtbrukere gjennom nettsider, brosjyremateriell, messedeltagelser, kampanjer og pressemeldinger.

Sjøfartsdirektoratet koordinerer også Vis Sjøvett, som er et nettverk av frivillige. Vis Sjøvett har over mange år jobbet med opplysningsarbeid overfor målgruppen for å spre informasjon om bruk av redningsvest og flyteutstyr.

Vis Sjøvett skal bidra til økt bevissthet om sikkerhet og miljø hos alle som ferdes på og ved vann i fritiden. For å forebygge ulykker, skal Vis Sjøvett bidra til økt kompetanse hos de som fører fritidsbåt, og arbeide for å endre holdninger hos de som ferdes på og ved vann i fritiden. En nullvisjon (ingen omkomne eller alvorlig skadde) skal være grunnlaget for arbeidet med Vis Sjøvett. Vis Sjøvett skal arbeide for å redusere antall ulykker med fritidsbåter, med vekt på de alvorlige ulykker som fører til omkomne og alvorlig skadde. Barn og unge er hovedmålgruppen. Gjennom forebyggende arbeid vil barn ta med seg kunnskap og ferdigheter videre, hvor de vil være i stand til å takle utfordringer i båt. Dette vil igjen hindre alvorlige ulykker med fritidsbåt. Barn og unge vil også kunne påvirke voksne menn, den aldersgruppen som er mest utsatt for fritidsbåtulykker. Vis Sjøvett lokallag er ideelle foreninger som søker økonomisk tilskudd fra Sjøfartsdirektoratet for

å drive aktiviteter i sitt nærmiljø. Lokallagene kan opprettes på steder med småbåttrafikk, og bør konsentrere seg om et geografisk avgrenset område. Vis Sjøvett lokallag består av ressurspersoner og organisasjoner i lokalmiljøet, for eksempel politi, skole, brannstasjon, båtforening, maritim institusjon, Redningsselskapet, Røde Kors, Norsk Folkehjelp etc. – og engasjerte enkeltpersoner. Noen lokallag arbeider med kurs for lærere med påfølgende praksisdag for elevene. Flere lokallag arrangerer, i samarbeid med Redningsselskapet, Sjøvettdager hvert år med 3. trinn som målgruppe og skolekonkurranser for 7. trinn. Andre deltar på messer og arrangement med stand og brosjyremateriell fra Vis Sjøvett og holder båtførerkurs. Hvert år arrangeres en sjøvettkonferanse der alle lokallag inviteres til å delta.

2.4.2.2 Kampanjevirkosomhet

Arbeid som gjøres for å bedre sikkerheten ved fritidsbåtbruk blir ofte iverksatt i form av kampanjer. Det fokuseres på et begrenset område som informasjonsgrunnlaget tilsier er viktig, og det drives intensivt arbeid i form av forskjellige målrettede tiltak. Ofte vil tiltakene innebære informasjonsarbeid for å endre holdninger hos de rette båtbrukergruppene, men det kan også innebære andre tiltak, for eksempel lovendringer og tekniske løsninger.

(i) Flytevestkampanjen

Høsten 2009 initierte daværende statsråd Sylvia Brustad en kampanje (Flytevestkampanjen), som et ledd i å få målgruppen voksne menn til å ta på seg flyteutstyr i små åpne båter. Flytevestkampanjen ble satt i gang sommeren 2010 og er ledet av Sjøfartsdirektoratet. Samarbeidspartnere er Redningsselskapet samt Finansnæringens Fellesorganisasjon, NHO-reiseliv, Norsk Båtråd og NORBOAT. Flytevestkampanjen ble mulig ved at Nærings- og handelsdepartement bevilget ekstra midler til dette. I tillegg omdisponerte Sjøfartsdirektoratet interne midler til formålet.

Premissene for dette arbeidet var at det over noen år skulle jobbes systematisk med kampanjevirkosomhet og annet holdningsskapende arbeid for å få flere til å ta på seg flyteutstyr. Hvis ikke dette arbeidet fikk ønsket effekt, skulle det vurderes et påbud.

Forprosjektet ble i hovedsak samordnet mellom Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet, der Sjøfartsdirektoratet finansierte det aller meste av virksomheten. Redningsselskapet bidro med sin kompetanse, og begge frontet budskapet gjennom sine kanaler. De øvrige prosjektdeltakerne støttet også opp om budskapet gjennom sine kanaler.

Kampanjen ble først og fremst iverksatt fordi det eksisterte et rimelig godt informasjonsgrunnlag som viste at det var viktig å ha på seg flyteutstyr om bord i små åpne båter. I samarbeid mellom det offentlige, private og media ble det tatt initiativ til at det skulle bli satt fokus på viktigheten med bruk av flyteutstyr. Ressurser ble gjort tilgjengelig og det ble nedsatt en prosjektgruppe for å drive tiltaket framover. Prosjektgruppen bidro med synspunkter på hvordan budskapet skulle være, og om hvordan det best kunne bli formidlet.

I 2011 ble kampanjen videreført med en reklamefilm som ble vist på TV2 i mai. Reklamefilmen ble også lagt ut som en nettbasert film.

Den nettbaserte versjonen av filmen ble gjort tilgjengelig til bruk i forbindelse med forskjellige typer framstøt for å fremme bruk av flyteutstyr. NORBOAT, Kongelig Norsk Båtforbund og NHO-reiseliv benyttet seg av denne i forbindelse med egne internettsider.

Også aktører, som for eksempel Color Line AS, som i utgangspunktet ikke var del av prosjektet, bidro til å støtte opp ved å vise filmen på sine passasjerfartøy.

(ii) Klar for sjøen

En annen kampanje som har gått over flere år er «Klar for sjøen».

Klar for sjøen er et samarbeid mellom Kongelig Norsk Båtforbund, Kongelig Norsk Seilforening, Norges Seilforbund, Redningsselskapet, Røde Kors, Sjøfartsdirektoratets Vis Sjøvett, politiet, Kystvakten, Kystverket, Oslofjorden Båteierunion, NORBOAT og AV-OG-TIL. Partene planlegger og gjennomfører arbeidet sammen, AV-OG-TIL er prosjektleder og sekretariat.

Kampanjens kjernebudskap var edru båtføring. «Å være klar for sjøen er å være klar i hodet». Kampanjen besto i hovedsak av målrettede tiltak som fokuserte på kjernebudskapet.

Omlag 3,5 millioner voksne i Norge har lagt merke til kampanjens budskap sommeren 2011. 85 prosent, tilsvarende 3,3 millioner personer, har lagt merke til debatt i pressen. 24 prosent, som tilsvarer 947.000 personer, har lagt merke til materiell. 12 prosent, som tilsvarer 477.000 personer, har sett arrangementer/aksjoner.

Det som kjennetegner kampanjemetoden i Klar for sjøen er at det arbeides gjennom flere kanaler og med et omfattende spekter av aktører. Kommunikasjonsstrategien handler om å legge en overordnet plan for hvordan budskapet best når ut til målgruppen. Det brukes både aktiv direkte og aktiv indirekte informasjon i slike strategier.

Aktiv direkte informasjon handler om annonsering i massemedia, brev, brosjyrer eller publikasjoner sendt direkte til målgruppen, eller oppsøkende informasjon.

Aktiv indirekte informasjon kan være redaksjonell mediedekning etter egen henvendelse gjennom tips, pressemeldinger og pressekonferanser, bruk av sosiale nettverk, som organisasjoner, opinionsledere eller lignende møteplasser hvor det utveksles informasjon og erfaringer. Er målet å øke kjennskap, kunnskap eller å skape oppmerksomhet er massemedia velegnet, med dersom ønsket effekt er å endre holdninger og handlinger må man bruke både massemedier og mellommenneskelig kommunikasjon. Langsiktighet i slike kampanjer er viktig.

(iii) Skadeforebyggende forum

Det er også etablert et drukningsforebyggende råd under paraplyen til Skadeforebyggende forum. Her finner man også Trygge lokalsamfunn, Eldresikkerhetsrådet og Barnesikkerhetsrådet.

Skadeforebyggende forum er et nasjonalt kontakt- og samarbeidsforum som samler aktører fra frivillige organisasjoner, forsikringsselskaper, næringslivet og offentlig sektor til felles innsats. Skadeforebyggende forum arbeider tverrsektorielt, der målsettingen er å fremme det skadeforebyggende arbeidet. Gjennom å skape møteplasser, formidle informasjon, initiere og utvikle prosjekter og motivere til innsats, arbeides det for et tryggere lokalsamfunn.

Skadeforebyggende forum har i flere år definert forebygging av drukningsulykker som et prioritert innsatsområde, og det er etablert et eget råd for det drukningsforebyggende arbeidet som samler alle de større aktørene innenfor denne sektor. Rådet er særlig opptatt av trygg ferdsel på, ved og i vann.

Rådet er en møteplass for kunnskaps- og erfaringsutveksling, og formidling av informasjon om norsk og internasjonal forskning innen fagfeltet. Rådet produserer også eget informasjonsmaterieill. Brosjyren «Barn, vann og sikkerhet» ble utgitt våren 2010 som en veiledning om sikkerhet

ved vann til ledere og ansatte med ansvar for barn, i samarbeid med forsikringselskapet Tryg og Utdanningsforbundet.

Medlemmer i rådet er Trygge lokalsamfunn (Harstad kommune), Norges Røde Kors, Redningselskapet, Politidirektoratet, Norges Dykkerforbund, Norges Livredningsselskap, Norges Svømmeforbund, Norsk Folkehjelp, Norges Idrettshøyskole, Badeland, Park og Idrett (bad), Tryg. Observatører i rådet er Sjøfartsdirektoratet og Folkehelseinstituttet.

(iv) Sjøvettdagene

Sjøvettdagene er et samarbeidsprosjekt mellom Sjøfartsdirektoratet (Vis sjøvett) og Redningselskapet, og har vært arrangert årlig i over 10 år. Sjøvettdagene arrangeres flere steder i landet. Målet er å gjøre barna fortrolige med vannet og lære dem å ta nødvendige forholdsregler ved bruk av fritidsbåt. Siden oppstarten har mer enn 82.000 barn over store deler av landet deltatt i slik opplæring.

I løpet av Sjøvettdagen lærer barna om sjø- og miljøvett. På forhånd har klassene brukt noen timer på å gjennomgå temaene. Erfaringsmessig er barna svært entusiastiske og lærevillige når de selv skal løse praktiske oppgaver. En rekke instruktører fra de lokale sjøvettutvalgene, Forsvaret, politi og brannvesen har deltatt og flere steder har de velkjente redningsskøytene vært på besøk.

Forebyggende arbeid og riktig adferd i båt og ved vannet starter ofte med de unge, og på den måten håper Vis Sjøvett at barna går foran som gode eksempler, også ovenfor de voksne.



Foto: Sjøfartsdirektoratet

⁸ Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i småbåtloven § 20 annet ledd, § 26, § 26b jf. § 31, jf. delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 591.

⁹ Fastsatt ved kgl.res. 25. juni 2010 med hjemmel i småbåtloven § 28a, 28b og 28c

¹⁰ Fastsatt ved kgl.res. 15. juni 2001 med hjemmel i småbåtloven § 42.

¹¹ Fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet med hjemmel i lov av 27. april 1995 nr. 16 om trygg bruk av fritidsfartøy § 3 og § 4, jf. kgl.res. av 27. april 1995 nr. 381 og Utenriksdepartementets delegeringsvedtak av 27. april 1995.

2.5 Regelverk

Lovbestemmelser om fritids- og småbåter er samlet i lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter («småbåtloven»).

Bakgrunnen for loven var opprinnelig å innføre en fast promillegrense for førere av visse småbåter. Da regelverket vedrørende fritids- og småbåter etter hvert var blitt nokså uoversiktlig, ble det også med loven foretatt en lovteknisk opprydning, slik at alle bestemmelser vedrørende fritids- og småbåter ble samlet i denne loven.

Loven er i dag inndelt slik at den har

- et innledende kapittel (kap. 1), med definisjon av småbåt og fritidsbåt,
- et kapittel om krav til fritidsbåter og utrustningen av dem (kap. 3),
- et kapittel om tap av førerett mv. (kap. 3 A),
- et kapittel om krav til eiere og førere av småbåter (kap. 4),
- et kapittel om forurensning (kap. 5), og
- et kapittel med avsluttende bestemmelser (kap. 6).

Kapittel 2 om pliktig registrering av båter ble opphevet ved lov 17. juni 2005 nr. 77.

Eierskapet og driften av småbåtregisteret ble videre formelt overført fra toll- og avgiftsetaten til Redningsselskapet 1. mars 2005.

Det er ikke gjennomført en innholdsmessig samordning av reglene, og som følge av dette har de enkelte kapitlene blant annet egne straffebestemmelser og ulike geografiske virkeområder.

Promillebestemmelsene er innarbeidet i kapittel 4, som angår krav til eiere og førere av småbåter. Videre er det med hjemmel i dette kapitlet gitt mulighet for å fastsette forskrifter om krav til småbåtføreres alder og kvalifikasjoner, jf. forskrift av 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt⁸.

Andre viktige forskrifter som gjelder fritidsbåter er:

- Forskrift av 25. juni 2010 nr. 97 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt⁹
- Forskrift av 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker¹⁰
- Forskrift av 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy¹¹
- Forskrift av 1. desember 1975 om forebygging av sammenstøt på sjøen («sjøveisreglene»)¹²
- Forskrift av 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.¹³

¹² Sjøveisreglene er fastsatt med hjemmel i sjølov 24. juni 1994 nr. 39 (endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 14, § 19 og § 20), jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20 og § 24, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 og delegeringsvedtak 25. juni 2007 nr. 719.

¹³ Forskriften er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og Miljøverndepartementet med hjemmel i lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester av 11. juni 1976 nr. 79 («produktkontrollloven») § 4 og § 8 samt lov 16. juni 1994 nr. 20 om teknisk kontrollorgan, jf. delegeringsvedtak 7. september 1990 nr. 730, delegeringsvedtak 9. mai 2003 nr. 567 og delegeringsvedtak 22. september 2003 nr. 1924.

3 Arbeidsgruppens vurderinger av mulige tiltak

Kapittel 3 inneholder følgende underkapitler:

- 3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet
- 3.2 Styrking av kontrollapparatet
- 3.3 Skjerping av gjeldende krav til kompetanse hos båtfører?
- 3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense?
- 3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter som er underveis?
- 3.6 Påbud om annet sikkerhetsutstyr?
- 3.7 Fartsbegrensninger
- 3.8 Tiltak rettet mot fisketurister
- 3.9 Merking av leden
- 3.10 Undersøkelse av ulykker

3.1 Styrking av det holdningsskapende arbeidet

3.1.1 Innledning

Fritidsbåtlivet er per i dag et område som ikke har vært gjenstand for omfattende reguleringer. Det finnes imidlertid en del regler, og man kan se at det ved mange av dødsulykkene foreligger brudd på noen av de gjeldende reglene. Dette kan være brudd på regler om fartsbegrensninger, for høy promille, mangel på flyteutstyr eller lignende. Det er derfor tydelig at det er behov for et kontinuerlig arbeid for å skape gode holdninger til regelverket som foreligger og sikkerhet generelt. Dette arbeidet må foregå gjennom informasjon, kampanjer, teoretisk og praktisk opplæring og gjennom tilstedeværelse av kontrollapparatet.

Det statistiske grunnlaget viser at antall omkomne i forbindelse med fritidsbåtbruk er halvert de siste 20 årene, i samme periode har antall fritidsbåter på sjøen gått opp. Ut fra statistikken de siste tre til fire år, kan det imidlertid synes som den positive trenden er i ferd med å avta. Det er rimelig å anta at arbeidet som har blitt og blir gjort i forhold til dette har virket og dermed reddet mange liv. Det har for eksempel blitt lagt ned et betydelig arbeid i forhold til å spre et budskap om å ha med og benytte flyteutstyr. Undersøkelser viser at bruk av flyteutstyr blir mer og mer vanlig.

Mye av arbeidet som gjøres er bevisst rettet mot barn og unge. Det er imidlertid viktig at det også rettes et arbeid mot voksne for å opprettholde gode holdninger, eller for å prøve å få til en holdningsendring hos de med dårlige holdninger til sikkerhet.

Noen organisasjoner har ansatt personer med forebyggende sjøsikkerhetsarbeid som sitt arbeidsfelt, men en betydelig del av arbeidet utføres av frivillige. Arbeidsgruppen mener at den frivillige innsatsen er uvurderlig, og det er viktig at det også i framtiden blir tilført midler til organisasjoner som gjør en god innsats på området.

Det som kjennetegner dagens holdningsskapende arbeid er imidlertid at det er for liten grad av felles satsingsområder organisasjonene imellom. Dokumentasjon og statistikk som synliggjør risikoområder er mangelfull og det er ingen som har inntatt en overordnet funksjon for å samordne arbeidet.

Arbeidsgruppen vil påpeke at det holdningsskapende arbeidet som i dag foregår i organisasjonene er bra og virkningsfullt som det er, men det er rimelig å anta at ved noen justeringer kunne effekten blitt enda større. Eksempelvis er det behov for at det holdningsskapende arbeidet også intensiveres i form av økt kampanjevirkosomhet og bedre samordning av arbeidet som utføres av de forskjellige aktørene. Dette vil imidlertid være ressurskrevende og krever økte bevilgninger. I dag finnes det ikke tilstrekkelig med ressurser til hverken langsiktig planlegging og gjennomføring av årlige kampanjer eller til å bedre samordningen av aktiviteten på en måte som gir bedre effekt. Vi vil komme tilbake til dette nedenfor.

3.1.2 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppen mener at det holdningsskapende arbeidet må favne bredt med hensyn til hvilke virkemidler som tas i bruk. Det er også viktig at de signaler som gis i form av lovgivning, kontroll, informasjons- og holdningskampanjer sprer samme budskap og ikke er motstridende.

Tiltak for å endre atferd i form av regelverksendringer og økt kontrollvirksomhet er med på å endre holdninger. Også kunnskap blant fritidsbåtbrukerne har stor betydning for deres holdninger.

Arbeidsgruppen vil også framheve betydningen av at det innhentes utfyllende informasjon om ulykker og årsaksforhold, slik at kunnskapsgrunnlaget er omfattende nok til å fange opp de problemstillingene som har betydning for sjøsikkerheten. På denne måten kan det holdningsskapende arbeidet rettes mot områdene med dokumentert høyest risiko.

Det gjøres svært mye bra holdningsskapende arbeid i dag, men det har tradisjonelt vært lite samordnet utover at de ulike aktørene baserer seg på samme kunnskapsgrunnlag.

Et viktig tiltak her vil derfor være å utnytte og samordne ressursene bedre. Arbeidsgruppen har også forslag til noen områder som det holdningsskapende arbeidet bør fokusere på.

(i) Kunnskap

Arbeidsgruppen mener at båtbrukernes kunnskap har stor innvirkning på holdninger til sjøsikkerhet.

Den beste måten å øke kunnskapen blant dagens og framtidens båtbrukere er å sørge for at den teoretiske kunnskapen som tilegnes gjennom den obligatoriske båtførerprøven er best mulig. Sjøfartsdirektoratet må derfor kontinuerlig evaluere og forbedre denne ordningen, herunder se på muligheter for å inkludere en praktisk opplæring/prøve i det obligatoriske båtførerbeviset. Videre er det allerede nå behov for at Sjøfartsdirektoratet gjør en gjennomgang av pensum både til båtførerprøven og fritidsbåtskippereksamen. Se kapittel 3.3.5.1 om disse tiltakene.

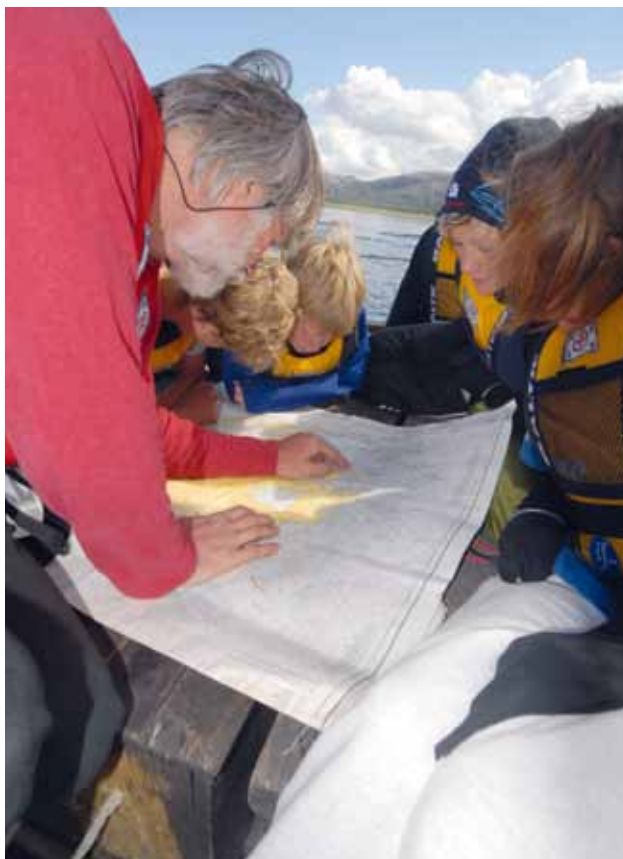


Foto: Redningsselskapet

Ettersom båtførerbeviset kun er obligatorisk for de som er født 1. januar 1980 eller senere og tallene viser at få født før 1980 tar prøven, se kapittel 3.3.5.1, mener arbeidsgruppen at man i det holdningsskapende arbeidet bør oppfordre også de som faller utenfor ordningen til å ta båtførerprøven.

Andre måter å øke kunnskapen på er å formidle informasjon på ulike arenaer der båtbrukere møtes, for eksempel messer, arrangementer, møter o.l.

(ii) Samordning av aktivitet – Sjøfartsdirektoratet som aktør for samordning?

En av utfordringene når det gjelder arbeidet for å forebygge ulykker med fritidsbåt, er at dette gjøres både av offentlige og frivillige organisasjoner. Dette kan lett føre til at arbeidet blir fragmentert og at man ikke oppnår optimal effekt. Det er ingen som har myndighet til å drive noen samordning av aktiviteter på tvers av offentlig og privat sektor. Det burde likevel være mulig å legge til rette for bedre samhandling og helhetstenking.

Ved å koordinere eller samordne nasjonale informasjonstiltak hver enkelt utøver gjør overfor en og samme målgruppe, vil man kunne tilpasse tiltakene slik at man får størst mulig effekt, og unngå at enkelte tiltak motvirker hverandre.

En slik koordinering kan innebære at ikke alle gjør det samme samtidig. Ved å bringe de forskjellige aktørene sammen, kan man planlegge strategi og lage en helhetlig plan for den totale innsatsen. På denne måten kan man også bedre utnytte de enkelte aktørenes kompetanse. Det er selvfølgelig en forutsetning at det blant aktørene finnes både økonomiske og menneskelige ressurser tilgjengelig for gjennomføringen.

Informasjonsgrunnlaget er helt sentralt for å skape koordinering og samordning. Både offentlige og private organisasjoner tar utgangspunkt i informasjonsgrunnlaget for synspunkter og arbeid de iverksetter for å gjøre bruk av fritidsbåt tryggere. Media benytter også informasjonsgrunnlaget og blir ofte en pådriver for iverksettelse av tiltak på ulike områder. Media er nok mindre nyansert enn fagfolk i denne henseende, men forstår likevel hva som er de viktigste forholdene det er behov for å fokusere på. Dette bidrar også til å sette agenda i politikken.

Det offentlig tilgjengelige informasjonsgrunnlaget og pressens omtale av det, er således svært viktig når det gjelder å få forskjellige organisasjoner til å trekke i samme retning samtidig. For eksempel, når grunnstøtinger om natta med hurtiggående båter øker i hyppighet skrives det om det, og organisasjonene fokuserer og retter noe av sitt forebyggende arbeid mot det.

Når det pekes på at bruk av flyteutstyr er avgjørende for at ulykkesstatistikken skal bli bedre, har organisasjoner med innflytelse på situasjonen spredd budskapet eller tatt andre initiativ for at folk skal påføre seg flyteutstyr. På denne måten samordnes organisasjonene til å være opptatt av det samme samtidig. Flytevestkampanjen er et eksempel hvor det skjedde en samordning mellom diverse aktører. Det er interessant å merke seg at aktørene ikke var enige om det burde komme et påbud om bruk av flyteutstyr eller ikke. Dette var likevel ikke avgjørende for om aktørene kunne samarbeide om budskapet om at det er viktig å ha på flyteutstyr.

Arbeidsgruppen mener det er nødvendig med kontinuerlige årlige kampanjer rettet mot viktige sikkerhetstiltak, som for eksempel bruk av flyteutstyr, forsvarlig fart og førers skikkethet (promille). Det ville være en fordel i arbeidet om det var én aktør som påtok seg ansvaret for å samordne innsatsen på noen få tiltaksområder om gangen.

Sjøfartsdirektoratet er som offentlig etat naturlig å peke på som ansvarlig til å koordinere slik kampanjevirkosomhet, på samme måte som Vegdirektoratet har ansvar for nasjonale trafikksikkerhetskampanjer. Informasjonsgrunnlaget som Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å

innhente, samt innspill fra sakkyndig råd, kunne da vært styrende for hvilke fokusområder som til enhver tid var mest aktuelle i forhold til risiko.

Ved innføringen av slike årlige kampanjer er det naturlig å se til Statens vegvesen for å hente erfaringer fra deres kampanjevirkosomhet som har pågått i mange år. Arbeidsgruppen har fått opplyst at Statens vegvesen bruker om lag 20 millioner kroner årlig på kampanjevirkosomhet. Til sammenligning bruker Sjøfartsdirektoratet ca. 1 million årlig på det samme i forbindelse med fritidsbåt (tilskudd til Vis Sjøvett er da holdt utenfor).

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne være koordinator og ansvarlig for gjennomføringen av årlige kampanjer er det nødvendig å få tilført tilstrekkelige, ressurser til å gjøre jobben.

(iii) Samarbeid med de andre nordiske landene

Et annet område er samordning og samarbeid med de andre nordiske landene. I øyeblikket pågår et lignende utredningsarbeid som dette i Sverige. Vi vet at Finland også har lignende marine forhold som Norge, og arbeider stort sett med de samme utfordringene i forhold til sikkerhet. For å drive et bedre internasjonalt samordnet arbeid kreves det imidlertid mer ressurser hos myndighetene.

(iv) Aktuelle kampanjer

Med grunnlag i at Sjøfartsdirektoratet foreslås som en aktør for samordning, vil arbeidsgruppen forslå at direktoratet kontinuerlig initierer kampanjer som kan gå over ett eller flere år. Sjøfartsdirektoratet bør i denne sammenheng utarbeide en langsiktig plan for det holdningsskapende arbeidet. Kampanjene må ta utgangspunkt i det tilgjengelige informasjonsgrunnlag og ha fokus på de områder som forventes å ha størst ulykkesforebyggende effekt. Det vil her være viktig å fokusere på noen få områder samtidig, for å oppnå best mulig effekt.

Flytevestkampanjen må videreføres i 2012. Den bør også fortsette i flere år etter dette, men den må fortløpende evalueres.

Dagens tilgjengelige informasjonsgrunnlag viser at det også vil være nødvendig å rette fokus mot faremomentene høy hastighet, promille og fall overbord. Videre mener arbeidsgruppen at det bør spres informasjon om hvordan man bør forholde seg til dårlig vær og sikt. Det er grunn til å tro at mange uerfarne båtførere vet alt for lite om de faremomenter dårlig vær, sikt, mørke og stor sjøgang kan innebære.

Arbeidsgruppen mener også at det er viktig med fortsatt fokus rettet mot barn og unge. Denne gruppen er mer åpen for å ta til seg ny kunnskap og kan ta med seg den viktige kunnskapen inn i voksenlivet. De vil også kunne være viktige holdningsagenter ovenfor de voksne.

(v) Synlighet på sjøen

Arbeidsgruppen mener at tilstedeværelse av offentlige og private aktører på sjøen er viktig for å bedre båtfolkets holdninger til sjøsikkerhet. Det er viktig at det settes av ressurser slik at aktører med sjøtjeneste kan opprettholde og styrke sin tilstedeværelse på sjøen. Herunder tenker arbeidsgruppen spesielt på at det er viktig med et mer synlig kontrollapparat på sjøen, se kapittel 3.2.4.

3.2 Styrking av kontrollapparatet

Arbeidsgruppen har i dette kapitlet behandlet behovet for økt kontrollvirkosomhet og et mer synlig kontrollapparat på sjøen. Arbeidsgruppen har her hovedsakelig konsentrert seg om Politiets sjøtjeneste, men Kystvakten vil også være en del av kontrollapparatet på sjøen. Videre har arbeidsgruppen behandlet spørsmålet om det er behov for å skjerpe sanksjonene.

3.2.1 Om Politiets sjøtjeneste

Politiets sjøtjeneste går tilbake til etablering av Havnepolitiet i Oslo i 1870. Siden den tid har Politiets sjøtjeneste gradvis blitt utvidet etter som småbåttrafikken har økt fram til 2001. Fra da av ble det slutt på innkjøp og tildeling av fartøy fra sentralt hold. Etter den tid ble ressurser til sjøtjenesten et politimesteransvar. Fra Politidirektoratets side blir det gitt uttrykk for hvilke generelle satsingsområder som bør tillegges vekt. Ut over dette er det opp til den enkelte politimester å prioritere oppgaveutførelsen innenfor sine respektive distrikter.

Det foregår stadig en fornyelse av politiets fartøyer. De største og eldste fartøyene har blitt skiftet ut det siste tiåret. En gjennomgående trend er at man har gått over til mindre, lettere og raskere fartøy. Det er viktig med raske fartøy for å få en effektiv tjeneste.

Politiet disponerer i dag om lag 30-35 fartøyer som inngår i Politiets sjøtjeneste. I tillegg kan politiet disponere fartøyer som eies av Statens naturoppsyn, eller leases av det enkelte politidistrikt for kortere eller lengre perioder. Fartøyene er ujevnt fordelt på de forskjellige politidistriktene, og speiler nok ulikt behov og prioritering lokalt. Færrest fartøy er det i Nord-Norge. Politiets båtførere er pålagt å ha gjennomført båtførerprøve, men mange har fritidsskippersertifikat (D5L) på frivillig basis. Som nevnt er Politiets sjøtjeneste et politimesteransvar i det enkelte politidistrikt, og utgiftene til så vel materiell som personell dekkes innenfor distriktets ordinære budsjett.

Antallet fartøy er svakt synkende, men nyere anskaffelser har gitt økt kapasitet. De siste årene er antallet kontrollerte fritidsbåter ca. 8.000. Politiets sjøtjeneste har blitt pålagt nye oppgaver, blant annet kontrolloppgaver ved innføringen av obligatorisk båtførerbevis.

Politiets sjøtjeneste i dag er lagt opp til en allsidig tjeneste hvor man patruljerer over til dels store strekninger, for å få størst mulig forebyggende effekt av politiets nærvær. Videre målstyres tjenesten mot problemområder som promillekjøring, uvetting kjøring og miljøovertredelse for å styrke sjøsikkerheten for fritidsbåtene. Det er også etablert et utstrakt samarbeid med andre offentlig etater og private organisasjoner på sjøen. Sjøtjenesten deltar i så vel kampanjer som aksjoner med sine samarbeidspartnere for å bedre sjøsikkerheten.

3.2.2 Om Kystvakten

Kystvakten har kompetanse til å foreta etterforskning ved mistanke om overtredelse av bestemmelser gitt i småbåtloven kapittel 3, jf. lov av 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) § 21, jf. § 12 bokstav i).

Kystvakten har imidlertid ikke hjemmel til å håndheve promillebestemmelsene i småbåtloven kapittel 4. Dette ble vurdert i forbindelse med innføringen av en fast promillegrense i 1998, men departementet kom til at Kystvakten ikke burde brukes til å håndheve den faste promillegrensen. Dette ble begrunnet slik i Ot.prp.nr.51 (1997-1998). Om lov om fritids- og småbåter kapittel 6.9.2:

«Det fremgår av Straffelovrådets fremstilling at rådet først og fremst har hatt havgående fartøyer i tankene ved sin vurdering av Kystvaktens rolle. Den promillegrensen som foreslås i proposisjonen her skal imidlertid bare gjelde for førere av småbåter. Slik forholdene er i dag mener departementet at det ville være lite naturlig å gi Kystvakten myndighet til å håndheve denne grensen. Kystvaktens fartøyer vil uansett kunne gjøre liten nytte for seg der småbåter vanligvis ferdes.»

Når det gjelder fritidsbåter over 15 meter, har Kystvakten hjemmel til å håndheve promillebestemmelsene i sjøloven § 143, jf. kystvaktloven § 21, jf. § 12 bokstav j), jf. sjøloven § 145.

Kystvakten har i 2011 gjennomført 65 oppdrag med kontroll av fritidsbåt, hvorav totalt tidsforbruk for året var 257,8 timer. Våren 2011 fikk Kystvakten ordre om å redusere seilingen på indre kystvakt, slik at disse tallene sannsynligvis er noe lavere enn det som er normalt¹⁴.

3.2.3 Sanksjoner

Den som overtrer regelverket som gjelder for fritidsbåter risikerer i dag bøter, fengsel og/eller tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, avhengig av hvilken overtredelse som begås.



Foto: Redningsselskapet

Overtredelse av promillebestemmelsene straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, jf. småbåtloven § 37 for fritidsbåter under 15 meter, og sjøloven § 143 siste ledd for fritidsbåter over 15 meter.

Ved forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker er det fastsatt at politiet kan utstede forenklet forelegg i slike saker.

Overtredelse av plikten til å ha med flyteutstyr til alle ombord i fritidsbåter under seilas straffes med et forenklet forelegg på kr. 500 kroner per person i båten, jf. forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 kode 01. Politiet utsteder årlig 166 forelegg for at flyteutstyr ikke er medbragt i båten, og forelegget utstedes til fører av båten. Til sammenligning er forelegget for manglende bruk av bilbelte 1.500 kroner, men her er fører kun ansvarlig for å betale boten for passasjerer under 15 år som ikke har på bilbelte, jf. lov av 18. juni 1965 nr. 4 («vegtrafikkloven») § 23a tredje punktum, jf. forskrift av 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3.

Båteier eller annen rådighetshaver som lar en person under 16 år føre en båt hvor aldersgrensen er 16 år, jf. forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 5, straffes med et forelegg på 1.500 kroner, jf. forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 kode 04 annet ledd.

Føring av båt uten båtførerbevis hvor dette kreves, jf. forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 7, straffes med bøter, jf. småbåtloven § 28. Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 kode 03 angir ikke hva forelegget skal være ved manglende båtførerbevis. Riksadvokaten foreslår ifølge rundskriv RA-2010-331 (Bøtedirektiv for manglende båtførerprøve m.m.) at forelegg for manglende båtførerprøve m.m. blir regulert i denne forskriften. Dette er imidlertid ikke tatt inn i forskriften ennå, og fram til en eventuell slik endring skjer, har Riksadvokaten gitt retningslinjer for bøtenivået i rundskrivet. Her skriver Riksadvokaten at manglende båtførerprøve i utgangspunktet skal medføre et forelegg på 3.000 kroner. Dersom en overlater båten til en fører som ikke har båtførerprøven bør bøtesatsen i utgangspunktet være 1.500 kroner. For manglende fremvisning av båtførerbeviset, mener riksadvokaten at det er tilstrekkelig med en advarsel i første omgang. Ved stadige brudd på plikten til å fremvise beviset, kan forelegget settes til 500 kroner.

¹⁴ Kilde: Kystvakten

Fartsovertredelser straffes med en bot på 1.500 kroner, jf. forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1.

I 2010 ble det innført mulighet til å idømme tap av retten til å føre fritidsbåt for en periode ved grove overtredelser, jf. forskrift om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Blir en person som ikke har førerrett, ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre fritidsbåt i medhold av småbåtloven § 28 a, skal det i dommen eller forelegget fastsettes en sperrefrist for å kunne gi personen førerrett, jf. småbåtloven § 28 c.

Føring av båt i alkoholpåvirket tilstand regnes alltid som en grov overtredelse som medfører tap av førerrett eller sperrefrist, jf. forskrift om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt § 4 bokstav d).

Gjennom muligheten til å ilegge båtfører «kjøreforbud» ved brudd på lover og regler, er det innført en svært tydelig ansvarliggjøring av båtfører i det norske regelverket.

3.2.4 Arbeidsgruppens vurdering

3.2.4.1 Utrykningspolitiet på sjøen?

Styrking av kontrollapparatet på sjøen vil etter arbeidsgruppens syn gi en god ulykkesforebyggende effekt.

Media, båtforbund, båtforening, offentlige etater, private organisasjoner etterspør økt kontrollvirksomhet og innsats fra politiets side på sjøen. Dette er en utfordring for politiet med en bred oppgaveportefølje, som betinger prioritering av ulike oppgaver.

Det er et problem at dagens rammebudsjettering gjør det umulig å øremerke midler til sjøtjenesten. Ikke minst på grunn av at Politiets sjøtjeneste ikke er noen prioritert oppgave i politiet. Med knappe ressurser generelt vil en økning i budsjettene til politidistriktene lett kunne bli brukt på prioriterte oppgave og dermed ikke få noen effekt for Politiets sjøtjeneste.

Arbeidsgruppen har diskutert om en løsning kan være å gi Utrykningspolitiet (UP) et økt ansvar for kontrollaktivitet på sjøen. Ekstrabevilgningene kan da målrettes gjennom den årlige styringsdialogen med UP-sjefen.

Ved å gi UP en kontrollfunksjon på sjøen vil man få en distriktsovergripende innsats. UP vil videre kunne være et bistandsorgan overfor lokalt politi ved aksjoner og lokale arrangement. UP har stor kompetanse i kontrollaktivitet og vilje til og erfaring med metodeutvikling. De har i flere generasjoner drevet med rus-, hastighets- og verneutstyrskontroll. Man vil også kunne oppnå en effektiv og fleksibel tjeneste ved at mannskapene vil kunne veksle mellom sjø og vei når vær og forhold ellers tilsier det.

Arbeidsgruppen har fått signaler om at UP-sjefen er villig til å påta seg tjenesteoppdrag til sjøs. Han har fra før av personell med maritime sertifikat. Som et forsøksprosjekt kan UP være operative i Oslofjordområdet og ned mot Sørlandet, og med riktig fartøytype vil UP innenfor 1,5 time ha en rekkevidde fra Stavern til Tofte i nord, til svenskegrensen i øst, og til Agder i syd. Resultatmessig antas UP å kunne bidra til å doble kontrollvolumet.

Det bør være innen rekkevidde å få til et slikt forsøksprosjekt allerede fra sommeren 2012, under forutsetning at man klarer å skaffe nødvendige midler. Dersom prosjektet gir positive erfaringer, vil ordningen kunne videreføres til andre deler av landet.

Arbeidsgruppen mener at det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig politi på sjøen. En god løsning kan her være at også UP får i oppgave å drive kontrollaktivitet på sjøen. Dette vil øke oppdagelsesrisikoen hos båtførere med ulovlig adferd på sjøen, og gi en forebyggende effekt. Arbeidsgruppen antar også at tjenesten blir bedre med faste folk med høyere kompetanse og mer erfaring, og mer egnede fartøy. I tillegg vil Ups sjøtjeneste styrke redningsberedskapen til sjøs.



Foto: Redningssselskapet

Det er imidlertid også viktig at Kystvaktens innsats som kontrollorgan i indre kystvakt opprettholdes, og om mulig økes. En ordre om nedtrapping i indre Kystvakt harmonerer dårlig med satsing på sjøsikkerhet. I Sverige rapporteres det for eksempel om en økende andel som er tatt for «sjöfylleri» etter at man her skjerpet promillegrensen for fritidsbåtførere. Det antas at den fremste grunnen til at flere blir tatt er at den svenske «Kustbevakningen» har fått mulighet til å stoppe båtførere for å gjennomføre promilletest, uten at det foreligger mistanke om «sjöfylleri».

3.2.4.2 Heving av bøtesatsene ved overtredelser med videre

Arbeidsgruppen mener at dagens sanksjoner er tilfredsstillende, men at det jevnt over er behov for å heve bøtesatsene.

Siden forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker ble fastsatt med virkning fra 15. juni 2001, har bøtesatsene stått uendret.

Formålet med av bruk av bøter ved regelbrudd, er at det skal være egnet til å korrigere adferden både subjektivt og generelt. Subjektivt på den enkelte ved at boten merkes såpass at vedkommende i ettertid innretter seg etter regelverket og avstår fra overtredelser. Generelt ved at befolkningen kjenner den trussel straffereaksjonen representerer ved overtredelse, og derfor virker inn på adferden slik at man avstår fra overtredelser. Men for at dette skal kunne skje, må bøtestørrelsen være såpass stor at den påvirker adferden.

Siden satsene for forenklet forelegg ble fastsatt i 2001 etter forslag fra 1999, har det gjennomsnittlige lønnsnivået i Norge steget med over 70 prosent. I tillegg kommer at politiets kontrollvolum (8152 i 2011) ikke har økt med årene, slik at oppdagelsesrisikoen relativt sett har avtatt.

(i) Fartsovertredelser

For vegtrafikkens vedkommende har en til sammenligning satt opp bøtesatsene to ganger. De som kjører for fort på sjøen, kjører oftest mer enn dobbelt så fort som fartsgrensen. Hvis det hadde vært på land, ville fartsovertrederen fått fengselsstraff og mistet førerkortet for en tid. Til sammenligning kan nevnes at 71 km/t i 60 km/t-sone fører til forenklet forelegg på 2.900 kroner og en prikk i førerkortregisteret. Tiden synes derfor moden for å vurdere en justering av bøtesatsene for fartsovertredelse til sjøs. En fartsgrense som for øvrig er fastsatt i ca. 140 lokale forskrifter.

Med synkende oppdagelsesrisiko er det behov for økt bøtenivå for å opprettholde straffens avskrekkende virkning. Skal de få som blir tatt for fartsovertredelse på sjøen være avskrekkende for andre potensielle overtredere, må bøtene være merkbare. I 2011 ble det tatt 605 førere av fritidsbåter for fartsovertredelse på sjøen.

Etter en samlet vurdering av dagens situasjon finner arbeidsgruppen grunn til å foreslå at Justis- og politidepartement dobler dagens bøtesats til kr. 3.000 for overtredelse av lokale forskrifter om hastighetsbegrensning, jf. forskriften om forenklet forelegg § 1 kode 07.

(ii) Overtredelse av promillebestemmelsene

I likhet med for fartsovertredelser er det, etter arbeidsgruppens syn, behov for å øke bøtesatsene.

Med dagens regelverk blir overtredelse av promillebestemmelsene alltid vurdert som en grov overtredelse som kan medføre tap av førerrett eller sperrefrist. Dette må sees på bakgrunn av at promillegrensen er 0,8. Arbeidsgruppen mener at dersom gjeldende promillegrense blir skjerpet, se kapittel 3.4.3, bør grensen for hva som er en grov overtredelse fortsatt gå ved 0,8 promille. Det vil si at lavpromille ikke i seg selv trenger å medføre tap av førerrett eller sperrefrist. Det vises her til at det ikke idømmes tap av førerrett for motorvogn ved lavpromille (inntil 0,5) etter vegtrafikkloven, jf. vegtrafikkloven § 33 annet ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav a).

Ettersom 0,8 er dagens promillegrense for fritidsbåt, mener arbeidsgruppen at dette vil være et naturlig skille for hva som regnes som lavpromille ved føring av fritidsbåt.

(iii) Manglende båtførerbevis

Når det gjelder forelegg for manglende båtførerbevis mv. er satsene som angitt i Riksadvokatens rundskriv etter arbeidsgruppens syn tilfredsstillende. Som Riksadvokaten foreslår bør imidlertid satsene inntas i forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker.

Arbeidsgruppen påpeker at dagens ordning med at det kun gis advarsel ved manglende fremvisning av båtførerbeviset er lite tilfredsstillende. Arbeidsgruppen antar at denne ordningen fører til at det i stor grad bare gis advarsler, selv ved gjentatte overtredelser. Videre antar arbeidsgruppen at det i mange tilfeller ikke avdekkes om båtfører egentlig har båtførerbevis eller ikke. Arbeidsgruppen foreslår derfor at det, som på veien, gis forelegg ved manglende fremvisning av båtførerbeviset. Foreleggsatsen på 500 kroner synes passende.

(iv) Manglende flyteutstyr

Forelegget for at flyteutstyr ikke er medbragt i båten er i dag 500 kroner per person som mangler flyteutstyr. Til sammenligning er boten for manglende bruk av bilbelte 1.500 kroner. Det kan argumenteres for at satsen bør økes, men det må her tas hensyn til at fører i henhold til dagens regelverk også er ansvarlig for å betale boten for passasjerer uten medbragt flyteutstyr.

Ved en eventuell innføring av påbud om bruk av flyteutstyr i åpne båter underveis, se kapittel 3.5.3, kan det diskuteres om bot for manglende bruk skal utstedes til fører eller til den enkelte som ikke har på flyteutstyr. Det kan argumenteres for at den enkelte bør betale bot for manglende bruk av flyteutstyr. Dette fordi hver enkelt selv bør ta ansvar for egen sikkerhet. For barn under 15 år, kan dette ansvaret påligge fører av båten på samme måte som for bruk av bilbelte. Det kan også argumenteres for at fører av båten her bør ha overordnede ansvaret uansett og betale boten dersom noen av passasjerene ikke har på flyteutstyr. Dette vil kunne motivere føreren til å kreve at alle passasjerene tar på seg flyteutstyr.

3.3 Styrking av krav til kompetanse for båtfører?

Temaet for dette kapitlet er manglende kompetanse hos fører i fritidsbåt. Med kompetanse menes i første rekke teoretisk kunnskap og praktiske ferdigheter.

3.3.1 Gjeldende rett

3.3.1.1 Generelle krav

(i) Krav til minstealder

I forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 5 stilles krav til minstealder ved føring av visse fritidsbåter:

«Fører skal være fylt 16 år dersom fritidsbåten:

- a) kan oppnå større hastighet enn 10 knop (18,5 km/t) ved motordrift, eller*
- b) har motor med større ytelse enn 10 HK/7,5 kW.»*

(ii) Krav til båtførerbevis

I 2010 ble det innført krav om norsk båtførerbevis eller gyldig kvalifikasjonsbevis for å føre fritidsbåt som har en viss lengde eller motorkraft, jf. forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for § 7 første ledd:

«Fører av norsk fritidsbåt som:

- a) har lengde over 8 meter (26,25 fot), eller*
 - b) har motor med større ytelse enn 25 HK/19 kW,*
- skal inneha norsk båtførerbevis eller gyldig kvalifikasjonsbevis.»*

For å få båtførerbevis må båtføreren bestå en prøve som tester kandidatene i sjømannskap mv., lover og regler, navigasjon og kartlesing.

Kravet til båtførerbevis gjelder kun for dem som er født 1. januar 1980 eller senere, jf. § 7 siste ledd som lyder:

«Bestemmelsen i første ledd gjelder ikke for fører som er født før 1. januar 1980.»

Når det gjelder de som er født før 1. januar 1980, stilles ikke krav til bevis eller sertifikat, med mindre det dreier seg om en fritidsbåt som er lengre enn 15 meter.

(iii) Krav til alder og fritidsbåtskippercertifikat

Fører av fritidsbåter som er lengre enn 15 meter og under 24 meter, må være 18 år og ha fritidsbåtskippercertifikat, jf. forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk av 22. desember 2011¹⁵.

For å få fritidsbåtskippercertifikatet må kandidaten ha gyldig helseerklæring, tilstrekkelig fartstid og bestått eksamen. Kandidaten må ha bestått fritidsbåtskippereksamen fra et kurssenter som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Kurset skal dekke den teoretiske og praktiske opplæringen som kreves for å føre en fritidsbåt i stor skipsfart, og ha hovedvekt på emnene navigasjon og navigasjonsinstrumenter, sjøveisregler, skipslære, sikkerhetsopplæring og motorlære. Eksamen består av skriftlige og muntlige/praktiske prøver.

(iv) Krav til navigering mv.

Selv om det ikke stilles krav til sertifikat for en stor gruppe av fritidsbåtførere i dag, forutsetter lovverket at alle båtførere har den nødvendige kompetanse som behøves for å føre fritidsbåt.

¹⁵ Forskriften er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 7, 16 til 20, 22, 43 og 45, og lov 26. juni 1998 nr 47 om fritids- og småbåtloven § 26b, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr 590 og nr 591, og trådte i kraft 1. januar 2012.

Det vises til småbåtloven § 27 som lyder som følger:

«Båteier og båtfører er ansvarlig for å overholde bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, for så vidt ikke annet følger av den enkelte bestemmelse eller sammenhengen.»

I dette ligger blant annet et ansvar for å gjøre seg kjent med de bestemmelser som er gitt om føring av fritidsbåt i småbåtloven med tilhørende forskrifter.

Småbåtloven § 24 inneholder følgende krav til navigering:

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

Sjøveisreglene stiller nærmere krav til hvordan et fartøy skal navigere for å unngå sammenstøt med andre fartøy. Det forutsettes i sjøveisreglene, regel 2. Ansvar bokstav a) at det i tillegg til disse reglene finnes generelle *«forsiktighetsregler som alminnelig sjømannsskikk eller tilfellets særegne omstendigheter måtte tilsi»*.

(v) Krav til skikkethet hos båtfører

I småbåtloven § 32 stilles et generelt krav til skikkethet hos båtfører:

«Ingen som på grunn av sin tilstand må anses uskikket til det, må i føre eller forsøke å føre en småbåt. Dette gjelder uansett om tilstanden skyldes påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, sykdom, tretthet eller andre omstendigheter.»

Kravet må ses i sammenheng med de detaljerte promillebestemmelsene i loven, jf. §§ 34 og 35. Kravene til skikkethet går ikke på kvalifikasjoner i form av kunnskap, men som et subjektivt krav til førerens fysiske og psykiske tilstand.

3.3.2 Nordisk rett

3.3.2.1 Danmark

I Danmark stilles krav om speedbåtsertifikat til førere av visse motordrevne fritidsfartøy under 15 meter. Kravene gjelder for førere av planende fritidsbåter, jf. Bekendtgørelse nr. 232 af 22/03/2006 om uddannelseskra mv. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (Speedbådsfører-bekendtgørelsen)¹⁶.

Planende fritidsfartøy er definert i bekendtgørelsen § 1. For fartøy under 4 meter kommer kravene bare til anvendelse dersom fartøyet har en motorytelse på 19 kW (kilowatt) eller mer, noe som tilsvarer 25 HK, jf. § 1 stk. 2. For planende fartøy på 4 meter og opp til 15 meter framgår det av en matematisk formel hvem som omfattes av kravene. Tabellen er fininndelt med intervaller på 0,1 meter båtlengde. Eksempelvis omfattes fører av et planende fartøy på 4,00 meter med 26 HK av ordningen, et fartøy på 4,10 meter med 27 HK osv. for fartøy over 15 meter kreves Yachtskipper 3 sertifikat. Det er utarbeidet en retningslinje til forskriften, som viser hvor stor motorytelsen og størrelsen må være før krav til speedbåtfører kort inntretr¹⁷.

¹⁶ www.retsinformation.dk/print.aspx?id=27038.

¹⁷ www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Kørekorttilspeedbåde.aspx.

Førere som omfattes av ordningen skal ha fylt 16 år, ha bestått en praktisk prøve i seilas (fastsatt av Søfartsstyrelsen), og ha fått utstedt et bevis som skal befinne seg om bord. Gjennom den praktiske prøven må kandidaten blant annet vise kjennskap til sikkerhetsutrustning og redningsutstyr.

Det er foreninger (seilbåtforeninger, kveldsskoler) etc. som avholder kurs, og som vanligvis stiller med båt for selve prøven, som tar fra 1/2 til 1 time. Søfartsstyrelsen kan i særlige tilfeller unnta personer fra ordningen dersom de kan dokumentere tilstrekkelig teoretisk og praktisk kunnskap om seilas med fartøy som omfattes av ordningen.

3.3.2.2 Finland

Det gjelder et generelt krav til skikkethet for å føre fritidsbåt i Finland. En må være fylt 15 år for å føre motordrevne fritidsbåter som skal registreres, jf. Sjötrafiklag 20.6.1996/463¹⁸ 6§ annet avsnitt. Følgende fritidsbåter skal registreres i Finland:

- fartøy med motor som har en effekt på minst 15 kilowatt, samt
 - fartøy med motor eller seil som har en skroglengde på minst 5,5 meter,
- jf. Lag om farkostregistret 10.11.2006/976¹⁹ 4§.

Finland krever videre at fører må være over 18 år og ha sertifikat for å føre fartøy over 24 meter, jf. Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg 29.12.2009/1687, se definisjon av nöjesfartyg i 2§ sammenholdt med 15§²⁰.

Trafiksäkerhetsverket kan også kreve at en båtfører skal være 18 år og ha et visst kunnskapsnivå dersom fartøyets størrelse, utforming, formål og anvendelsesområde tilsier det. Dette kravet er således skjønnsmessig utformet, jf. Sjötrafiklagen 6§ tredje avsnitt.

3.3.2.3 Island

I Island ble det fra 1. januar 2008 stilt krav om at alle førere på fritidsbåter skal ha gjennomført opplæring og trening, samt ha båtførersertifikat fra Sjøfartsstyrelsen. Kravet gjelder for fritidsbåter mellom 6-24 meter og søker må være 16 år. Samme krav gjelder for førere av raske speed båter, det stilles ikke noen spesielle krav her.

Regelverket om krav til opplæring er Art 7 i Lov Nr. 30/2007²¹ og Art. 17 Regulation Nr. 175/2008^{22,23}.

3.3.2.4 Sverige

I Sverige kreves ingen utdanning for å føre en mindre fritidsbåt i dag. Spørsmålet om obligatorisk båtførerbevis har vært utredet i Sverige, men det er foreløpig ikke innført krav til dette.

¹⁸ www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1996/

¹⁹ www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2006/

²⁰ www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20091687

²¹ www.althingi.is/lagas/nuna/2007030.html

²² www.sigling.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=5265

²³ Utdanningskravene er beskrevet her: www.sigling.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=3988.

Den som fører et fartøy, uansett størrelse, er imidlertid forpliktet til å sørge for at dette er sjødyktig og for at det føres på en måte som er forenlig med godt sjømannskap, jf. Sjølagen 1994:1009²⁴ 1 kap.9§ første avsnitt og 6 kap.2§.

For fritidsbåter som er lengre enn 12 meter og bredere enn 4 meter, kreves enten

- eksamen som «fartygsbefäl» klass VIII,
- kustekepparintyg, eller
- skepparexamen

jf. kungörelse om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar (SFS 1970:344) 1§²⁵.

Det tilbys på frivillig grunnlag en ordning som kalles «*förarintyg*». Dette beviset utstedes etter en teoretisk eksamen hvor det stilles grunnleggende krav til kjennskap til navigering og sjøveisreglene.

Det stilles krav til «*høgfartsutbildning*» for såkalte snabba båter, dvs. båter som går raskere enn 45 knop, men dette gjelder kun når fartøyet benyttes i *næring* (typisk RIBer), jf.

Transportstyrelsens författningssamling (TSFS 2010-102) Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning 2 kap. Särskilt om handels- och traditionsfartyg, Särskilt om snabba fartyg 11§²⁶.

3.3.3 Internasjonalt fritidsbåtførersertifikat

FNs Economical Committee for Europe Inland Transport Committee, undergruppe Working Party on Inland Water Transport (Geneve) vedtok den 16. oktober 1998 resolusjon nr. 40 om International Certificate of Operation of Pleasure Craft. Resolusjonen erstatter den tidligere resolusjon nr 14.

Sertifikatet skal utstedes til nasjonalstatens egne statsborgere eller personer som er bosatt der. Sertifikatet skal være i samsvar med en av sertifikatmalene i vedlegg 2 eller 3 og være på språket til nasjonalstaten. I tillegg skal, om mulig, to av tre følgende språk benyttes: engelsk, fransk eller russisk. Dersom en stat aksepterer resolusjonen, skal man godta et ICC sertifikat utstedt av myndigheten i andre land på sitt territorium.

Vedlegg 1 bestemmer at en båtfører, som har et nasjonalt sertifikat, kan be om å få utstedt et internasjonalt fritidsbåtsertifikat dersom kravene i del II er oppfylt, uten ny eksamen. Kravene er at vedkommende må;

- Ha fylt 16 år.
- Være fysisk og psykisk skikket til å føre båt, og ha meget godt syn og hørsel.
- Ha bestått en eksamen som viser nødvendige kvalifikasjoner for å bruke fritidsbåt

Ved eksamen skal båtføreren kunne bevise:

- Tilstrekkelig kunnskap om regler for bruk av fritidsbåt, nautisk og teknisk kunnskap for sikker navigering i innenlands vannvei og/eller kystfarvann.
- Evnen til å kunne anvende kunnskapen i praksis.

²⁴ www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/19941009.htm

²⁵ www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/19700344.htm

²⁶ www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS_svenska/TSFS_2010-102.pdf

Følgende land aksepterer det internasjonale båtførersertifikatet: Østerrike, Hviterussland, Bulgaria, Kroatia, Tsjekkia, Finland, Tyskland, Irland, Litauen, Luxemburg, Nederland, Romania, Slovakia, Sveits og Storbritannia. Det er viktig å være oppmerksom på at selv om en stat aksepterer et slikt sertifikat, er det ikke sikkert at staten nødvendigvis krever obligatorisk prøve av sine statsborgere.

Norge aksepterte resolusjonen den 18. mars 2011. I Norge legges det opp til at det internasjonale båtsertifikatet skal være en frivillig ordning. Hensikten er å gjøre det lettere for nordmenn som ønsker å leie fritidsbåt når de er på ferie i Europa. Planen er at ordningen skal gjøres tilgjengelig for norske båtførere fra 1. mai 2012.

3.3.4 Krav til båtføreropplæring i EU

EU stiller i dag ingen formelle krav til båtføreropplæring eller båtførerbevis for å føre fritidsbåt. Etter det arbeidsgruppen kjenner til foreligger det heller ingen konkrete planer om å innføre et slikt krav fra EU.

3.3.5 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør gjøres endringer i eller utvide kravene til førere av fritidsbåt.

3.3.5.1 Endringer i ordningen med obligatorisk båtførerprøve?

I dag er det bare de som er født 1980 eller senere, og som skal føre fritidsbåt som er lenger enn 8 meter, eller har motor med større ytelse enn 25 HK, som må ha et sertifikat for å føre fritidsbåt. Over 15 meter kreves fritidsbåtskippersertifikat.

For fritidsbåter under 15 meter som kan oppnå større hastighet enn 10 knop eller som har motor med større ytelse enn 10 HK gjelder videre en aldersgrense på 16 år. For fritidsbåter over 15 meter er aldersgrensen 18 år.

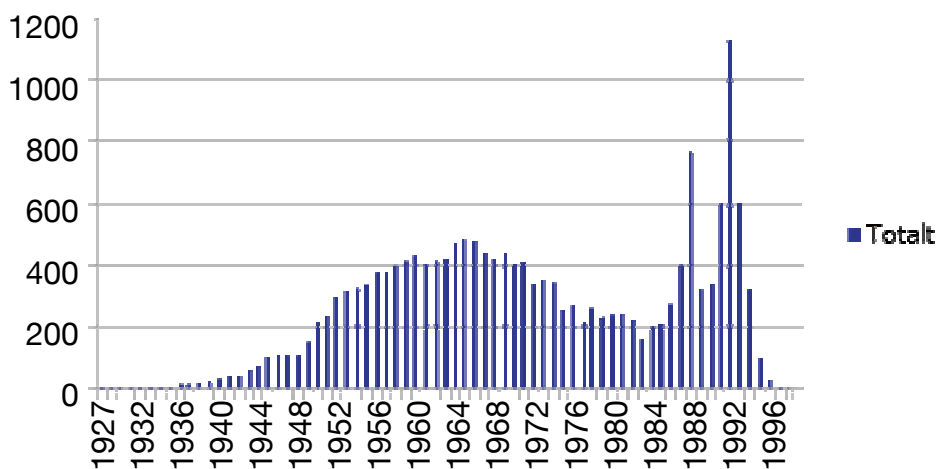
Det er reist spørsmål om kravet til båtførerbevis også bør utvides til de som ble født før 1980, og om det bør innføres krav til å bestå en praktisk prøve for å få båtførerbevis.

Arbeidsgruppen som utredet spørsmålet om obligatorisk båtførerbevis foreslo at kravet til bevis skulle gjelde for de som var født 1. januar 1950 eller senere, mens det under den politiske behandlingen ble vedtatt at grensen settes til 1980.

Tallene over de som har tatt båtførerprøven har forandret seg etter 1. mai 2010, da den obligatoriske ordningen trådte i kraft.

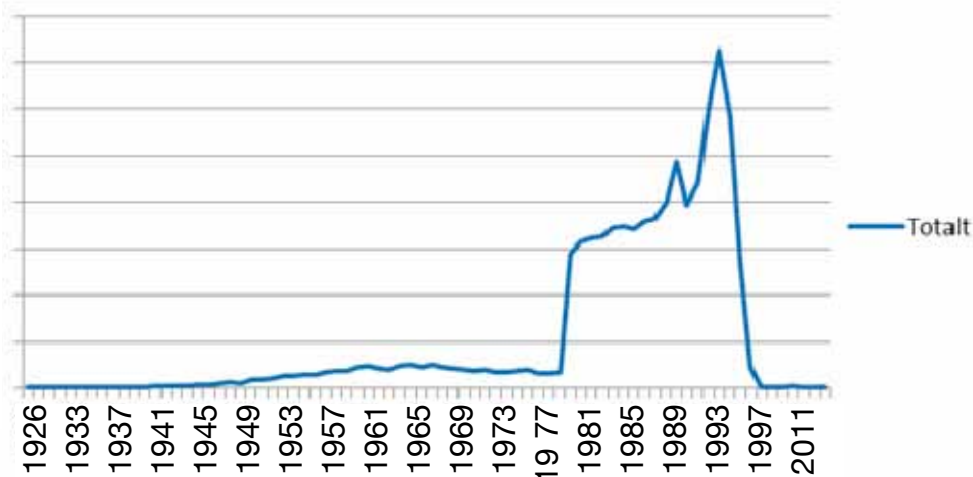
Diagrammet nedenfor viser aldersfordelingen på de som tok båtførerprøven i 2009, da ordningen fortsatt var frivillig:

Fødselsårfordeling i 2009



Grafen nedenfor viser aldersfordelingen på de som tok båtførerprøven etter 1. mai 2010, da ordningen ble obligatorisk for de som var født 1. januar 1980 eller senere.

Fødselsårfordeling etter 1.5.2010



Figurene over viser tydelig at personene som ikke er omfattet av den obligatoriske ordningen har «sluttet» å ta båtførerprøven.

Arbeidsgruppen har likevel valgt å ikke behandle spørsmålet om endringer i den eksisterende ordningen, da det er kort tid siden dette spørsmålet ble behandlet politisk. Det er dessuten for tidlig å vurdere effekten av ordningen som et ulykkesforebyggende virkemiddel. Det kan imidlertid på sikt vurderes om det obligatoriske båtførerbeviset kan erstattes av det internasjonale båtførersertifikatet, når en har fått mer erfaring med dette. Dette vil innebære at det vil bli stilt krav til praktisk kunnskap i den obligatoriske ordningen.

Det kan imidlertid være behov for at Sjøfartsdirektoratet gjør en gjennomgang av pensum til båtførerprøven og fritidsbåtskippereksamen. Arbeidsgruppen mener at noen av de temaene som er omhandlet i dagens pensum er lite praktiske og anvendelige i forhold til hvilken kunnskap man ønsker at en båtfører skal inneha. Det viktigste er etter arbeidsgruppens syn å legge pensum på et nivå som gjør opplæringen mest mulig tilgjengelig, samt å fokusere på de temaer som har en praktisk anvendelse og som kan virke ulykkesforebyggende. Det er i dag kun et fåtall av de som omfattes av kravet til båtførerbevis, som navigerer etter kompass og sjøkart. Det betyr at pensumet om for eksempel misvisning og deviasjon kun er aktuelt for noen få. Slik arbeidsgruppen ser det, vil det være formålstjenlig å ta ut noe av stoffet om de mindre praktisk anvendelige områdene, og i stedet øke fokus på områder som kan virke ulykkesforebyggende og som fremmer godt sjømannskap. Sjøfartsdirektoratet bør ta hensyn til dette i sin gjennomgang av pensum.

3.3.5.2 Et eget høyhastighetssertifikat for de hurtigste fritidsbåtene?

Arbeidsgruppen mener at høy hastighet er forbundet med stor risiko, både for at ulykker skjer og for at utfallet av en ulykke blir alvorlig. Jo høyere hastighet, desto høyere risiko. Båtene blir raskere og raskere, og slike båter har vært involvert i mange av de alvorlige ulykkene som har vært de siste årene.

Høy hastighet krever at avgjørelser må tas raskt og på løpende bånd.

Dersom været eller lyset i tillegg ikke er det beste, kan man fort gå glipp av vesentlige ting, som for eksempel staker, skjær eller andre båter. Det kan i den farten være vanskelig å bedømme andres fart og kurs. Merkede og umerkede grunner, leder og andre sjøfarende kommer svært raskt på. I mørke vil fyrlykter blinke i sitt sedvanlige



Foto: Redningsselskapet

langsomme tempo og ikke gi den hurtigfartende en rask nok opplysning om hvilket fyr og i hvilken posisjon man befinner seg. Avstandsbedømmelse på sjøen i mørke, regn og tåke er særlig krevende. Hvis en hurtiggående båt treffer et skjær, er det fare for at de om bord faller ut av båten. De har fortsatt båtens hastighet idet de treffer vannet, land eller annen båt, noe som gjør skadepotensialet større.

Sjøfartsdirektoratet foretok i 2005 en spørreundersøkelse rettet mot havraftingsforetak. Arbeidsgruppen mener at besvarelsene gir en god indikasjon på noen av farene for fører og passasjerer i høyhastighetsfartøy. Gjennomsnittshastigheten for fartøyene til de som svarte, var 47 knop. 10 av 18 havraftingsforetak hadde i løpet av det foregående året, 2004, opplevd en ulykke som medførte førstehjelp/sykehusinnleggelse, og tap på 1.000 kroner eller mer. Skadetyperne viser at både fartøy og passasjerer blir utsatt for store krefter ved høy hastighet. Mange av foretakene hadde hatt fall over bord hendelser og andre typiske eksempler på skader var brudd på ankler og andre skader på haleben, rygg og knær.

Arbeidsgruppen mener at det er behov for høyere kompetanse hos førere av de hurtigste fritidsbåtene.

Statistikken de siste årene viser at hurtige båter utgjør en betydelig risiko.

Båtføring i høy hastighet krever kompetanse og forståelse for de spesielle risikomomentene ved de hurtigste båtene. Antallet av denne typen har økt de siste 10 år, og det er grunn til å tro at denne tendensen vil fortsette. Arbeidsgruppen mener at tiden er inne for å skjerpe kravet til føreren av de hurtigste båtene. Dette handler om krav til kunnskap og ferdigheter, men også om å endre holdninger.

Arbeidsgruppen vil på denne bakgrunn foreslå at regjeringen vurderer et eget sertifikat for de hurtigste fritidsbåtene. Det må imidlertid utredes nærmere hvor grensen bør gå for et høyhastighets sertifikat og detaljer i ordningen, før regjeringen tar stilling til om et slikt sertifikat skal innføres.

Arbeidsgruppen har diskutert hvor grensen bør gå for når det skal kreves høyhastighets sertifikat. Arbeidsgruppen har ikke klart å konkludere her, men foreslår at grensen settes ved fartspotensiale alene, og at det ikke skilles mellom større og mindre båter. Arbeidsgruppen mener videre at et slikt sertifikat må forbeholdes de aller hurtigste båtene. Grensen bør ikke settes for lavt, da det obligatoriske båtførerbeviset fortsatt bør fange opp majoriteten av fritidsbåtene. Samtidig bør grensen ikke settes for høyt, slik at den kun favner en svært liten gruppe.

Arbeidsgruppen har videre diskutert om høyhastighets sertifikatet bør inneholde en praktisk opplæring og utsjekk. Arbeidsgruppen har imidlertid fått signaler fra båtleverandører om at det ikke nødvendigvis er hensiktsmessig med en slik praktisk opplæring og utsjekk. Dette fordi ulike båter med høy hastighet oppfører seg veldig ulikt. Det viktigste vil være å få opplæring i den båten som den aktuelle båtføreren skal føre, noe som bør gjøres av båtleverandør. Det kan derfor tenkes at et høyhastighets sertifikat kan begrenses til en teoretisk påbygning til båtførerprøven, der det settes fokus på risikomomentene som oppstår for fører, passasjerer og omgivelsene ved høy hastighet. Arbeidsgruppen har ikke konkludert her, men foreslår at dette gjøres til tema i den grundigere utredningen som er foreslått over."

Arbeidsgruppen mener videre at aldersgrensen for å føre de hurtigste båtene under enhver omstendighet bør settes til 18 år. Arbeidsgruppen legger til grunn at forståelse for de spesielle risikomomentene ved slike båter også kan knyttes til alder og modenhet. Det vises her til at det også for motorsykler opereres med forskjellige aldersgrenser, etter hvor stor motorkraft sykkelen har.

3.4 Skjerping av gjeldende promillegrense?

3.4.1 Gjeldende rett

3.4.1.1 Fritidsbåter inntil 15 meter

For fritidsbåter med en største lengde på inntil 15 meter, gjelder småbåtloven. Småbåtloven stiller for det første et generelt krav om at føreren må være skikket, jf. § 32 som lyder:

«Ingen som på grunn av sin tilstand må anses uskikket til det, må føre eller forsøke å føre en småbåt. Dette gjelder uansett om tilstanden skyldes påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, sykdom, tretthet eller andre omstendigheter.»

Videre gjelder en fast promillegrense på 0,8 for motorbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter, jf. § 33 første og annet ledd som lyder:

«Under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel må ingen føre eller forsøke å føre en småbåt som har:

1. motor som fremdriftsmiddel,
2. seil som fremdriftsmiddel og en største lengde på 4,5 meter eller mer, eller
3. brukes til passasjertransport i næring.

Føreren av en småbåt som nevnt i første ledd regnes alltid som påvirket når han eller hun:

1. har en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,8 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller
2. har en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,4 milligram per liter luft.»

3.4.1.2 Fritidsbåt over 15 meter

For fritidsbåter over 15 meter, kommer lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten («sjøloven») § 143 til anvendelse, og med dette en skjerpet promillegrense på 0,2. Sjøloven § 143 første ledd lyder som følger:

«Ingen må føre eller forsøke å føre skip som har en største lengde på 15 meter eller mer,

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft, eller
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.»

Føring av båt i påvirket tilstand, som beskrevet over, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, jf. sjøloven § 143 siste ledd. Videre ilegges tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, jf. forskrift om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt.

3.4.1.3 Bakgrunn for innføring av en fast promillegrense i småbåtloven

Promillegrensen på 0,8 for føring av fritidsbåter under 15 meter ble innført da småbåtloven trådte i kraft 01.01.1999.

Den sentrale regelen om bruk av rusmiddel ved ferdsel til sjøs var tidligere § 422 i Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 («straffeloven 1902»). Straffeloven 1902 § 422 andre ledd (opphevet) lød slik:

«Fører av skip, maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipselektriker eller los som forsettlig eller uaktsomt beruser seg under tjenesten eller når denne forestår, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.»

Domstolene etablerte i praksis en veiledende promillegrense på sjøen på 1,5, men hvor vedkommende etter en konkret vurdering også kunne anses beruset ved lavere alkoholkonsentrasjoner. Det vises til Rt. 1982 s. 808 hvor domfelte hadde en promille på 1,18.

Spørsmålet om å innføre en fast promillegrense ved ferdsel på sjøen ble berørt i flere offentlige utredninger, blant annet av justisdepartementet i St.meld.nr.83 (1980-1981) om fritidsbåter, av Sosialdepartementet i St.meld.nr.17 (1987-1988) om alkohol og folkehelse, og av Stortingets sosialkomité i Innst.S.nr.156 (1987-1988).

Dette førte til at straffelovrådet fikk i mandat å utrede spørsmålet om en fast promillegrense for båtførere. Straffelovrådet avga sin utredning i NOU 1993:21. Her foreslo straffelovrådet at det ble innført en promillegrense på 0,8 for førere av alle båter som kan oppnå en fart på 10 knop eller mer eller som er tyngre enn 1.000 kilo, se utredningen side 32.

Justisdepartementet la deretter fram forslag til en ny lov om fritids- og småbåter, hvor det blant annet ble foreslått en fast promillegrense for førere av visse småbåter. Grensen ble

foreslått satt til 0,5 promille, og at den skulle gjelde for førere av alle motorbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter, innenfor lovens virkeområde. Det ble også foreslått innført en generell skikkethetsregel for førere av småbåter etter mønster av vegtrafikkloven § 21.

Under stortingsbehandlingen ble departementets forslag til ny lov om fritids- og småbåter vedtatt, jf. Innst. O nr. 59 (1997-1998). Herunder ble det vedtatt innført en fast promillegrense, men grensen ble satt til 0,8. Flertallet i komiteen viste til at et overveldende flertall av høringsinstansene slutter seg til at det blir innført en fast promillegrense, og at et klart flertall ville ha en promillegrense på 0,8. Videre ble det vist til at dette er i samsvar med anbefalingene fra FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

3.4.1.4 Utvikling mot strengere promillegrenser

Siden innføringen av fast promillegrense på 0,8 har det skjedd en utvikling i retning av strengere promillegrenser både i Norge og utlandet. I Norge er promillegrensene skjerpet både i de profesjonelle transportnæringene og for føring av motorvogn:

(i) Føring av motorvogn

For føring av motorvogn ble promillegrensen justert fra 0,5 til 0,2 i 2000, jf. vegtrafikkloven § 31²⁷. Formålet med senkningen av den lovlige grensen for kjøring av motorvogn med alkohol i kroppen var ifølge høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet «å begrense omfanget av alkoholpåvirket kjøring».

Departementet sier imidlertid i Ot.prp. 26 (1999–2000) om lovforslaget at «*Virkingen av en senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 i forhold til utviklingen i antall ulykker er vanskelig å vurdere. Det synes imidlertid lite trolig at en slik senking vil ha særlig effekt i forhold til de grovere tilfellene av promillekjøring*». Formålet med den endrede promillegrensen var også «å markere at føring av motorvogn og bruk av alkohol ikke hører sammen», dvs. at formålet var tredelt:

- å redusere ulykkene med alkoholpåvirkede førere
- å begrense omfanget av alkoholpåvirket kjøring
- å markere at bilkjøring og alkoholbruk ikke hører sammen

Forsker Terje Assum ved Transportøkonomisk institutt drøfter hvorvidt disse målene er nådd i en artikkel publisert i tidsskriftet SAMFERDSEL²⁸.

Assum viser til at Transportøkonomisk institutt har gjort spørreundersøkelser på oppdrag for Samferdselsdepartementet i 1998 og 2001 for å undersøke norske bilføreres kunnskaper, holdninger og atferd med hensyn til promillekjøring. Undersøkelsene viste at 86 prosent av bilførerne kjente til den endrede promillegrensen, samme andel som kjente til den gamle grensen før endringen. Andelen som svarte at de ikke vil drikke noe alkohol når de skulle kjøre bil, økte fra 82 til 91 prosent fra før til etter senkingen. Undersøkelsen viste også at andelen som mente at deres nærmeste kjente ville mislike at de kjører etter å ha drukket en halv flaske pils, økte fra 63 til 71 prosent. Ifølge Assum ser det ut til at to av de tre delmålene med lovendringen ble oppnådd. Men det viktigste målet, som var færre promilleulykker, kunne denne undersøkelsen ikke si noe om.

²⁷ Endret ved lov av 22. september 2000 nr 79, i kraft 1 jan 2001 iflg. res. av 22 september 2000 nr. 959.

²⁸ Se <http://samferdsel.toi.no/article28420-1232.html>

Når det gjelder dette viktige delmålet, viser Assum til at en amerikansk artikkel (Voas et al 2009) har vurdert eneulykker om natta og i helgene som «surrogatmål» for promilleulykker, og funnet at slike ulykker kan brukes som mål på promilleulykker. Derfor er utviklingen i slike ulykker undersøkt i Norge. Etter å ha presentert disse undersøkelsene, konkluderer Assum med at det viktigste målet med senking av promillegrensen, dvs. å redusere promilleulykkene, ikke kan sies å være oppfylt, gitt at de surrogatmålene som er brukt her, viser utviklingen i promilleulykker. Han mener likevel at promillegrensen på 0,2 blir stående. Han begrunner dette med at spørreundersøkelsen viste sterk støtte til grensen på 0,2 promille. Den ser også ut til å ha skapt en klarere markering av at bilkjøring og alkohol ikke hører sammen. På lang sikt kan man derfor ifølge Assum håpe at promillegrensen på 0,2 vil bidra til mindre promillekjøring og færre promilleulykker.

(ii) Luftfart

For luftfart ble promillegrensen skjerpet fra 0,4 til 0,2 i 2001, jf. lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart («*luftfartsloven*») § 6-11²⁹. Promillegrensen er gjort generell, dvs. at den gjelder både for ervervsmessig og ikke-ervervsmessig luftfart.

(iii) Jernbanesektoren

For jernbanesektoren ble promillegrensen for satt ned fra 0,5 til 0,2 i 2006, jf. lov av 11. juni 1993 nr 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. («*jernbaneloven*») § 3a³⁰.

(iv) Skipsfart

På skipsfartens område ble avholdspliktreglene for fører av skip som brukes i næring, flyttet til sjøloven i 2004. Samtidig ble promillegrensen for fører av større skip (over 15 meter) skjerpet til 0,2, jf. sjøloven § 143 første ledd.

3.4.2 Nordisk rett og FNs sjøfartsorganisasjon IMO

3.4.2.1 Danmark

I Danmark ble det i 2006 innført en promillegrense på 0,5 for alle næringsfartøy og for de største og hurtigste fritidsbåtene:

- Fritidsbåter med en lengde på 15 meter eller mer,
- Planende speedbåter, samt
- Vannscootere og lignende.

jf. Lov om sikkerhed til søs (LBK nr 654 af 15/06/2010)³¹ § 29 a.

Utover dette gjelder et generelt forbud mot å føre alle fartøy dersom man for øvrig er så påvirket av alkohol eller andre rusmidler, at man er ute av stand til å føre fartøyet på en fullt betryggende måte.

²⁹ Endret ved LOV 4 mai 2001 nr. 18 (ikr. 1 juli 2001 iflg. res. 4 mai 2001 nr. 445).

³⁰ Tilføyd ved LOV 5 mai 2006 nr. 13 (ikr. 1 juli 2006 iflg. res. 5 mai 2006 nr. 478).

³¹ www.retsinformation.dk/Forms/R0710

3.4.2.2 Finland

I Finland gjelder en promillegrense på 1,0 ved føring av fritidsbåt, jf. den finske strafflag av 19.12.1889/39³² 23 kapittel 5 §. Føring av robåt, seiljolle eller annet fartøy som kan likestilles med slike farkoster rammes ikke av promillebestemmelsene. Ved lavere påvirkning enn 1,0 promille kan man også straffes forutsatt at evnen til «*till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt*» som følge av alkohol eller annet rusmiddel.

3.4.2.3 Island

På Island gjelder en promillegrense på 0,5 for føring av fritidsbåt. Promillegrensen er generell og gjelder for alle skipsførere på alle skip. Dette er regulert i den islandske sjøfartsloven med referanse nr. 34/1985³³ art. 238.

3.4.2.4 Sverige

I Sverige ble promillegrensen for førere av fritidsbåter, av en viss størrelse (over 10 meter) eller fart (over 15 knop), skjerpet fra 1,0 til 0,2 i 2010, jf. Sjölagen 1994:1009³⁴ 20 kapitlet, 4§³⁵. Promille over 1,0 promille betraktes som grovt sjöfylleri, og straffes strengere, jf. 5§.

Samtidig med innføringen av en skjerpet promillegrense fikk Kustbevakningen i Sverige myndighet til å kontrollere båtføreres promille.

For båter som er mindre enn 10 meter og som går saktere enn 15 knop gjelder de samme regler som før, dvs. at føreren skal ikke være mer alkoholpåvirket enn at hun eller han kan føre båten på en sikker måte.

3.4.2.5 FNs sjøfartsorganisasjon IMO

I forbindelse med at promillegrensen ble satt til 0,8, ble det blant annet vist til anbefalingene fra FNs sjøfartsorganisasjon IMO, jf. NOU 1993:21 punkt 6.4 og Innst. O nr. 59 (1997-1998) punkt 7.

Anbefalingene fra IMO etter Manila endringene i 2010, som er gjeldende fra 1.1.2011, er en promillegrense på 0,5, jf. STCW konvensjonen A code VIII-1 avsnitt 10. Det bemerkes dog at disse bestemmelsene ikke får direkte anvendelse på de fleste fritidsbåter.

3.4.3 Arbeidsgruppens vurdering

I andre transportnæringer, i våre naboland og internasjonalt går utviklingen mot strengere promillegrenser.

Promillegrensen for føring av fritidsbåter under 15 meter (motorbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter) har vært uendret siden den ble innført i 1998.

Arbeidsgruppen har diskutert om tiden er inne for å skjerpe nivået. De mest nærliggende alternativene er at grensen skjerpes til 0,2 eller 0,5 promille.

Arbeidsgruppens medlemmer er enige om at for høy promille kombinert med føring av båt setter føreren selv, passasjerer og omgivelsene i fare. Spørsmålet er imidlertid hva som er for

³² www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=strafflag

³³ www.althingi.is/lagas/nuna/1985034.html

³⁴ www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/19941009.htm

³⁵ *Ändrad 2010-05-11 gm SFS 2010:297, ikraft 2010-06-01.*

høy promille ved føring av fritidsbåt, og videre om en skjerping av gjeldende promillegrense vil kunne redusere ulykker.

Noen mener at dagens promillegrense ligger på et passende nivå, blant annet med henvisning til at risikobildet og kravet til årvåkenhet på sjøen er ulik den risikoen som motorvognførere møter på veien.

Videre mener noen at en skjerpet promillegrense, i hvert fall hvis promillegrensen settes til 0,2, vil sette urimelige krav til avholdenhet for å unngå «*dagen derpå promille*». Ifølge Folkehelseinstituttet faller blodets alkoholkonsentrasjon med ca. 0,12-0,18 promille per time hos både kvinner og menn³⁶. Det vil si at hvis en person har en promille på 0,8, som er dagens grense, må han eller hun vente ca. 5 timer med å kjøre båt dersom promillegrensen skjerpes til 0,2, og ca. 2,5 time dersom promillegrensen skjerpes til 0,5.

Noen viser til at bruk av fritidsbåt ikke er samferdsel, men først og fremst friluftsliv, rekreasjon og avkobling. De mener at en skjerping av promillegrensen vil være en uforholdsmessig inngripen i dette, og at en slik innskrenking av folks handlefrihet bare bør skje dersom det kan dokumenteres at dette er nødvendig. Det bør gjøres grundige vurderinger som tilsier at den positive effekt som kan oppnås klart oppveier de ulemper folk flest får. Det foreligger ikke faktagrunnlag som tilsier at en promille på under 0,8 er noen stor ulykkesårsak. Det hevdes på denne bakgrunn at en skjerping av promillegrensen ikke vil bli forstått i båtmiljøene.

Selv om det ikke kan dokumenteres at en promille på inntil 0,8 har vært noen stor ulykkesårsak, mener andre at tiden er inne for å senke grensen. De viser til at det er en del utfordringer forbundet med dagens grense.

For det første gir denne et signal om at det er greit å innta noe alkohol selv om man skal føre båt.

Det er også et problem at folk flest vil ha problemer med å vite hvor mye alkohol de kan innta før promillen overstiger 0,8. Dessuten er det grunn til å anta at noen vil ha lett for å fortsette inntaket av alkohol etter hvert som promillen stiger. Det vises til at man ifølge Folkehelseinstituttet blir mer kritikklos og risikovillig allerede ved en promille på mellom 0,5 og 1.

Det er videre grunn til å tro at størrelsen på promillen får mer betydning for ulykkesrisikoen etter hvert som båtene blir raskere. Det er mye som tilsier at høy fart kombinert med alkoholpåvirkning er en klar ulykkesårsak. Ifølge ressursdokumentet «*Klar for sjøen 2011*»³⁷, viser studier at «*hjernen ikke er intakt og at impuls kontroll, oppmerksomhet og reaksjonsevne er dramatisk svekket ved 0,8 i promille*». Ved høy hastighet stilles det store krav til førers oppmerksomhet og reaksjonsevne.

Alkohol og føring av båt hører ikke sammen. En skjerping av promillegrensen sender ut et tydelig signal om dette. Som Justisdepartementet påpeker i Ot.prp.nr.51 (1997-1998) på side 21: «*En grense på 0,8 kan gi et tvetydig budskap: promille på sjøen er uønsket, men egentlig*

³⁶ www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft_5648&MainArea_5661=5648:0:15,2917:1:0:0:::0:0&MainLeft_5648=5544:42834::1:5647:3:::0:0

³⁷ Samarbeid mellom Kongelig Norsk Båtforbund, Kongelig Norsk Seilforening, Norges Seilforbund, Oslofjorden båteierunion, NOR-BOAT, Vis Sjøveit Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, Norges Røde Kors, Redningssselskapet, Kystvakten, Kystverket, AV-OG-TIL.

er det ikke så farlig likevel.» Flere av arbeidsgruppens medlemmer mener at det er vanskelig å få gjort noe med høypromilleulykkene, så lenge det offentlige sender ut et slikt signal. For at det holdningsskapende arbeidet skal ha effekt, er det viktig at lovverket støtter opp om det holdningsskapende arbeidet.

Det er ikke dokumentert at skjerping av promillegrensen for føring av motorvogn fra 0,5 til 0,2 i 2000, har ført til færre ulykker. Grensen på 0,2 promille i vegtrafikken har likevel fått sterk støtte. Undersøkelsen presentert over i kapittel 3.4.1.4 viser også at den ser ut til å ha skapt en klarere markering av at bilkjøring og alkohol ikke hører sammen. På lang sikt kan man ifølge Assum derfor håpe at promillegrensen på 0,2 vil bidra til mindre promillekjøring og færre promilleulykker. Denne argumentasjonen kan også benyttes for at skjerping av promillegrensen for fritidsbåt på sikt vil få betydning for holdninger og sikkerheten ved bruk av fritidsbåt.

Det er imidlertid en stor utfordring at det, de fleste steder på sjøen, ikke er et synlig kontrollapparat. En lang kystlinje kombinert med få politibåter gjør at risikoen for promillekontroll er liten. Uten at det samtidig tilføres ressurser til kontrollapparatet, kan en ytterligere skjerping av promillegrensen fort bli et slag i luften og føre til en uthuling og manglende respekt for regelverket.

Arbeidsgruppen har etter dette delt seg i et flertall og et mindretall vedrørende spørsmålet om skjerping av gjeldende promillegrense.

Flertallet, bestående av Olav Akselsen og Bjørn Reppe (Sjøfartsdirektoratet), Reidar Kjelsrud (Kongelig Norsk Båtforbund), Harald Andreassen og Elisabeth Voldsund Andreassen (Kystverket), Øystein Hovde (Skjærgårdstjenesten), Erlend Prytz (NORBOAT), Sveinung Stangeland (Politidirektoratet), Anne Kristine Nergaard (Redningsselskapet), Geirr Hestad (Vis Sjøvett) og Bente Strand Jarl (NHO Reiseliv), mener at regjeringen bør vurdere å skjerpe dagens promillegrense. Selv om det ikke er dokumentert at promille på under 0,8 har ført til alvorlige ulykker, er det ut i fra Folkehelseinstituttets beskrivelse av effekten av påvirkning rimelig å anta at også promille på dette nivået øker risikoen for ulykker. Båtlivet har dessuten endret seg en god del ved at stadig flere anskaffer seg båt og stadig flere av båtene som anskaffes er hurtiggående. Dette stiller større krav til oppmerksomhet og reaksjonsevne hos båtføreren. Ikke hele flertallet i arbeidsgruppen er overbevist om at en skjerping i seg selv vil føre til færre ulykker og færre omkomne. Det er likevel enighet om at en skjerping av promillegrensen gir et tydelig signal, som vil bedre effekten av dagens holdningsskapende arbeid. Flertallet legger derfor til grunn at en skjerping uansett vil kunne ha en ulykkesforebyggende effekt på sikt, ved at båtfolkets holdninger til å kombinere alkohol og båtføring forbedres.

Mindretallet, bestående av Peter Larsen (Norges Seilforbund) er i mot dette forslaget. Mindretallet mener at en skjerping av promillegrensen er en for stor inngripen i den enkeltes handlefrihet, når det ikke kan dokumenteres at det vil få noen positiv effekt for ulykkestallene med fritidsbåt. Høypromille bør bekjempes med mer effektiv håndheving av dagens gjeldende regelverk, samt holdningsskapende arbeid for å unngå at dagens lovlydige båtførere blir rammet av en innstramning. Mindretallet kan imidlertid være åpen for at det foreslås vurdert en skjerpet promillegrense for hurtiggående fritidsbåter. Det vises til at promillegrensen i både Danmark og Sverige er knyttet til fart eller størrelse på båten. I Danmark er promillegrensen 0,5 for fritidsbåter med en lengde på 15 meter eller mer, planende speedbåter, samt vannscootere og lignende. Utover dette gjelder et generelt forbud mot å føre alle fartøyer dersom man for øvrig er så påvirket av alkohol eller andre rusmidler, at man er ute av stand til å føre fartøyet på en fullt betryggende måte. I Sverige er promillegrensen 0,2 for fritidsbåter av en viss størrelse (over 10 meter) eller fart (over 15 knop). For båter som er mindre enn 10 meter og som går saktere enn 15 knop gjelder i Sverige at føreren ikke skal være mer

alkoholpåvirket enn at hun eller han kan føre båten på en sikker måte.

Med henvisning til mindretallets forslag om å knytte en skjerpet promillegrense til hurtiggående båter, mener Sjøfartsdirektoratet at en differensiert promillegrense vil være uheldig. Det vises til at promillegrensen i Norge allerede gjelder føring av alle typer fritidsbåter. En promillegrense knyttet til fart kan sende ut et uheldig signal om at det er greit å innta alkohol i andre typer båter. Statistikken viser at promille også er et stort risikomoment i båter som ikke er hurtiggående. En differensiert promillegrense vil dessuten gjøre regelverket mer komplisert og vanskeligere å håndheve; det kan blant annet oppstå uklarerhet og vanskelige grensetilfeller med hensyn til hva som er en hurtiggående båt. Ulike regler for ulike båter kan videre bidra til å gjøre regelverket mindre kjent blant båtførerne.

3.5 Påbud om bruk av flyteutstyr?

3.5.1 Gjeldende rett

Småbåtloven påbyr at fritidsbåter skal være utstyrt med flyteutstyr til alle om bord under seilas, jf. § 23 første ledd som lyder som følger:

«Alle fritidsbåter skal under seilas være utstyrt med egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord.»

Det følger av ordlyden «Under seilas» at bestemmelsen ikke gjelder for fritidsbåter i tilfeller hvor for eksempel en robåt er trukket opp på land.

Påbudet om at alle fritidsbåter skal være utstyrt med flyteutstyr ble innført ved forskrift av 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy³⁸.

Forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy gjentar og utdyper plikten til å medbringe flyteutstyr. I § 5 er plikten til å medbringe flyteutstyr gjentatt med en tilføyelse om at dette skal være lett tilgjengelig:

«Alle båter skal under seilas være utstyrt med egnet flyteutstyr til alle personer om bord. Flyteutstyret skal oppbevares lett tilgjengelig.»

I henhold til forskriftens § 3 er både

«Eier og fører av fritidsbåt er ansvarlig for at bestemmelsene i denne forskrift overholdes.»

Forskriftens § 6 stiller følgende krav til flyteutstyret:

«Flyteutstyr skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller annen navngitt offentlig myndighet, typegodkjent i henhold til Sjøsikkerhetskonsensjonen, eller produsert og varedeklart av produsent eller importør etter anerkjente normer fastsatt i samsvar med CEN eller NS/ISO-standard. Flyteutstyret skal være varig merket, slik at godkjenningen, typegodkjenningen eller varedeklarasjonen vises på flyteutstyret.»

Dette vil i praksis si at alle typer personlig flyteutstyr som for eksempel er CE-merket kan benyttes.

³⁸ I forbindelse med vedtagelsen av småbåtloven ble plikten til å medbringe flyteutstyr gjentatt i selve lovteksten, og forskriften ble omhjemlet til småbåtloven. Ved en inkuri er imidlertid forskriften hjemlet til småbåtloven § 38 som omhandler «Forbud mot forurensning mv.». Forskriften skulle vært hjemlet i småbåtloven § 23 annet ledd, som gir Kongen hjemmel til å gi nærmere forskrifter om rednings- og flyteutstyr og om krav til annet utstyr.

3.5.2 Nordisk rett

3.5.2.1 Danmark

I Danmark stilles det krav om at det i alle fartøy som ikke er fortøyd, må være redningsvest eller svømmevest til alle om bord, jf. Bekendtgørelse om redningsveste i mindre fartøjer § 2³⁹.

Det stilles heller ikke i Danmark krav til å ha på vesten, og det foreligger ikke planer om å innføre et slikt krav.

3.5.2.2 Finland

I Finland stilles krav om at alle motorbåter, samt seilbåter over 5 meter, skal ha redningsvest, flyteplagg eller redningsdrakt til alle om bord, jf. Lagstiftning för utrustning på fritidsbåtar, Sjötrafikförordning av 7.2.1997/124⁴⁰ 2§.

Kravet gjelder ikke for robåter, til tross for at statistikken i Finland viser at det skjer mange drukninger i forbindelsen med bruk av robåter. Det er derfor diskutert om det også skal stilles krav om at flyteutstyr må medbringes om bord i robåter.

Det stilles ikke krav til bruk av flyteutstyr, og det foreligger heller ikke planer om å innføre et slikt krav ifølge finske sjøfartsmyndigheter (Trafiksäkerhetsverket).

3.5.2.3 Island

På Island kreves at fritidsbåter som er underveis i «restricted service» og «coastal service» skal ha flyteutstyr til alle ombord. Flyteutstyret skal være i henhold til standard EN 395.

For fritidsbåter som er underveis i «Oceanic service» kreves også at det skal være flyteutstyr til alle om bord i henhold til standard EN 396.

Kravet til å ha flyteutstyr til alle ombord gjelder med andre ord uansett fartsområde og årstid. Kravet gjelder for de fartøyene som er registreringspliktige eller som er registrert i vårt register og som dermed skal besiktiges hvert år. Dette betyr i praksis at reglene gjelder for fritidsbåter som er 6 meter eller lengre.

Det kreves imidlertid ikke at de som er ombord i skal ha på flyteutstyr under fart.

Kravet til å ha med flyteutstyr til alle om bord følger av Regulation 175/2008 om sikkerhetsutstyr til fritidsbåter.⁴¹

3.5.2.4 Sverige

I Sverige stilles det per i dag verken krav om bruk av flyteutstyr eller at flyteutstyr skal medbringes i båten.

Det foreligger et forslag om å innføre tilsvarende krav som i Norge til at fritidsbåter skal være utstyrt med flyteutstyr til alle om bord. Svenske myndigheter diskuterer imidlertid om det i stedet bør innføres et påbud om bruk av flyteutstyr, fordi det er bruken av flyteutstyr som har størst betydning for sikkerheten.

³⁹ www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=65064

Bekendtgørelsen er fastsatt i medhold av § 2, stk. 5, § 11, stk. 2, og § 28 i lov om skibes sikkerhed mv., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988, og etter bemyndigelse i bekendtgørelse nr. 570 af 26. september 1988.

⁴⁰ www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1997/19970124?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Sj%C3%B6trafik%C3%B6rordning

3.5.3 Arbeidsgruppens vurdering

Statistikk viser at bruk av flyteutstyr øker sannsynligheten for å overleve ved ulykker forbundet med bruk av fritidsbåt.

Arbeidsgruppen har derfor diskutert om reglene bør endres slik at det også stilles krav til at folk må ha på flyteutstyr i åpne båter som er under fart.

Det fins i dag ikke noen generell definisjon av hva som er en åpen fritidsbåt, men for yrkesbåter fins en definisjon som kan gi et utgangspunkt:

I forskrift av 15. oktober 1991 nr. 708⁴² om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde, er åpen båt definert i § 2 nr. 14 som følger:

«Helt åpen, eller delvis overbygget båt, og som tilfredsstillere definisjoner for åpen båt i Nordisk Båtstandard»

I Nordisk Båtstandard 1990 (Yrkesbåter under 15 meter) Y2 Definisjoner og symboler er «åpen båt» definert som følger i punkt 1.4:

«Åpen båt: Båt beregnet for anvendelse i beskyttet farvann, og som kan være delvis overbygget eller åpen båt. Med delvis overbygget båt menes også båt som er helt overbygget, uten at overbygningen anses som værtett lukket.»

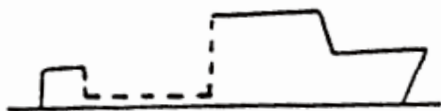
Dette er illustrert i standarden med følgende illustrasjon:

Definisjoner og symboler

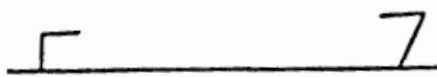
Y2

1.4 Åpen båt:

Båt beregnet for anvendelse i beskyttet farvann, og som kan være delvis overbygget eller åpen båt. Med delvis overbygget båt menes også båt som er helt overbygget uten at overbygningen anses som værtett lukket.



Delvis overbygget båt



Åpen båt

⁴¹ www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/aa0d47377abc977400256a090053ff91/b0457a70e91ec802002572d1003f4334?OpenDocument&Highlight=0,377%2F2007

⁴² Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. og lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 13 og § 43, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

Eksempler på hel overbygning som ikke anses værtett lukket, kan være at overbygningen ikke tilfredsstillende styrkemessige krav til overbygg for fartøytypen, at vindusflater er for store, er utført med for tynt glass, eller har utilfredsstillende innfesting osv. Kalesje vil neppe tilfredsstillende styrkemessige krav til overbygget.

Ved innføringen av et eventuelt påbud må det gjøres noen andre avklaringer med hensyn til når påbudet skal gjelde, herunder om det skal skilles mellom ulike typer farvann, om båten har motor som framdriftsmiddel, høy fart og hvilke krav som skal stilles til flyteutstyret. Arbeidsgruppen har ikke gått i dybden på disse spørsmålene.

Diskusjonen har i hovedsak dreid seg om hvorvidt et påbud er riktige veien å gå for å få folk til å ta på seg flyteutstyr, eller om man i stedet bør øke satsingen på holdningskampanjer.

Mange vil hevde at skipperen eller den enkelte selv bør få bestemme når det er behov for å ta på seg flyteutstyr. Videre vil mange mene at denne vurderingen vil bero på forholdene, om det er dårlig vær, om båten befinner seg utaskjærs osv. Samtidig viser ulykkestallene at de aller fleste av de som omkommer ikke har på flyteutstyr. Dette viser at mange har gjort feilvurderinger. Statistikken viser også at en overvekt av ulykkene skjer innaskjærs og i pent vær.

Et generelt argument mot å innføre nye forbud/påbud er at Politiets sjøtjeneste er lite synlige langs kysten pga. små ressurser, slik at håndheving av regelverket er et problem. Når det gjelder flyteutstyr, vil imidlertid dette være enklere å håndheve enn dagens ordning. Politiet vil da lettere kunne se på avstand om båtfolket har på flyteutstyr eller ikke, uten å kontrollere enkelte båter. Ved dagens ordning må politiet kontrollere hver enkelt båt for å se om flyteutstyr er om bord.

Noen mener at et slikt påbud vil være en uforholdsmessig inngripen i folks rett til å ta ansvar for egen sikkerhet. Eksempelvis er det ikke tvil om at bruk av sykkelhjelm og refleks er gode sikkerhetstiltak, men det er likevel ikke innført brukspåbud. Statistikken viser dessuten at det allerede er mange som i dag bruker flyteutstyr uten et påbud. Dette viser at det målrettede holdningsskapende arbeidet som har vært gjort over mange år for å få folk til å ta på seg flyteutstyr har fungert.

Mye tyder likevel på at bruken av flyteutstyr vil øke ytterligere med et påbud. Til sammenligning viser statistikken at bilbeltebruk utenfor tettbygd strøk økte fra 35 prosent i 1973 til 61,8 prosent i 1975, da et sanksjonsfritt påbud om bilbelte ble innført. Bilbeltebruken økte fra 78,9 prosent i september 1979 til 88,5 prosent i november 1979, da det ble innført et gebyr for manglende bruk på 200 kr. Økningen innenfor tettbygd strøk var enda kraftigere¹. I 2009 var bilbeltebruken økt til hele 95,3 prosent. Det er grunn til å tro at denne økningen ikke skyldes innføring av et påbud alene. Påbudet har i hele perioden, og spesielt i de senere årene, vært kombinert med omfattende kampanjevirkosomhet for å få folk til å endre holdninger til egen sikkerhet. Vegdirektoratet har et budsjett på rundt 20 millioner kroner årlig til slike holdningsskapende kampanjer. Samtidig har bilprodusentene tatt et ansvar i forhold til utstyr som minner bilfører og passasjerer på at de må ta på seg bilbelte (varsel-lyd når bilbelte ikke er i bruk). Fra 1975 og fram til i dag har dessuten samfunnets holdninger til sikkerhet generelt endret seg.

Båtlivundersøkelsen nevnt i kapittel 2.2.1 punkt (v) viser at 9 av 10 bekrefter at det finnes personlig redningsutstyr til alle om bord. 52 % sier at godkjent flyteplagg alltid benyttes av alle om bord, mens 31,2 % sier at det benyttes som oftest. Hva svaret «som oftest» betyr for de spurte er imidlertid uklart. Dette kan bety at de spurte kun benytter flyteutstyr når de mener det er behov for det, for eksempel ved dårlige værforhold, utaskjærs mv. Statistikken viser imidlertid at ulykker ofte skjer når en minst venter det, innaskjærs og i pent vær. Det er uansett behov for å øke den andelen som alltid bruker flyteutstyr.

Medlemmene i arbeidsgruppen er enige om at dersom flere alltid bruker flyteutstyr, vil dette gi en umiddelbar effekt for sikkerheten ved bruk av fritidsbåt. Arbeidsgruppen er imidlertid delt i synet på om det bør innføres et påbud.

Flertallet i arbeidsgruppen, bestående av Olav Akselsen og Bjørn Reppe (Sjøfartsdirektoratet), Reidar Kjelsrud (Kongelig Norsk Båtforbund), Harald Andreassen og Elisabeth Voldsund Andreassen (Kystverket), Øystein Hovde (Skjærgårdstjenesten), Erlend Prytz (NORBOAT), Sveinung Stangeland



Bilde fra kampanjefilmen for bruk av flytevest: INCITUS films.

(Politidirektoratet), Anne Kristine Nergaard (Redningsselskapet), Geirr Hestad (Vis Sjøvett) og Bente Strand Jarl (NHO Reiseliv), mener at tiden er inne for at regjeringen tar stilling til om det skal innføres et generelt påbud om bruk av flyteutstyr i åpen båt underveis. Flertallet er kjent med at mange allerede benytter flyteutstyr. Likevel viser ulykkestallene at 81 prosent av de omkomne ikke har på flyteutstyr. Flertallet mener det er rimelig å anta at mange av disse har hatt flyteutstyr i båten, slik gjeldende regelverk krever, men gjort en feilvurdering med hensyn til at flyteutstyret skulle vært på. Statistikken viser at ulykker ofte skjer i stille vær og innaskjærs, altså i situasjoner mange vurderer som så trygge at de ikke tar på flyteutstyr. Dagens regelverk kan også gi signaler om at en er trygg så lenge vesten er i båten. Et påbud understreker viktigheten av at man alltid skal ha på flyteutstyr i åpne båter som er underveis. På denne måten mener flertallet at vi vil få en økning i antallet som tar på seg flyteutstyret, noe som vil redde liv. Flertallet mener at et påbud ikke vil være en uforholdsmessig inngripen i den enkeltes handlefrihet, all den tid ulykkestallene viser at sannsynligheten for å omkomme om du havner i sjøen uten flyteutstyr er mer enn 12 ganger så stor som når du har på flyteutstyr. Ulykkestallene viser også at fall over bord og kantring er den vanligste årsaken til at folk omkommer; i disse tilfellene hjelper det som regel lite at flyteutstyret er om bord i båten. Et brukspåbud vil også føre til at politiet på en langt mer effektiv måte kan kontrollere om regelverket etterleves. Statistikken viser at en stor del av ulykkene der folk har omkommet ikke kan knyttes til høy hastighet, og at det dermed ikke er holdepunkter for å knytte et påbud kun til høy hastighet.

Ved en eventuell innføring av påbud om bruk av flyteutstyr i åpen båt underveis, kan kravet innarbeides i småbåtloven § 23 og i forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy. Flertallet påpeker at det er viktig at det defineres klart hva som er en «åpen båt» og når en båt er «underveis», slik at allmennheten lett forstår innholdet i påbudet. Påbudet må etter flertallets syn også gjelde for kajakk, selv om det kan hevdes at dette ikke er en åpen båt. Dette bør derfor presiseres.

Mindretallet bestående av Peter Larsen (Norges Seilforbund) mener at spørsmålet om å ta på seg flyteutstyr bør være opp til den enkelte eller «skipperen». Man kan ikke forby alt som er farlig, og i mange situasjoner vil det være urimelig å kreve at man tar på flyteutstyr. Det fremholdes også at vestbruken allerede er på et så høyt nivå at det kan stilles spørsmål ved hvor stor effekt et så drastisk inngrep som brukspåbud vil kunne gi. Mindretallet har imidlertid signalisert at han kan stille seg bak et forslag om brukspåbud som knyttes til høy hastighet, og det gis uforbeholden støtte til å videreføre og intensivere det holdningsskapende arbeidet for frivillig å øke vestbruken.

⁴³ Kilde: Statens vegvesen

3.6 Påbud om annet sikkerhetsutstyr?

3.6.1 Radiokommunikasjonsutstyr/VHF

VHF er et internasjonalt system for kortdistanseradioforbindelse for skipsfarten på VHF båndet. Systemet gir mulighet for å kalle opp Kystradiostasjonene, samt skip og båter i nærheten.

3.6.1.1 Gjeldende rett

De fleste yrkesfartøyer er i dag pliktig til å ha VHF utstyr om bord, mens de fleste fritidsbåter ikke er pliktig til dette.

Det stilles krav om radiokommunikasjon (VHF) kun for de største fritidsbåtene som har over 50 bruttotonnasje, jf. forskrift av 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip § 1 (4)⁴⁴.

Det kreves konsesjon for å bruke VHF utstyr, jf. forskrift av 27. september 1989 nr. 951 om konsesjon til å opprette og drive radioanlegg om bord i norske skip § 1⁴⁵.



Foto: Redningselskapet

For å få konsesjon til å bruke VHF utstyret, må søkeren ha et radiosertifikat som viser at vedkommende har de nødvendige kunnskaper til å delta i denne tjenesten. Videre må VHF utstyret registreres i det norske skipsradioregisteret. Det er Telenor Maritim Radio som gir konsesjon og sertifikater for bruk av VHF, herunder registrerer fartøyet og utstyret i det norske skipsradioregisteret.

Det kan nevnes at det er behov for oppdatering av nevnte forskrift. Forskriften viser blant annet til Teledirektoratet. Videre står det i forskriften § 17 at overtredelse av konsesjonsforskriftene er straffbart etter lov av 24. juli 1914 § 3, jfr. lov av 29. april 1899 § 6. Begge disse lovene er opphevet, slik at overtredelser, herunder unnlattelse av å ha konsesjon/tillatelse til bruk av VHF i dag ikke er sanksjonert.

Den registrerte informasjonen om fartøyet og utstyret benyttes av kystradiostasjonene og hovedredningssentralene, dersom fartøyet trenger assistanse.

3.6.1.2 Nordisk rett

(i) Sverige

I Sverige stilles ikke krav til VHF eller annen radiokommunikasjon om bord på fritidsbåt.

(ii) Danmark

I Danmark stilles ikke krav til VHF eller annen radiokommunikasjon om bord på fritidsbåt.

(iii) Finland

I Finland stilles ikke krav til VHF eller annen radiokommunikasjon om bord på fritidsbåt.

Finland har en frivillig besiktigelsesordning for fritidsbåter som har VHF. Denne ordningen administreres av seil- og båtforeninger.

(iv) Island

I Island kreves at alle fritidsbåter må ha radio for å motta værmeldinger, men det stilles ikke noen krav til dette utstyret. Videre kreves at alle fritidsbåter skal være utstyrt med VHF utstyr. For båter i «restricted service» og som er under 8 meter i lengde aksepteres at VHF utstyret er bærbart. Alle fritidsbåter som er i «coastal service» og «oceanic service» skal være utstyrt med friflytende nødpeilesender.

Regelverket om dette er i Regulation 175/2008 om sikkerhetsutstyr til fritidsbåter⁴⁶.

3.6.1.3 Utredning om utvidet plikt for fritidsbåter til å ha VHF

Justisdepartementet satt i 2003 ned en arbeidsgruppe for å utrede en utvidet plikt for fritidsbåter til å ha VHF. Arbeidsgruppen besto av representanter fra Sjøfartsdirektoratet, Telenor Maritim Radio, hovedredningssentralene, Kongelig Norsk Båtforbund og Redningselskapet, i tillegg til en representant fra Justisdepartementet ved Rednings- og beredskapsavdelingen, som ledet arbeidsgruppen.

⁴⁴ Forskriften er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet («skipssikkerhetsloven») § 2, § 9, § 11, § 13, § 14, § 15, § 16, § 43 og § 45, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og småbåtloven § 23 annet ledd, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591.

⁴⁵ Forskriften er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov av 29. april 1899 (telegrafloven) § 1 og lov av 24. juli 1914 § 1, jfr. kgl.res. av 5. juni 1987 nr. 461.

Arbeidsgruppen avga sin rapport den 16. april 2004.

Arbeidsgruppen anbefalte overfor Justisdepartementet at alle båter uansett størrelse, som benyttes i næringsmessig sammenheng, skulle pålegges å ha VHF radio og at brukerne skal gis en elementær opplæring. Fisketurisme og den økende ulykkesfrekvens innen dette området ble her spesifikt nevnt.

Videre anbefalte arbeidsgruppen at det settes i verk tiltak for å få eiere av uregistrerte VHF radioer til å registrere disse. Det ble videre anbefalt at det på sikt skulle vurderes et påbud om VHF radio for fritidsbåter ned til 12 meter. Arbeidsgruppen påpekte i denne sammenheng at det antageligvis er et relativt fåtall båter i denne gruppen som ikke allerede har installert slikt utstyr. Ifølge arbeidsgruppen er en forutsetning for ethvert påbud at det kan følges opp med kontroll og eventuelle sanksjoner. Arbeidsgruppen anbefalte derfor at Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet sammen med andre berørte departementer utarbeider et regelverk som skal være grunnlaget for et troverdig kontrollregime.

Arbeidsgruppen anbefalte ikke et generelt påbud om VHF radio på alle fritidsbåter, fordi et påbud vil bli lite akseptert i store brukergrupper og bli vanskelig å kontrollere. Arbeidsgruppen anbefalte i stedet motiverende tiltak som øker frivillig anskaffelse av VHF radio i fritidsbåter

3.6.1.4 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppen mener at VHF utstyr i fritidsbåter er et godt sikkerhetstiltak.

VHF er rimelig i innkjøp og det har også kommet godkjente håndholdte apparater både med innebygget GPS og DSC. DSC er en nødknapp for automatisk varsling til Kystradio og andre fartøyet. Kystradio er samlokalisert med Hovedredningsssentralen på Sola og i Bodø og utfører Sjøredningstjenestens radiokommunikasjon.

Selv om stadig flere anskaffer VHF i båt, stilles ikke krav om sertifikat eller lisens for å *kjøpe* utstyret. Det er først når utstyret skal *tas i bruk* at det er krav om sertifikat og lisens. Ifølge Telenor Maritim Radio er det per i dag 28.000 fritidsbåter med registrert VHF, og mer enn 100.000 personer har VHF/SRC-sertifikat. Et stort antall eiere/brukere av fritidsbåter med VHF utstyr ombord har likevel verken sertifikat eller lisens for utstyret.

Uregistrert VHF utstyr hindrer effektiv kommunikasjon i en nødssituasjon. DSC nødknappen virker ikke hvis ikke utstyret er registrert. DSC må programmeres med et MMSI-nummer for å virke. MMSI nummeret og et kallesignal tildeles ved tegning av lisens og registrering av VHF utstyret. Førere av fritidsbåter uten sertifikat på VHF utstyr har i utgangspunktet ikke tilstrekkelig kompetanse i betjening av denne typen utstyr. Dette kan medføre uvetting bruk/blokkering av nødkanaler.

Arbeidsgruppen slutter seg til de vurderinger som ble gjort i rapporten av 16. april 2004 vedrørende en utvidet plikt for fritidsbåter til å ha VHF. Arbeidsgruppen anbefaler ikke en generell plikt for fritidsbåter til å ha VHF. Når det gjelder de største fritidsbåtene over 15 meter, antar arbeidsgruppen at de aller fleste har slikt utstyr i dag. Ulykkesstatistikken tilsier heller ikke at det er et spesielt behov for et påbud for disse fartøystypene.

Gjennom det holdningsskapende arbeidet er det likevel viktig å påpeke:

- fordelene ved å ha VHF-utstyr om bord og svakhetene ved kun å stole på mobiltelefonen i en nødsituasjon,
- at DSC nødknappen kun virker dersom utstyret er registrert, og
- betydningen av at brukeren har tilstrekkelig kompetanse i bruk av utstyret.

3.6.2 Nødpeilesender

Det finnes i dag flere ulike systemer for nødpeilesending for personlig bruk og for båten som sådan. Systemene vil både fortelle at det har skjedd en ulykke, og hvor ulykken har skjedd, noe som vil kunne redusere tiden det tar å komme havaristen til unnsetning betydelig.

Arbeidsgruppen påregner en stor innovasjons- og teknologiutvikling på dette området i årene som kommer, kanskje i kombinasjon med andre sikkerhetsinnretninger, som både vil gjøre dette mer tilgjengelig og gi en enda større sikkerhet. Det er liten tvil om at dette i mange sammenhenger vil kunne være livreddende, og at det i fremtiden vil kunne være naturlig å stille krav om bruk av slike systemer.

Det er likevel lite som tilsier at innføring av et generelt påbud i dag om bruk av slikt utstyr om bord i fritidsbåter, vil være kostnadseffektivt sett i forhold til den ulykkesforebyggende effekten. Det bør imidlertid være aktuelt å stimulere til bruk av slikt utstyr gjennom informasjons- og holdningsskapende kampanjer. Dette vil også kunne stimulere til en positiv og raskere produktutvikling på området.

3.6.3 AIS

Automatisk identifikasjonssystem (AIS) er et identifikasjonssystem som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, samt for å forbedre trafikkovervåking og sjøtrafikk tjenester. Identifikasjonssystemet vil automatisk og med en viss oppdateringsrate gi andre fartøy og myndigheter informasjon om et fartøys posisjon, kurs, fart, identitet, type, dimensjoner etc.

Kystverket etablerte i februar 2005 et landbasert nettverk av AIS basestasjoner i Norge. AIS-nettverket mottar alle AIS-meldinger sendt fra fartøy liggende innenfor dette dekningsområdet. Informasjon om blant annet fartøyenes fart, kurs og posisjon registreres med visse mellomrom (fra 3 minutter til 2 sekunders oppdateringsrate), avhengig av fartøyet sin fart og kursendring.

Ifølge forskrift av 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus-, og radioarrangementer for skip⁴⁷ § 19 G skal fritidsfartøy med bruttotonnasje på 300 eller mer og største lengde fra og med 45 meter være utstyrt med AIS. Denne typen båter finnes det svært få av i Norge. I sommersesongen vil det kunne være enkelte utenlandske fritidsbåter av denne størrelsen som går turer langs kysten.

Stadig flere fritidsbåter som ikke er påkrevd å ha AIS system om bord installerer AIS sendere av klasse B. Dette er en positiv utvikling for egensikkerhet for fritidsbåter. Mindre fartøy har normalt ikke radar til å oppdage eller identifisere andre fartøy når det er nedsatt sikt eller når det ikke er dagslys. Anskaffelse 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. Bruk av AIS legger også best til rette for raskt og effektivt finne fartøyene i nødsituasjoner.

⁴⁷ *Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 9, § 14, § 43, § 45 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 21, § 24 og § 25, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 25. juni 2007 nr. 719.*

Arbeidsgruppen ser det som positivt at stadig flere anskaffer AIS, men ser ikke behov for å påby dette for fritidsbåter utover det som gjelder i dag.

3.6.4 Ombordstigningsanordning

3.6.4.1 Gjeldende rett

(i) Krav til ombordstigningsanordning

I forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv. vedlegg 1 punkt 2.3 stilles følgende krav til ombordstigningsanordning:

«Avhengig av konstruksjonskategori skal fartøyet være konstruert slik at det er minst mulig risiko for å falle over bord og slik at det er lett å komme om bord igjen.»

Forskriften implementerer direktiv 94/25/EF endret ved direktiv 2003/44/EF (Fritidsbåtdirektivet) og stiller krav til konstruksjon og miljø ved produksjon og omsetning av fritidsbåter mv. Forskriften gjelder kun for produkter som gjøres tilgjengelige etter forskriftens ikrafttredelse, som var 1. januar 2005. Før dette gjaldt forskrift 14. juni 1996 nr. 580 om produksjon mv. av fritidsbåter, som hadde samme ordlyd som gjeldende forskrift med hensyn til ombordstigningsanordning.

Ifølge gjeldende forskrift § 5 (2) bokstav a) er kravene i vedlegg 1, jf. blant annet ovennevnte krav til ombordstigningsanordning, oppfylt når produktene er i samsvar med nasjonal standard som gjennomfører en harmonisert standard.

Den europeiske standarden ISO 15085:2003 Small craft – Man-overboard prevention and recovery er en slik harmonisert standard. Den engelsk språklige versjonen av standarden er fastsatt som Norsk Standard NS-EN ISO 1585:2003. Den norske oversettelsen av overskriften er «*Mindre fartøy Beskyttelse mot fall over bord og bergning*».

Standarden skal oppfylle kravene i fritidsbåtdirektivet, og med dette forskriften om produksjon m.m. av fritidsfartøy, jf. standardens Annex ZA.

Kravene til ombordstigningsanordning ble revidert i 2009, ved endringsblad A1 til standarden, ISO 15085:2003/A1:2009. Den engelsk språklige versjonen av endringen er fastsatt som Norsk Standard NS-EN ISO 1585:2003/A1:2009. Kapittel 16 Means of reboarding (ombordstigningsanordninger) lyder som følger etter endringen:

16 Means of reboarding

16.1 General

Any craft shall be provided with a means of reboarding. Either:

- a) It shall be equipped with a specific means of reboarding from the water, e.g ladders, steps, handholds, brackets; or*
- b) It need not be equipped with a specific device if its characteristics (e.g. low freeboard or part of the hull) facilitate reboarding from the water without a specific device. This shall be demonstrated by a physical test performed by one person alone, with a mass of at least 75 kg when in dry clothes, the craft being in mLCC conditions where mLCC is the mass in light craft condition as defined in ISO 8666.*

16.2 Requirements for specific means of reboarding

Specific means of reboarding, where not permanently fixed, shall be capable of being reached and deployed quickly without the use of tools.

It shall, when in place,

- *be usable by a person unaided;*
- *have the lowest point serving as foot step located at least 300 mm below the waterline, the boat being in mLCC and at rest.*

16.3 General information to be included in the owner's manual

On any craft, the method of reboarding shall be described in the owner's manual.

16.4 Additional information where the specific means of reboarding is not deployable from the water

On a craft where the specific means of reboarding is not deployable by a person in the water, additional information shall be included in the owner's manual, warning that the means of reboarding shall be permanently deployed if the craft is used singlehanded, whether anchored, moored, stationary or under way. This shall also be explained by a label close to the helm station.

Det kreves altså ikke at ombordstigningsanordningen er permanent. For ombordstigningsanordningen som ikke er permanente, kreves at de må kunne nås og brukes raskt uten bruk av verktøy. Det kreves imidlertid *ikke* at den skal kunne nås av en person i vannet. Det er først når ombordstigningsanordningen er på plass, at det stilles krav om at den skal kunne nås av en person uten hjelp, jf. kapittel 16.2 andre avsnitt andre strekpunkt.

3.6.4.2 Nordisk rett

Regelverket i Sverige, Danmark og Finland er basert på fritidsbåt direktivet, slik dette er fortolket gjennom NS-EN ISO 1585:2003/A1:2009. De nordiske landene har derfor like krav med hensyn til ombordstigningsanordning ved fall over bord.

3.6.4.3 Arbeidsgruppens vurdering

Det kan diskuteres om den gjeldende standarden er i tråd med intensjonen bak fritidsbåt direktivet og forskrift om produksjon m.m. av fritidsfartøy, jf. de begrensninger som er nevnt over ned hensyn til ikke-permanente ombordstigningsanordninger.

Det pågår imidlertid et arbeid med å revidere standarden, og Sjøfartsdirektoratet er blant dem som jobber for at det skal stilles krav til at anordningen må kunne nås av en person som er i vannet, også når den ikke er på plass.

I det foreliggende utkastet er det foreslått at følgende tekst skal erstatte første avsnitt i kapittel 16.2 (endret tekst framgår med uthevet skrift):

«Specific means of reboarding, where not permanently fixed, shall be capable of being readily deployable by a person in the water».

Sjøfartsdirektoratet håper at det foreliggende forslaget til ny tekst blir behandlet i ISOs tekniske komité for fritidsfartøy så fort som mulig. En oppdatert standard kan imidlertid tidligst forventes å bli publisert i 2014.

Arbeidsgruppen gir sin støtte til dette arbeidet.

Arbeidsgruppen bemerker ellers at det er begrensninger i muligheten til å innføre strengere nasjonale tekniske krav til ombordstigningsanordning enn det som følger av

fritidsbåtdirektivet. Dette følger av våre forpliktelser i henhold til EØS-avtalen. Ifølge lov om europeisk meldeplikt for tekniske regler av 17. desember 2004 nr. 101 («EØS-høringsloven») § 2 første punktum må statlige forvaltningsorganer som utarbeider tekniske regler ved for eksempel lov eller forskrift først sende slike forslag til ESA.

3.6.5 Dødmannsknapp

I USA er det et økende fokus på bruk av dødmannsknapp og etter det arbeidsgruppen kjenner til har fem stater innført regler for bruk av dødmannsknapp. US Coast Guard har annonsert forslag om påbudt bruk av dødmannsknapp om bord i fritidsbåter. Dette baserer seg på undersøkelser gjort i USA, som har identifisert båt/propell-ulykker som har ført til skader og dødsfall i perioden 2002 til og med 2006, som kunne vært forhindre dersom båtføreren hadde benyttet dødmannsknappen. Liknende studier har vært gjennomført siden 1975 med tilsvarende resultater. I Europa har det, etter det arbeidsgruppen kjenner til, ikke vært gjort slike undersøkelser, og det er kun Nederland som har innført et påbud om bruk av dødmannsknapp.

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør innføres et påbud om bruk av dødmannsknapp. Selv om arbeidsgruppen er enig i at det er viktig å bruke dødmannsknapp, mener gruppen at det ikke foreligger tilstrekkelig faktagrunnlag til å underbygge et slikt påbud i Norge. Et påbud vil derfor etter arbeidsgruppens syn være urimelig, og dessuten vanskelig å gjennomføre og vanskelig å kontrollere. Det bør heller informeres om dette temaet gjennom det holdningsskapende arbeidet.

3.7 Fartsbegrensninger

3.7.1 Gjeldende rett

3.7.1.1 Nasjonale regler

Lov av 17. april 2009 nr.19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) § 13 første ledd bokstav a, regulerer adgangen til å gi regler om fartsbegrensninger på sjøen. Det er gitt en sentral forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (fartsforskriften), som blant annet fastsetter en generell norm for fart, og en fartsgrense på 5 knop 50 meter fra badende.

Fartsreglene vil kunne utfylle, supplere og fravike de alminnelige sjøveisreglene som gjelder for all fart i alle farvann, jf. skipssikkerhetsloven § 14, fritids- og småbåtloven § 24 og forskrift 12. januar 1975 nr.1 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) § 6.

Fartsforskriften gjelder i territorialfarvannet, indre farvann, samt elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Forskriften omfatter fartøy som er definert i havne- og farvannsloven § 4 første ledd, herunder sjøfly på vannet, med unntak av fartøy som må overskride fartsbegrensningen for å få utført en utrykning eller oppdrag. Dette gjelder ambulanse/lege, politi, tollvesen, brannvesen, forsvaret, sjøredningstjenesten og losfartøyer.

I henhold til den generelle normen for fart i fartsforskriften § 2 skal fartøyer utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne, og farvannsforholdene. Farten skal ikke være så stor at det ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, fartøyer, strandlinjer, eller kaier med mer.

Videre er det i fartsforskriften § 3 fastslått at fartøy som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, ikke skal gå med større fart enn 5 knop.

3.7.1.2 Lokale fartsforskrifter

Av om lag 140 lokale fartsforskrifter er seks hjemlet i havne- og farvannsloven av 2009. De øvrige er hjemlet i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 6, lov 24. juni 1933 nr. 8 om havnevesenet § 8b og § 52, lov 20. juli 1893 nr.1 om sjøfart § 323 og § 370, særskilte sjøfartsregler av 3. mars 1965 § 2 og sjøveisreglene regel 40.

I de lokale fartsforskriftene har kommunene fastsatt fartsbegrensninger for avgrensede områder. Disse varierer mellom 3-9, 15 og 30 knop, og virkeområdene er angitt på ulike måter, i hovedsak ved stedsnavn og/eller koordinater. Kun et fåtall av kystkommunene har fastsatt generelle fartsgrenser, og disse er i hovedsak avgrenset til å gjelde i et belte i en nærmere angitt avstand fra land. Definisjonen av hva som anses som land varierer, og avstanden fra land er fastsatt til både 50, 100, 150 og 200 meter. I hovedsak er høyeste tillatte fart 5 knop, men i Arendal og Grimstad er det gitt en generell fartsgrense på 30 knop.

Kommunene har i dag adgang til å fastsette lokale fartsbegrensninger i henhold til myndighet delegert fra Fiskeri- og kystdepartementet, jf. fartsforskriften § 4 og havne- og farvannsloven §§ 8 og 13. Kystverket godkjenner forskriftene før de gis virkning, og har adgang til å fastsette reguleringer i de samme områdene. Kystverket anbefaler i sin veiledning om utarbeiding av lokale fartsforskrifter at kommunene fastsetter en generell fartsgrense som gjelder i hele kommunens sjøområde, i tillegg til å fastsette strengere fartsgrenser i avgrensede områder. Siden 2003 er følgende fartsgrenser og virkeområder anbefalt:

- 3 knop for spesielt sårbare farvann - for å beskytte spesielle aktiviteter, verneverdige kanaler, eller spesielt trange/grunne sund med stor aktivitet.
- 5 knop i skjermet og trangt farvann - innenskjærmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring.
- 8 knop i kommersielle havner. Fartsgrensen er begrunnet i at dette anses å være sikker styrefart for båter over 24 meter.
- 30 knop i høyhastighetssone i relativt åpne farvann - områder knyttet til 5 knopssoner, samling av øyer hvor det inngår 5 knopssoner, eller steder med mye bebyggelse og stor trafikk.

Det stilles krav om at fartsgrensene i avgrensede områder skal oppgis ved koordinater, men også i nyere forskrifter oppgis det geografiske virkeområdet ulikt. Det er ikke gitt føringer for utforming av generelle fartsgrenser, eller føringer som pålegger ensartede tidsbegrensninger. Det er derfor fortsatt variasjoner mellom kommunene også etter at Kystverket utarbeidet sin veileder⁴⁸.

3.7.2 Tidligere utredninger

Det har de senere år vært gjennomført en rekke utredninger knyttet til fartsreglene. Felles for alle utredningene er at man har funnet at regelverket er uoversiktlig, lite tilgjengelig og vanskelig å kommunisere utad overfor brukerne. Det er påpekt et behov for et enklere regelverk å forholde seg til, og for å forenkle formidlingen av fartsgrenser mot båtfolket.

⁴⁸ Se eksempelvis FOR-2011-02-07-121 og FOR 2011-05-03-448

I en rapport om fritidsbåtpolitikken fra 1988, av en arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet, ble det framsatt forslag om felles regler for regionale fartsgrenser på 10 knop 200 meter fra land i perioden 15. mai til 31. august.

Arbeidsgruppen til bekjempelse av ulykker med fritidsbåt, oppnevnt av Utenriksdepartementet, foreslo i 1996 en nasjonal fartsgrense på 7 knop i nærmere angitt avstand fra land.

I regjeringens handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter fra 1999 ble Kystverket bedt om å forenkle regelverket, ettersom det omfattet et stort antall lokale forskrifter med variasjoner både i fartsgrenser og tilknyttede regler. Kystverket oppnevnte en arbeidsgruppe i 2001 med et bredt mandat som omfattet reduksjon av antall ulykker og interessekonflikter, effektiv ferdsel og miljø- og rekreasjonsinteresser. I sin rapport fra 2002 om revidering av fartsforskrifter til sjøs foreslo arbeidsgruppen blant annet følgende:

- nasjonal fartsgrense 5 knop 50 meter fra land
- lokale fartsbestemmelser begrenses med hensyn til knop, virkeområde og tidsmessige begrensninger
- ny utforming av skilt for å gi bedre informasjon
- tydeligere og bedre informasjon om fartsreglene i sjøkartene

Som en følge av forslagene utarbeidet Kystverket anbefalinger til hvilke fartsgrenser kommunene burde fastsette lokalt, og vedtok ny utforming av farvannsskilt som viser fartsgrenser. Forskrift om hastighetsbegrensninger langs kysten, i elver og innsjøer (sjøhastighetsforskriften) av 5. mai 2003 nr. 561 innførte en nasjonal fartsbegrensning på 5 knop innenfor 50 meter fra land, varige konstruksjoner mv. Forskriften gjaldt både fritidsbåter og kommersiell trafikk. Forskriften trådte i kraft 1. juni 2003, men ble opphevet allerede 19. juni 2003 etter massiv kritikk fra blant annet fiskerinæringen og annen nyttetraffikk. Siden dette er det ikke gjort vesentlige endringer i regelverket.

3.7.3 Andre nordiske lands rett

Fartsbegrensninger i Sverige fastsettes regionalt av länsstyrelsen, jf. sjötrafikförordningen (1986:300) kapittel 2 § 2. Transportstyrelsen har myndighet til å gi nasjonale forskrifter om fartsbegrensninger, men det foreligger ingen per i dag. Transportstyrelsen og Sjöfartsverket er remissinstanser ved länsstyrelsens beslutning, det vil si at de har uttalerett. Det er ikke gitt generelle anbefalinger om hvilke fartsgrenser som bør fastsettes, men Transportstyrelsen anser at fartsbegrensninger kan være velbegrunnet hvor det er dårlig sikt, trange farledspassasjer, i havnebasseng med begrenset manøvreringsplass, eller i forbindelse med almenne badeplasser etc. Fartsforskrifter innføres i sjøkartene, men disse angir ikke hvor fartsgrensene begynner eller slutter. Fartsgrensene skiltes, og egen standard for skilt følges av egne skiltforskrifter fastsatt av Transportstyrelsen.

I Danmark gir lov om sikkerhed til søs § 6 myndighet til blant annet å fastsette regler om fartsrestriksjoner. Regelverket forvaltes av Søfartsstyrelsen som hører inn under Erhvervs- og Vækstministeriet. Det er ikke fastsatt nasjonale fartsbegrensninger, annet enn de som følger av de internasjonale sjøveisregler. Politiet fastsetter fartsbegrensninger lokalt etter forhandling med kommunen, jf. bekendtgørelse om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og den offentlige sikkerhed mv., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger § 14 stk. 2. I politivedtektene er det ofte satt en fartsbegrensning

hvor fartøyene ikke skal ha så stor fart at de planer innenfor 200 meter fra kysten. Kommuner, naturstyrelsen og havner kan også visse steder fastsette fartsbegrensninger i forbindelse med naturfredning, vildtreservater mv. Informasjon om farts grensene skjer gjennom EFS (Efterretning For Søfarende), Den Danske Los og på radio.

I Finland gir sjötrafiklag 20.6.1996/463 § 15 hjemmel for å fastsette regionale begrensninger, herunder farts grenser. Trafikkverket fastsetter begrensninger i allmenne farleder, og utenom allmenne farleder er det lokale myndigheter som kan fastsette farts grenser. Det er fastsatt en rekke lokale farts grenser. Farts grensene fastsettes som kilometer per time, og det er ikke gitt regler for hvilke farts grenser som kan fastsettes. Typisk er likevel 5,9,10 og 15 km/t. Farts grensen angis ikke som en gitt avstand fra land eller med koordinater. Farts grensen merkes med skilt ved inngang og utgang av område hvor farts grensen gjelder. I særlige tilfeller er det oppgitt på skiltet en avgrenset distanse.

Verken i Sverige, Danmark eller Finland er det altså fastsatt nasjonale farts grenser. I hovedsak fastsettes farts grenser lokalt, og det er ikke gitt føringer for hvilke farts grenser de lokale myndighetene kan fastsette. Det finnes heller ingen felles praksis for bekjentgjørelse av forskriftene.

3.7.4 Arbeidsgruppens vurdering

Etter en gjennomgang av gjeldende rett, er arbeidsgruppen av den oppfatning at farts regelverket er uoversiktlig, vanskelig å orientere seg i, og at det er store forskjeller fra kommune til kommune. Dette er i hovedsak de samme forhold som er påpekt i utredninger foretatt de siste 25 år, hvor reglene har vært vurdert som vanskelig å etterleve, håndheve og å informere om.

Arbeidsgruppen anbefaler at det igangsettes tiltak for å sikre et mest mulig ensartet regelverk, og at informasjon om reglene gjøres tilgjengelig på en brukervennlig og tidsriktig måte. Disse anbefalingene vil bli drøftet ytterligere i de neste underkapitlene.

Arbeidsgruppens mandat er avgrenset til tiltak som kan øke sikkerheten for fritidsbåter, og sammensetningen av arbeidsgruppen gjenspeiler dette. Farts regelverket gjelder imidlertid flere typer fartøy enn fritidsbåter, og hva som er sikker fart for fritidsbåter vil kunne avvike fra hva som er sikker fart for nyttetraffikken. Når lovgiver skal vurdere hvilke farts grenser som bør gjelde, er det heller ikke kun en reduksjon av dødsulykker som må tas i betraktning. Hensynet til materielle skader, forurensning, støy, og bruken av sjøområdene må også ivaretas.

Arbeidsgruppens mandat og sammensetning har satt rammene for vurderingene som er foretatt. Vurderingene er derfor begrenset til hva arbeidsgruppen mener kan anbefales som tiltak som vil styrke sikkerheten for fritidsbåter, og slik bidra til å redusere antall dødsulykker.

3.7.4.1 Fartsbegrensninger

(i) Nasjonal farts grense

Sammen med økt informasjon om farts grensene til brukerne, og fokus på holdningsskapende arbeid, anbefaler arbeidsgruppen at det fastsettes en nasjonal farts grense.

En nasjonal farts grense vil medføre en stor endring fra tidligere, og både gripe inn i forhold til lokalt selvstyre og lokale variasjoner. Et alternativ til en nasjonal farts grense er å sette krav til hvilke generelle farts grenser kommunene kan fastsette, noe som vil være et mindre inngripende tiltak, eller at farts grensene fastsettes fylkesvis/regionalt.

I de fylkene med flest ulykker er det få kommuner som har fastsatt fartsforskrifter⁴⁹. Likevel kan det ikke påvises en sammenheng mellom fartsbegrensninger og antall ulykker. Dette fordi vi ikke har kunnskap om den enkelte ulykke skjer i eller utenfor områder med fartsbegrensninger, og om fart er årsak til ulykkene. Det er imidlertid etter arbeidsgruppens vurdering behov for en nasjonal fartsgrense i områder hvor konsekvensene av høy fart vil være spesielt store. Arbeidsgruppen har lagt vekt på at en nasjonal fartsgrense vil føre til et mer ensartet regelverk. Effekten av dette avhenger imidlertid i stor grad av at man samtidig reduserer kommunenes adgang til å fastsette generelle lokale fartsgrenser.

Dødsulykker med fritidsbåter skjer over hele landet, og i hovedsak skjer det flest ulykker i områder som ikke er pressområder for bruk av fritidsbåter. Sett i forhold til den geografiske representasjonen av dødsulykker er det arbeidsgruppens oppfatning at det er like stort behov for fartsgrenser på Vestlandet, i Midt-Norge og i de nordligste fylkene, som i pressområder som Oslo, Akershus og Buskerud.

Arbeidsgruppen mener at en nasjonal fartsbegrensning er enklere å kommunisere ut til fritidsbåtførere og vil gi et tydeligere signal om akseptabel fart enn den generelle aktsomhetsregelen. For fritidsbåtførere som ikke er forpliktet til å bruke sjøkart, vil en nasjonal fartsgrense kunne være lettere å etterleve enn varierende lokale generelle fartsbegrensninger. Politiet vil også lettere kunne håndheve en slik regel. Føreren vil i det alt vesentlige vite når han bryter fartsgrensene, og lettere forstå straffereaksjonen ved overtredelse.

Arbeidsgruppen anbefaler at Kystverket utreder nærmere hvem fartsgrensen skal gjelde for, størrelse, og virkeområde. Tidligere har det vært forsøkt innført en fartsgrense på 5 knop 50 meter fra land, og denne fartsgrensen bygget i stor grad på en vurdering av hensyn til støy og bølgeskader⁵⁰.

En nasjonal fartsgrense bør, ut fra et sikkerhetsperspektiv, fastsettes ut fra risiko for skade ved sammenstøt eller nedsatt manøvreringsevne, og ut fra hva som er mulig å måle for politiet ut fra dagens metoder. Virkeområdet bør også vurderes i forhold til hvor det er mest risiko for skade. En svakhet ved å knytte fartsgrensen opp mot en avstand fra land er at dette kan være vanskelig å beregne for båtfører. Hva regnes som land, og hvordan skal båtfører kunne beregne dette, f. eks. i mørket? Kystlinjen består av fjorder, sund, øyer, holmer og skjær hvor man ved en eventuell fastsettelse av avstand fra land må ta hensyn til at farvann i mellom disse ikke blir unødig rammet, samt at virkeområdet ikke stiller for store krav til båtfører når det gjelder kontinuerlig avstandsbedømmelse.

Arbeidsgruppen har diskutert tiltak knyttet til kjøring i mørket, men anbefaler ikke fartsgrenser som bare skal gjelde etter mørkets frembrudd. Her antas at den generelle aktsomhetsregelen i tillegg til en nasjonal fartsbegrensning, er tilstrekkelig. Økt kunnskap blant fritidsbåtbrukerne om ferdsel i mørke og nedsatt sikt er viktig, og problemer ved mørkekjøring bør løses ved tiltak som obligatorisk båtførerbevis, holdnings- og informasjonskampanjer, tilpassede skilt, samt synlige kontrollmyndigheter.

⁴⁹ Unntak er Agderfylkene

⁵⁰ Undersøkelse fra Marintek anbefalte en fart på 5 knop 50 meter fra oppankrede båter for å unngå betydelige eller ubehagelige bevegelser. Svensk støyundersøkelse (Tomas Strøm "Buller från fritidsbåtar" SP Rapport 1992:61) viser at dersom hurtiggående lette båter medpåhengsmotorer reduserer hastigheten til 5 knop, så vil støyen bli vesentlig redusert.

(ii) Lokale fartsgrenser

Lokale fartsgrenser er nødvendig for å ivareta lokale forhold. Det være seg innseilingsleder til havner, skjermede innaskjærs miljøer, trange sund, populære uthavner, øygrupper, miljøsensitiv kyststrekninger, og områder med stor boligtetthet.

For å sikre at fartsgrensene er mest mulig like i hele landet, anbefaler arbeidsgruppen at det utarbeides strenge krav til hvilke fartsgrenser som kan fastsettes lokalt, både når det gjelder antall knop, geografisk virkeområde⁵¹, og tidsmessige begrensninger. Ved innføring av en nasjonal fartsbegrensning må kommunenes adgang til å fastsette generelle fartsgrenser samtidig begrenses. I avgrensede områder anbefaler arbeidsgruppen at kommunene forholder seg til få alternative fartsgrenser, og at det gis detaljerte føringer for i hvilke typer områder man kan fastsette de ulike fartsgrensene.

Arbeidsgruppen anbefaler at det igangsettes tiltak for å sørge for at kommunene oppdaterer og endrer sine lokale fartsforskrifter. Resultatet av en standard for å sikre et ensartet regelverk vil ikke få ønsket virkning før det ryddes opp i de om lag 140 gjeldende fartsforskriftene.

3.7.4.2 Informasjon

Selv med et mer ensartet regelverk for fartsbegrensninger, er det behov for god informasjon til brukerne og politiet.

Kystverket bør ha en mer aktiv rolle slik at informasjonen som går ut om fartsgrenser er mest mulig lik over hele landet. Samtidig må kommunene ha ansvar for at brukerne får tilstrekkelig informasjon om fartsgrensene i sin kommune.

I tillegg til farvannsskilt bør det stilles krav til informasjonsskilt på utvalgte steder i kommunen med kart og informasjon om fartsbegrensningene. Eksempelvis i havner, på offentlige kontorer og turistinformasjonen.

For ett år siden var ni av ti 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. Arbeidsgruppen mener denne teknologien bør brukes til å kommunisere gjeldende fartsregelverk ut til fritidsbåtførerne.

(i) Farvannsskilt

Fartsbegrensninger fastsatt i lokale fartsforskrifter skal merkes med skilt i de aktuelle farvann, jf. fartsforskriften § 5 andre ledd. Kystverkets hovedkontor fastsetter skiltenes utforming og utførelse og godkjenner plasseringen i samsvar med havne- og farvannsloven § 19 andre ledd. Forskrift av 15. januar 1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdsele («skiltforskriften») stiller nærmere krav til utforming av skiltene. Kystverket utarbeider nå forslag til ny skiltforskrift med tanke på ikrafttredelse 1. januar 2013.

Farvannsskilt er en informasjonskanal som ikke krever ekstrautstyr hos mottakeren, og vil derfor kunne gi god informasjon om fartsgrensene. Dette forutsetter at standarden for skiltene er tilpasset informasjonen, og at skiltene har en hensiktsmessig plassering. Av hensyn til

⁵¹ Spesifikasjoner knyttet til posisjonsangivelse, antall meter fra land, og i hvilke typer områder det skal kunne fastsettes fartsgrenser.

farvannskiltene bør fartsreguleringene være minst mulig komplekse, ettersom det er begrenset hvordan man kan formidle informasjonen via skilt.

Skilting av fartsgrenser er mest egnet i de tilfeller hvor fartsgrensen gjelder i et avgrenset område, som for eksempel i et havneområde, elveutløp eller et naturlig avgrenset sund. Å skilte for en generell fartsgrense som dekker et større område (arkipel) for eksempel som ved Tjøme og Hvaler, antas ikke å være særlig egnet. Slike plasser vil det være utallige muligheter for å komme inn i området med fartsbegrensning, og antall farvannsskilt vil være for stort og bli meget skjemmende. Slike generelle grenser bør derfor i hovedsak informeres om på en annen måte, for eksempel ved avtegning i sjøkart, infoskilt i marina, havner osv.

Arbeidsgruppen legger til grunn at det er behov for nye standarder for skiltene for å sikre at de gir god informasjon, og at de har en bedre teknisk utforming med blant annet synlighet også i mørket. Arbeidsgruppen anbefaler at det bør legges opp til en harmonisering i forhold til europeisk regelverk for å få farvannsskilt som er mer intuitive, og som er universelle med hensyn til språk.

Det er i hovedsak kommunene som forvalter farvannskiltene, og det bør foretas en planmessig opprydding i eldre skilt.

(ii) Karttjenester

En forutsetning for å nå ut med informasjon om fartsgrenser er gode karttjenester. Gode grunnkart gir grunnlaget for at private som offentlige aktører kan tilby tjenester via websider, GPS, og applikasjoner for mobiltelefoner. Tjenestene forutsetter at man må kunne tilby et oppdatert og fullstendig datasett over fartsbegrensninger.

Flere offentlige myndigheter har et ansvar i forhold til informasjon om fartsgrensene; Kystverket som forvalter av nasjonale regler for fart, kommunene som fastsetter lokale fartsforskrifter, og Statens kartverk Sjø som har ansvar for å legge inn fartsgrensene i sjøkartene. Sjøkartene er myntet på den profesjonelle skipsfarten, og ikke påbudt å bruke for den vanlige fritidsbåtfører.

Det bør derfor utredes hvordan man kan få til en god nettbasert karttjeneste som viser fartsgrensene over hele landet, og hvem som skal forvalte denne tjenesten. Det må da defineres hvem som på en hensiktsmessig måte skal innhente, forvalte og publisere informasjonen til førere av fritidsbåter, politiet og andre offentlige myndigheter som har behov for informasjon om fartsgrenser. Det bør også utarbeides en standardisert måte å angi posisjoner eller geografisk angivelse av området hvor fartsforskriften gjelder

Arbeidsgruppen foreslår derfor at det opprettes en tverretattlig arbeidsgruppe med representanter fra blant annet Kystverket, Statens kartverk Sjø, Sjøfartsdirektoratet og kommunene for å utrede spesifikasjoner for geodata, ansvarsforhold og hvordan informasjonen skal gjøres tilgjengelig i kartløsninger.

3.8 Tiltak rettet mot fisketurisme

3.8.1 Gjeldende rett

Lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet («*skipssikkerhetsloven*») regulerer hvilke plikter som påligger reder av et fartøy.

Reder er i lovens § 4 fastsatt til å være den som er opplyst å være driftsansvarlig i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, eventuelt skipets eier. I forbindelse med fisketurisme vil dette i de fleste tilfeller være utleier. Loven kommer imidlertid ikke til anvendelse for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet. I lovens forarbeider er det den faktiske bruken som er avgjørende for om båten faller inn under skipssikkerhetsloven eller fritids- og småbåtloven⁵². Dette betyr at en båt som blir leid ut til fritidsbruk ikke regnes for å bli brukt i næringsvirksomhet. Skipssikkerhetsloven kommer imidlertid til anvendelse i de tilfellene hvor leietaker leier båten med utleier selv eller utleiers folk som ansvarlig mannskap på båten.

Når det tilbys båter ved utlån, utleie eller framleie, leveres det en forbrukertjeneste. Forbrukertjenester reguleres gjennom lov av 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll av produkter og forbrukertjenester («produktkontrollloven»). Produktkontrollloven legger et betydelig ansvar på utleiere. Av lovens § 3 annet ledd framgår følgende:

«Den som eier eller leder virksomhet som tilbyr forbrukertjenester, eller utfører arbeid i slik virksomhet, skal vise aktsomhet og treffe rimelige tiltak for å forebygge at forbrukertjenesten medfører helseskade. Mottaker av forbrukertjeneste skal vise aktsomhet ved benyttelse av tjenesten.»

Videre heter det i bestemmelsens fjerde og femte ledd:

«Den som eier eller leder virksomhet som tilbyr forbrukertjenester, plikter å skaffe seg slik kunnskap som er nødvendig for å kunne vurdere faren for helseskade.

Personer som nevnt i tredje og fjerde ledd plikter å gi bruker av forbrukerprodukt og mottaker av en forbrukertjeneste tilstrekkelig og relevant informasjon slik at disse settes i stand til å vurdere sikkerheten ved disse og eventuelt sikre seg mot fare, med mindre dette klart fremgår uten slik informasjon. Informasjonene skal være tydelig, lett tilgjengelig og tilpasset brukerens og mottakerens behov. Slike opplysninger medfører ikke fritak fra lovens øvrige krav.»

3.8.2 Nordisk rett

3.8.2.1 Danmark

I Danmark gjelder noen tilleggskrav for utrustning av fartøy som leies ut uten fører, jf. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen L, Fritidsfartøyers bygning og utstyr mv., kapitel VI, Tillægskrav for udlejningsfartøjer, af 1. oktober 2006⁵³.

3.8.2.2 Finland

I Finland stilles krav om at fritidsbåter som leies ut uten fører skal være CE-merket som fritidsbåt. Videre stilles noen krav til utrustning på slike båter. Utleiebåtene skal også besiktiges ved jevne mellomrom. Regelverket om dette finnes i Sjösäkerhetsföreskrift av 21.april 2010⁵⁴.

3.8.2.3 Island

Det ble i desember 2010 vedtatt en ny forskrift som regulerer sikkerhet i forbindelse med fisketurisme. Forskriften har referanse nr. 1005/2010⁵⁵ og vil være fullt implementert fra desember 2011.

⁵² Jf. Ot.prp.nr.87 (2005-2006) punkt 19.1.

⁵³ www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=27543

Den nye forskriften omfatter krav til fartøy som leies ut til fisketurister, til utleierne og deres tjenester.

Fartøy som brukes til fisketurisme må oppfylle følgende krav:

- båtenes konstruksjon og utrustning må oppfylle kravene i Nordic boat standard, som inneholder obligatoriske krav for fiskefartøyer i Island som er mellom 6 meter og 15 meter
- være mellom 6 meter og 8 meter
- være registrert og undersøkt hvert år av en autorisert inspektør
- ikke ha motorkraft over 100 kW
- være utstyrt med AIS identifikasjonsutstyr og utstyr som gjør det mulig med effektiv radiokommunikasjon til enhver tid

Operative krav for fartøy som brukes til fisketurisme:

- fisket skal foregå nær kysten og ikke mer enn 50 n.m. fra kysten
- for åpne båter er bruk begrenset til å være til fjorder og bukter og ikke mer enn 3 n.m. fra kysten
- fisket kan ikke foregå utenfor dekningsområdet for AIS

Krav til utleier:

- utleier skal ha et dokumentert og implementert sikkerhetsstyringssystem godkjent av Icelandic Maritime Administration
- det skal være definert i hvilke områder båtene kan brukes
- det skal være en plan for nødtilfeller, og det skal være gjennomført opplæring i henhold til denne planen
- det skal føres et register over hvem som er tildelt rollen som skipper og kontrolleres at denne personen har gyldig sertifikat

Krav til skipperen:

- skipper skal ha gyldig sertifikat, Islandsk fritidsbåtsertifikat, ICC e.l
- de som ikke kan vise til gyldig sertifikat kan ta en test i navigasjon og båtføring for å få en midlertidig tillatelse

3.8.2.4 Sverige

Sverige stiller ingen spesielle krav i forbindelse med utleie av fritidsbåter. Også Sverige har imidlertid identifisert at det er et stort behov for informasjon blant de som leier båter, spesielt de turistene som ikke er vant med svenske lokale forhold.

⁵⁴ www.finlex.fi/data/normit/35698-Vuokravenemaaraykset_21_4_2010_SE.pdf

⁵⁵ www.sigling.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=5958

3.8.3 Hva er gjort?

3.8.3.1 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

DSB er tilsynsmyndighet i forhold til produktkontrollen. DSB ledet i 2008/2009 en samarbeidsgruppe for å lage en veiledning for tilbydere av forbrukertjenester til sjøs⁵⁶. Veiledningen ble utgitt i 2009 og har blitt distribuert til tilbydere som DSB har klart å kartlegge. Veiledningen skisserer hva som er utleiers ansvar og plikter, og følgende punkter står sentralt:

- En forbrukertjeneste er en tjeneste som først og fremst er utviklet for å tilbys privatpersoner. At tjenesten i tillegg tilbys overfor for eksempel arbeidstakere, medfører ikke at ansvaret reduseres eller bortfaller i forhold til disse.
- Tilbyder må ha nødvendig kunnskap for å kunne vurdere fare/risiko ved tjenesten. Selv om tilbyder bruker en konsulent eller får annen ekstern hjelp i vurderingen, er det fortsatt tilbyder som er ansvarlig for at sikkerheten ved tjenesten blir ivaretatt.
- Dersom det leies ut båt eller på annen måte tilbys forbrukertjeneste via et formidlingsbyrå eller lignende, har tilbyder likevel alltid et ansvar for å påse at kunden får riktig informasjon og at sikkerheten ved tjenesten blir ivaretatt.
- Tjenestetilbyder har også et ansvar for sikkerheten ved produkter som inngår i tjenesten, for eksempel båt- og redningsutstyr, kommunikasjonsutstyr, tauverk og lignende.
- Tilbyder plikter å gi tilstrekkelig informasjon slik at kunden selv kan vurdere sikkerheten og sikre seg mot fare. Slik informasjon fritar likevel ikke tilbyder fra øvrige krav til sikring av tjenesten.
- Dersom tilbyder kan dokumentere forsvarlig sikring av tjenesten, har kunden et selvstendig aktsomhetsansvar for sine handlinger.
- Tilbyder kan stille strengere krav enn lovens krav, for eksempel ved at det pålegges bruk av flyteutstyr ombord i båten, settes begrensninger i forhold til hvor langt ut på sjøen kunden kan føre båten, settes alderskrav for fører av båt eller forbys drikke av alkohol om bord i båten. Brudd på slike regler vil kunne medføre større ansvar for kunden. Det må dokumenteres at disse kravene er formidlet til kunden før utleie skjer eller forbrukertjenesten gjennomføres.
- Videre i veiledningen fokuseres det på utleiers plikt til å kunne dokumentere en gjennomført risikovurdering, og at det skal finnes en beredskapsplan for hvordan en ulykke skal håndteres. Alle som leier båt eller for øvrig deltar i forbrukertjeneste må få informasjon om forebyggende tiltak som kan ha betydning dersom en hendelse inntreffer og om hva de skal gjøre hvis noe uforutsett skjer.

3.8.3.2 Rapport om turistfiske

27. juni 2011 leverte en partssammensatt arbeidsgruppe en rapport om Turistfiske i sjø til Fiskeri- og kystdepartementet (rapporten er nå på høring). Denne rapporten fokuserer i hovedsak på næringsvirksomhet basert på turistfiske, ikke på sikkerheten til fisketuristene. Likevel er det en del informasjon og forslag til tiltak som også kan være nyttig i arbeidet med sikkerheten.

⁵⁶ Veiledningen finnes på hjemmesiden til DSB, se <http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2009/Tema/temaforbrukertjenester.pdf>.

Det påpekes i rapporten at man har liten kontroll med fartøy som leies ut i og med at plikten til å registrere fritidsbåter i Småbåtregisteret ble opphevet ved lov av 20. desember 2002 nr. 98 og lov av 17. juni 2005 nr. 77. Redningsselskapet overtok fra og med 1. mars 2005 eierskapet og driften av Småbåtregisteret. Småbåtregisteret er som følge av dette nå et frivillig register og gir ikke utfyllende informasjon om hvilke fritidsbåter som finnes i Norge. Det konkluderes derfor med at det vil være viktig med en obligatorisk registreringsordning av turistfiskebedrifter. De foreslår også at det innføres et obligatorisk fartøyregister hvor det framgår om fartøyet skal brukes til utleie.

Slike tiltak kan også være aktuelle i arbeidet med sikkerhet for fisketurister.

3.8.3.3 Rapport om plikt for fartøyer til å ha VHF radio

16. april 2004 leverte en gruppe nedsatt av Rednings- og beredskapsavdelingen i Justisdepartementet en rapport om vurdering av utvidet plikt for fritidsbåter til å ha VHF radio. Denne rapporten er også behandlet i kapittel 3.6.1.3. I forhold til fisketurisme konkluderte denne gruppen med at det var viktig å vurdere tiltak for å øke sikkerheten for denne delen av fritidsbåtflåten, og anbefalte i den forbindelse et påbud om VHF i slike båter. Gruppen påpekte at dette påbudet kan kombineres med krav til størrelse og standard på utleiebåter. Hvordan et slikt påbud kan innføres, med tanke på at det er sertifiseringskrav for bruk av VHF, ble i forbindelse med rapporten utredet av Telenor Maritim Radio i samarbeid med Post- og teletilsynet.

3.8.3.4 Arbeidsgruppe for å drive forebyggende aktivitet

Sjøfartsdirektoratet satte i 2011 ned en gruppe for å se på tiltak for å bedre sikkerheten for fisketurister. Gruppen består av Sjøfartsdirektoratet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Fiskeridirektoratet og NHO-Reiseliv. Denne gruppen vil samlet gå ut med informasjon til både turist og utleier for å informere om forebyggende tiltak og gjeldende regelverk.



Foto: Redningsselskapet

3.8.4 Arbeidsgruppens vurdering

Turister har ikke alltid den nødvendige kompetanse som kreves for å utvise godt sjømannskap, og de mangler ofte kjennskap til norske værforhold. Mange har dessuten liten kunnskap om hvilke forhåndsregler de må ta for å sikre seg best mulig mot at ulykker skal skje, eller hva de må gjøre hvis ulykken skjer. Arbeidsgruppen mener derfor at det i mange tilfeller er en utvidet risiko når utenlandske turister fisker i norsk farvann.

Arbeidsgruppen mener det er viktig at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Sjøfartsdirektoratet jevnlig retter informasjonstiltak direkte mot næringen, da det er rimelig å anta at mange utleieryttere ikke er bevisst sine plikter i henhold til lovverket. Det må også settes av tilstrekkelige ressurser til tilsynsmyndighet slik at tilsyn kan gjennomføres oftere enn i dag.

Arbeidsgruppen ser at det kan være vanskelig å identifisere bedrifter som tilbyr utleie av båt grunnet manglende registreringsordninger. I rapport om turistfiske (beskrevet i kapittel Rapport om turistfiske) er det foreslått å innføre krav til registrering av fartøy og/eller bedrift. Dette ville også bedret mulighetene til å føre tilsyn med om utleier utfører sine plikter som beskrevet i produktkontrollloven og annet relevant regelverk.

Videre vil det også ovenfor turistene være viktig med en målrettet og samlet innsats fra aktørene som driver holdningsskapende arbeid i forhold til sikkerhet på sjøen.

Arbeidsgruppen som i 2004 utredet muligheten for en utvidet plikt for fritidsbåter til å ha VHF, anbefalte å innføre krav om VHF i alle fartøy brukt til utleie. Mobiltelefon fungerer i mange tilfeller tilfredsstillende, men det er ingen tvil om at den har store begrensninger som eneste tilgjengelige kommunikasjonsmiddel.

Det er sannsynlig at noen dødsulykker kunne vært unngått dersom turisten hadde hatt mulighet til å kalle på hjelp ved bruk av VHF. Det er nå også mulig å få både fastmonterte og håndholdte VHF radioer med DSC (Digital Selective Calling). Dette systemet gjør at man ved ett trykk på «distressknappen» sender ut et automatisk nødansrop. Hvis VHF er tilkoblet en GPS, eller har GPS innebygd, sendes også båtens nøyaktige posisjon ut i nødansropet. Dette forutsetter at utstyret er registrert slik at det får tildelt et MMSI nummer.

Arbeidsgruppen mener at automatisk varsling kan være den beste måten å varsle om nød for turister. Dette både fordi det gir et raskt og presist nødansrop, samt at man slipper de språklige utfordringer som kan oppstå ved anrop på telefon eller ved vanlig VHF kommunikasjon. Arbeidsgruppen mener at det beste varslingsutstyret for fritidsbåter som benyttes til utleie er håndholdt VHF med DSC. Det er imidlertid utfordringer i forhold til å foreslå et påbud om VHF i alle fritidsbåter som brukes til utleie. Den største utfordringen er at brukeren må ha sertifikat. Det har imidlertid blitt gitt dispensasjon for utleiebåter, slik at det kun er utleier som må ha sertifikat. Utleier er da pliktig til å gi en kort opplæring til den som skal benytte båten og utstyret. Dette har tidligere blitt akseptert av Telenor og Post- og teletilsynet.

Arbeidsgruppen anbefaler at regjeringen vurderer å innføre krav til VHF med DSC i fritidsbåter som leies ut. Arbeidsgruppen mener at kravet bør beholdes motoriserte fritidsbåter, og det bør også fastsettes en nedre grense angående størrelse på båten. En forutsetning for arbeidsgruppens forslag er at det etableres en fast dispensasjonsordning som beskrevet i forhold til sertifikatplikten. Dersom dette ikke lar seg gjøre, vil arbeidsgruppen begrense seg til å foreslå at det skal være et utstyr som tillater automatisk varsling om bord i utleiebåter, og at det er opp til eier hvilket utstyr han vil ha. Det er mange typer varslingsystemer på markedet i dag. Det er imidlertid viktig at varslingen skjer direkte til hovedredningsentralen så tidlig som mulig med en konkret posisjon. I dagens marked er det bare håndholdt VHF med DSC, PLB (Personal Locator Beacon) som er en liten bærbar nødpeilesender med innebygget GPS, og EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) som er en nødpeilesender som installeres på båten og alarmerer automatisk hvis den havner i vannet, som gjør de

3.9 Merking av leden (separere nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk)

3.9.1 Skille eller separasjon av sjøtraffikken

I mange farleder er det ønskelig å skille eller separere sjøtraffikken. Det kan være ønskelig å skille fritidsbåttraffikk og nyttetraffikk fra hverandre, eller å separere sjøtraffikken i forhold til trafikkretning.

I og utenfor territorialfarvannet kan det opprettes rutetiltak, herunder blant annet trafikkseparasjonssystemer, etter Havrettskonvensjonen. Tilsvarende rutetiltak kan opprettes etter sjøtraffikkforskriften (jf. havne- og farvannsloven) i indre farvann.

Et eksempel som illustrerer dette finnes i området ved Drøbak i Oslofjorden. Litt sør for Drøbak er det en separasjonslinje som nordgående fartøy skal holde til styrbord for, og som sørgående skip tilsvarende skal holde til babord for. Denne separasjonen gjelder for fartøyer med største lengde 24 meter eller mer.

Ved Drøbak er det et på tilsvarende måte et aktsomhetsområde. Øst i farvannet finner en den såkalte «Hurumpassasjen» fra 2005. Dette er en 50 m bred og 4 m dyp åpning i Drøbakpassasjen. Denne gjør det mulig å skille fritidsbåter og nyttetraffikk, noe som i dette området er viktig for sikkerheten til sjøs. Åpningen er merket på begge sider med lys og dagmerker. Det er også lagt til rette med merking både syd og nord for passasjen.

3.9.2 Fritidsbåtleder

På norskekysten er det etablert navigasjonsveiledning i et større antall leder (se tabell under) og for deler av kystfarvannet utenfor disse.

	Antall	Lengde til sammen nautiske mil (km)	Gjennomsnittlig lengde nautiske mil (km)
Hovedled	213	3880 nm (7186 km)	18,2 nm (33,7 km)
Biled	862	6620 nm (12260 km)	7,7 nm (14,3 km)

Til navigasjonsveiledning brukes det navigasjonsinnretninger som omfatter, fyr, lykter, lanterner, indirekte belysning, lysbøyer og staker, faste merker og radarsvarere (racon).

Det er ikke en målsetting for Kystverket å merke enhver grunne eller hindring for sjøtraffikken, men å sørge for en hensiktsmessig oppmerking basert på brukerbehov, god praksis og vurdering av risiko.

Hoveddelen av navigasjonsinnretningene i Norge opereres av Kystverket, men det finnes også innretninger eid av havnevesen, private etc. På oppdrag fra Kystverket blir navigasjonsinnretningene på Svalbard operert av Norsk Polarinstitut.

Systemet av navigasjonsinnretninger er etablert over en svært lang tidsperiode. Over tiden har mye endret seg med hensyn til bosetting og næringsliv på kysten og den infrastrukturen som er til å betjene denne. Det kan bety at leder med tilhørende navigasjonsinnretninger som i sin tid ble opprettet for sildefiskeriene i dag gjør nytte for for eksempel brønnbåter for akvakulturdrift eller fritidsbåter.

Først i de senere årene har særskilt merking av farleder etter behov fra fritidsbåtene blitt utført. Dette som følge av en viss endring i «policy». Eksempler på slik merking er «Sørlandsleia» og «Hurumpassasjen» (se under). I prinsippet kan en merke for fritidsbåter over hele landet selv om de eksemplene en har i dag er fra Sør- og Østlandet. I denne sammenhengen må det imidlertid påpekes at å etablere behovstilpasset navigasjonsveiledning i farleder som brukes av hurtigbåter og ro-ro passasjerferger er en prioritert oppgave og som går foran.

Kystverket har arbeidet med denne problemstillingen gjennom flere år, både når det gjelder bedre merking for fritidsbåttrafikken generelt og merking av egne leder for fritidsbåter, men også det å kunne separere nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk.

Sommeren 2010 åpnet Kystverket en ny oppmerket led fra Arendal til Lyngør, «Sørlandsleia». Leden går fra Eydehavn, øst om Arendal på innsiden av Flostaøya, Tverrdalsøya over Oksefjorden og på innsiden av Borøya, videre langs land til Lyngørfjorden. Leden er ca. 14 n.m. lang og har 30 nye merker.

I 2012 planlegger Kystverket å merke en indre led over Rakkebåene. Dette er for å kunne gi båtfolket en tryggere seilas gjennom et urent farvann, spesielt i dårlig vær.

Begge disse tiltakene gir en trygg og sikker seilas, men er også med på å separere nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk.

Kystverket har også merket flere enkeltsteder spesielt for fritidsbåter, blant annet ved Bolærene.

3.9.3 Tidligere utredninger

Spørsmålet om separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk er behandlet før, herunder i:

- St. prpr.nr. 1 (1987-88)
- I rapport fra 1988 arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet, vurderte arbeidsgruppen behovet for merking av særskilte leder for fritidsbåter som relativt lite. Det ble vist til at eksisterende merking for nyttetraffikk er så omfattende at den også burde dekke fritidsbåtenes behov. De påpekte imidlertid at man bør merke leder hvor det ofte skjer uhell, særlig hvis ledene i tillegg er sterkt trafikkert. Videre mente gruppen at det kan nyttes spesielle «fritidsbåtmerker», der det ikke er skipstrafikk.
- I Regjeringens handlingsplan mot ulykker med fritidsbåt fra 1999 ble det påpekt at Kystverket vil se på behovet for merking av småbåtleder.

3.9.4 Kystverkets arbeid og vurderinger

(i) Separering av nyttetraffikk

Separering av nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk vil øke sikkerheten for begge type brukere. Slik det er gjort i Drøbaksundet er et godt eksempel på dette.

Dette er tiltak som egner seg godt i trange farvann med stor trafikk tetthet av alle typer brukere. En slik ordning krever god oppmerking og god informasjon ut til brukerne. Ulempene med å separere nyttetraffikk og fritidsbåttraffikk ansees som forholdsvis små, man kan kanskje oppleve at en del ikke følger fritidsbåtleden, spesielt i forbindelse med regattaer, og som igjen kan skape forvirring for nyttetrafikken. Fordelene med slik separering ansees likevel som store og vil gi økt sikkerhet for begge brukergrupper.

(ii) Merking av egne fritidsbåtleder

Merking av egne fritidsbåtleder vil også være med på å gi en økt sikkerhet for fritidsbåtbrukerne.

Ledene må være klart definert. Både i forhold til hvor leden starter og slutter, og type merker i leden. Dette bør det informeres om i egne brosjyrer og i båtsportkart. Egne fritidsbåtleder vil gi en økt trygghet for de som er mindre båtvanter, men også gi en større båtoplevelse for alle fritidsbåtbrukere, da det legges til rette for seilas i farvann de kanskje ikke ville ferdes i.

Egne fritidsbåtleder vil også være med å separere fritidsbåttrafikk og nyttrafikk. Bedre merking av fritidsbåtleder og utfartsområder samt å separere nyttrafikk og fritidsbåttrafikk vil være et viktig sikkerhetstiltak for fritidsbåtene.

Ulempene med egne fritidsbåtleder ansees som svært små. Enkelte kan nok leve i den oppfatning at slik merking finnes og skal komme overalt.

Merking av enkeltsteder gjøres der hvor man får mange henvendelser fra brukere om vanskelig og farlig farvann, og med mange grunnberøringer. Slike steder er det viktig ikke å sette opp for mange merker, men se det i forhold til led og annen merking.

3.9.5 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppen støtter Kystverkets arbeid med separering av nyttrafikk og fritidsbåttrafikk, og merking av leden. Arbeidsgruppen mener dette er tiltak som er med på å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt, spesielt i risikoutsatte områder.

Fordelene med disse tiltakene er at man gir båtfolket en tryggere seilas gjennom urene og vanskelige farvann og de vil få en annen opplevelse av turen. Det vil gi økt sikkerhet i forhold til grunnstøting, men også i forhold til blant annet nyttrafikken.

Ulemper og svakheter knyttet til egen merking på sjøen for fritidsbåter kan imidlertid være at man skaper en høyere forventning hos fritidsbåtbrukerne. Forventningene kan være at slik er hele kysten merket. Arbeidsgruppen vil her framheve at båtbrukerne må informeres om begrensningene, slik at det ikke skapes en forventning om at «alle skjær og grunner på hele kysten» skal merkes.

Det er etter arbeidsgruppens syn også viktig at merking for fritidsflåten blir foretatt av Kystverket, med standard sjømerker. I forbindelse med nyoppmerking av fritidsbåtleder/områder som benyttes av fritidsbåter er det videre viktig at Kystverket involverer lokale kommuner, foreninger og organisasjoner. Etter at merkingen er ferdig må Kystverket informere bredt i media og med brosjyrer.



Foto: Sjøfartsdirektoratet

3.10 Undersøkelse av ulykker

3.10.1 Innledning

Det er viktig for myndigheter og andre aktører å tilegne seg kunnskap om hvorfor ulykker skjer med fritidsbåter. Dette blant annet for å ha grunnlag for å treffe de riktige tiltakene for å forebygge ulykker.

3.10.2 Undersøkelser som gjøres av politiet

Politiet foretar rutinemessig undersøkelser av dødsulykker med fritidsbåter for å avdekke hendelsesforløpet. Det varierer hvor omfattende undersøkelsene er. Formålet med politiets undersøkelser er primært å avdekke om det har skjedd et straffbart forhold. Ved mistanke om straffbart forhold blir undersøkelsen derfor noe mer omfattende. Det er hvert enkelt politidistrikt som foretar undersøkelsene og sakens dokumenter er ikke tilgjengelig for offentligheten.

Direktoratets årlige statistikk over dødsulykker med fritidsbåter er basert på informasjon som er mottatt fra politiet til statistisk formål. Sjøfartsdirektoratet eller andre myndigheter foretar imidlertid ingen systematisk gjennomgang/vurdering av de opplysninger som framgår av politiets undersøkelser. Politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet er ikke lov- eller forskriftsfestet, slik at det er grunn til å tro at ikke alle polititjenestemenn kjenner til at de skal rapportere.

Arbeidsgruppen antar også at politiets rapportering er mangelfull. Det er ingen kode i politiets statistikk for «dødsulykke med fritidsbåt». Man har en kode (9748) som heter småbåtulykke/død. Her føres saken som undersøkelsessak. Når det er mistanke om et straffbart forhold – for eksempel promillekjøring, føres saken under koden for promillekjøring. Er føreren død, henlegges saken som promillesak, og det er meget vanskelig å finne saken uten journalførerens hukommelse. Dagens politistatistikk sier heller ikke noe om hvor mange som omkom ved den enkelte ulykken. Dette fører til at det meget lett kan tenkes å være underrapportering i det materiale som kommer fra politiet. Det viser seg å være vanskelig å opprette en statistikkgruppe som dekker dødsulykkene siden de føres under et evt.. straffbart forhold, så som promille, fart, uaktsomhet osv.

3.10.3 Undersøkelser som gjøres av Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet foretar ingen systematisk gjennomgang av ulykker med fritidsbåter og foretar i utgangspunktet heller ikke undersøkelser av enkeltulykker.

3.10.4 Undersøkelser som gjøres av Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Regler om undersøkelse av ulykker til sjøs framgår av sjøloven kapittel 18 avsnitt II. Fra 1. juli 2008 fikk Statens havarikommisjon for transport (SHT) ansvar for å undersøke ulykker til sjøs. Samtidig trådte nye regler i kapittel 18 i kraft. Før denne datoen var det sjøfartsinspektørene som foretok undersøkelser av ulykker til sjøs.

Sjøloven skiller mellom ulykker som er undersøkelsespliktige og ulykker som SHT *kan* undersøke. I § 476 femte ledd er det slått fast at ulykker med fritidsbåter ikke er pliktige til å

undersøke. SHT har derimot adgang til å foreta slike, men hjemmelen har hittil ikke blitt benyttet. SHT undersøker til sammenligning heller ikke dødsulykker med personbiler.

3.10.5 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppen har i sitt arbeid med denne utredningen stadig opplevd at faktagrunnlaget om hvorfor ulykker skjer er mangelfullt.

Arbeidsgruppen antar at en grundigere gjennomgang av årsaksforhold knyttet til dødsulykker, vil gi et bedre grunnlag for myndighetene og andre aktører til å iverksette hensiktsmessige tiltak. Jo mer vi vet om årsaker til at ulykker skjer, jo mer målrettede tiltak kan iverksettes.

Informasjonen som i dag særlig mangler ved undersøkelser av fritidsbåtulykker er følgende:

- vurdering av teknisk svikt
- vurdering av fartøyets konstruksjon
- en vurdering av hele situasjonen med ulykken

På disse områdene er det flere problemstillinger som må belyses.

I noen tilfeller vil det være tilstrekkelig at politiet rapporterer på sjekkliste som i dagens system. I dag ser imidlertid Sjøfartsdirektoratet at det er forskjell i kvalitet i måten de ulike politidistrikt rapporterer på. Arbeidsgruppen mener at politiets gjennomgang av dødsulykker med fritidsbåt må forbedres. Det er behov for å forbedre sjekklisten til å omfatte noen tilleggsopplysninger vedrørende fartøyet og eventuelt omstendigheter for ulykken, og politiets plikt til å rapportere bør videre formaliseres gjennom lov eller forskrift.



Foto: Redningsselskapet

Arbeidsgruppen har videre diskutert om Statens havarikommisjon for transport (SHT) bør være pliktig til å foreta undersøkelser av alle dødsulykker med fritidsbåt. De gjeldende budsjetterammer til SHT tilsier imidlertid at etaten i liten grad har hatt kapasitet til å undersøke andre ulykker enn de som allerede er pålagt ved lov. Her må det tas i betraktning at de undersøkelser som SHT foretar er basert på internasjonale standarder, som innebærer en grundig gjennomgang av alle relevante årsaksforhold. SHT foretar granskninger på åstedet, foretar tekniske undersøkelser, avhører vitner, foretar undersøkelser hos produsent/rederi, myndigheter, og i noen tilfeller heves også vrak for nærmere undersøkelser.

Arbeidsgruppen mener likevel at det bør etableres en ordning hvor noen må rykke ut for å undersøke de mest alvorlige ulykkene. Dette kan være Sjøfartsdirektoratet eller andre. Arbeidsgruppen har diskutert om Sjøfartsdirektoratets inspektører kan få denne oppgaven. Sjøfartsdirektoratets stasjoner er geografisk spredt over hele landet, slik at dette vil kunne la seg gjennomføre allerede kort tid etter at en ulykke har skjedd. På grunnlag av disse undersøkelsene kan det foretas en nærmere analyse for å avdekke årsaksforhold. Dette kan gi viktig informasjon med hensyn til iverksetting av forebyggende tiltak. Når det gjelder rapporteringen fra politiet, må det tas hensyn til at politiets mål med innhenting av informasjon er å avdekke straffbare handlinger. Dette vil i de fleste tilfeller ikke være tilstrekkelig for å analysere hvorfor ulykker skjer og hvordan disse best kan forebygges. Arbeidsgruppen har ikke gått inn i detaljene her, men foreslår at Sjøfartsdirektoratet eller andre gis i oppgave å få på plass en slik ordning og utrede hvordan dette best kan gjøres.

Arbeidsgruppen viser her til erfaringene fra ulykkesanalysegrupper i Statens vegvesen. Ulykkesanalysegruppene i Statens vegvesen ble opprettet 1.1.2005, etter en forutgående prøveperiode i 2000/2001. Ordningen innebærer at alle dødsulykker i trafikken granskes av en tverrfaglig gruppe på regionnivå. Hovedformålet er å få avdekket hvilke forhold som har vært medvirkende til ulykkene og til skadeomfanget, for å komme fram til effektive forebyggende tiltak. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009 står det at ordningen med ulykkesanalysegrupper *«er ment som et supplement til arbeidet med ulykkesdata. Ved å gå i dybden på alle dødsulykker vil man få tilleggsinformasjon om årsaker til ulykker, medvirkende faktorer og bakenforliggende faktorer, noe som kan bli svært nyttig i arbeidet med å forebygge ulykker.»*

Med utgangspunkt i forbedret rapportering fra politiet og undersøkelse av de alvorligste ulykkene, kan Sjøfartsdirektoratet gjennomgå materialet og samtidig foreta nærmere analyser. Ettersom det er langt færre dødsulykker til sjøs enn på veien, vil arbeidet tilsvarende være mindre omfattende. En slik gjennomgang bør foretas årlig og resultatet bør gjøres tilgjengelig for offentligheten.

I noen tilfeller kan det også være behov for at myndighetene foretar temaundersøkelser knyttet til ulykker med fritidsbåt. For skip i næringsvirksomhet har Sjøfartsdirektoratet utført temaundersøkelser om grunnstøting hvor flere ulykker ses i sammenheng, for å trekke lærdom av disse og fremme målrettede sikkerhetstiltak. SHT har også utført slike temaundersøkelser. For fritidsbåter har det tidligere ikke blitt utført slike temaundersøkelser.

Arbeidsgruppen mener imidlertid at slike temaundersøkelser kan være nyttig også ved fritidsbåtulykker. Eksempelvis har det blitt reist spørsmål ved såkalte step-skrog etter flere dødsulykker ved denne type skrog, senest sommeren 2011. Dette kunne vært et tema som Sjøfartsdirektoratet undersøkte nærmere. Likeledes kan gjentatte ulykker innenfor samme område tilsa at Kystverket bør foreta en undersøkelse av merking/skilting i vedkommende område.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Finansdepartementet har utarbeidet en veileder i samfunnsøkonomisk analyse⁵⁷, der det anslås at verdien av et statistisk liv er ca. 15 mill. 2005-kroner ved ulykker (hvor gjennomsnittlig alder ved død er rundt 40 år). Oppjustert med prisstigningen fra årsgjennomsnittet i 2005 til februar 2012 (14.4 prosent) utgjør dette i overkant av 17 millioner kroner i dag⁵⁸.

Arbeidsgruppen foreslår i denne rapporten flere tiltak for å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt. Arbeidsgruppen kan ikke si noe om hvor mange liv som kan spares ved å sette i verk disse tiltakene. Finansdepartementets beregninger viser likevel at det vil gi samfunnsøkonomiske besparelser, for hvert menneskeliv som spares. Arbeidsgruppen mener at de foreslåtte tiltakene på sikt vil kunne gi en betydelig reduksjon i antall omkomne ved bruk av fritidsbåt.

(i) Fortsatt og økt satsing på det holdningsskapende arbeidet

Arbeidsgruppens forslag til fortsatt og økt satsing på det holdningsskapende arbeidet vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser, først og fremst for Sjøfartsdirektoratet. Forslagene forutsetter for det første en økning i bevilgningene til Sjøfartsdirektoratet. Det kreves ekstra ressurser til økt kampanjevirkosomhet. Dette inkluderer opplysningskampanjer om eventuell skjerping av regelverket knyttet til promille og flyteutstyr. Sjøfartsdirektoratet vil også ha behov for mer ressurser for å kunne ivareta oppgaven som samordnende enhet for det holdningsskapende arbeidet.

Arbeidsgruppen anslår at det er behov for en ekstra stilling i Sjøfartsdirektoratet, noe som har en kostnad på anslagsvis én million kroner i året. Videre anslår gruppen at det er behov for en økning i bevilgningene på cirka 7 millioner kroner årlig for å ivareta den foreslåtte satsingen.

Arbeidsgruppen forutsetter at de økte bevilgningene til Sjøfartsdirektoratet ikke går på bekostning av de midler som årlig tildeles andre aktører i det holdningsskapende arbeidet. Det er nødvendig med en samlet innsats fra alle aktørene.

(ii) Styrking av kontrollapparatet

Arbeidsgruppens forslag til styrking av kontrollapparatet vil medføre både administrative og økonomiske konsekvenser for politiet og trolig også for Kystvakten.

Arbeidsgruppen mener at politiets kontrollvirkosomhet bør økes fra 8.500 til 50.000 kontroller i året. I forbindelse med innføring av båtførerprøven uttalte Politidirektoratet at dersom kontrollvolumet skulle økes til et slikt omfang, ville det kreve økte bevilgninger på ca. 20 millioner kroner per år, jf. Prop. 85 L (2009-2010) side 12. I dette estimatet er det lagt opp til en styrking av sjøtjenesten med 15 årsverk, og at det totalt må kjøpes inn et par båter i året i tillegg til materiell.

⁵⁷ www.regjeringen.no/upload/kilde/fin/reg/2005/0029/ddd/pdfv/266324-veileder_i_samfunnsok_analyse_trykket.pdf

⁵⁸ Kilde SSB

Dersom det i stedet for en styrking av den eksisterende sjøtjenesten skal iverksettes et prøveprosjekt med UP på sjøen på Sør- og Østlandet, krever dette at UP må etablere et nytt virksomhetsområde. Hvilke administrative og økonomiske konsekvenser dette vil få for UP, har arbeidsgruppen ikke forutsetninger for å uttale seg om. Imidlertid er arbeidsgruppen gjort kjent med at UP selv har foreslått at de vil kunne bemanne to politibåter i Oslo-området døgnkontinuerlig i perioden mai-august til en kostnad på mellom 6 og 12 millioner årlig. I dette kostnadsanslaget inngår innkjøp av to politibåter, mens bemanning av båtene i hovedsak vil løses ved hjelp av interne omdisponeringer.

Arbeidsgruppen antar at en økt satsing på Kystverkets kontroller i indre kystvakt vil ha administrative og økonomiske konsekvenser. Gruppen har imidlertid ikke grunnlag for å vurdere omfanget.

Arbeidsgruppens forslag til endringer i sanksjonene for overtredelser vil medføre økonomiske konsekvenser for private, ved at de på noen områder må betale en høyere bot. Forslaget vil ikke medføre noen økonomiske konsekvenser av betydning for det offentlige. Administrativt vil imidlertid forslagene medføre behov for noe arbeid forbundet med endring av regelverk.

(iii) Styrking av kompetanse hos båtførere

Arbeidsgruppens forslag om at Sjøfartsdirektoratet skal gå gjennom pensum for båtførerprøven og fritidsbåtprøven antas ikke å medføre noen økonomiske konsekvenser for verken private eller det offentlige. Sjøfartsdirektoratet må selvsagt legge ned noe arbeid her, men dette antas å ligge innenfor direktoratets gjeldende ansvarsområder.

Innføring av et eventuelt høyhastighets sertifikat vil imidlertid få administrative og økonomiske konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet. Det antas at utsteder av et slikt sertifikat vil være en privat aktør, slik som ved båtførerbeviset. Likeledes at det vil være private som står for opplæring og eksaminering av kandidater. Direktoratet må imidlertid utrede hva en slik ordning skal innebære, foreslå regelverksendring og videre stå som faglig ansvarlig for en slik ordning, hvis den innføres. Herunder må direktoratet lage en fagplan, utvikle pensum og eksamen, samt ta stilling til innholdet i en eventuell praktisk opplæring og utsjekk. Videre må det utvikles kvalitetssystem og en godkjenningsordning for aktuelle kurstilbydere. Dette vil kreve ekstra ressurser, anslagsvis ett årsverk, og derved behov for en tilleggsbevilgning på rundt én million kroner årlig.

Et høyhastighets sertifikat vil også få økonomiske konsekvenser for private. Dersom et slikt sertifikat også skal inkludere praktisk opplæring og utsjekk, vil dette være betydelig dyrere å anskaffe enn for eksempel båtførerbevis. Dette på grunn av at det vil kreve store investeringer hos de som skal tilby opplæringen, og derav betydelige kostnader også for de som må ta dette sertifikatet. Dersom dette skal begrenses til en teoretisk opplæring og prøve, vil kostnadene være lavere for den enkelte. Ettersom arbeidsgruppen ikke har konkludert med hensyn til hvilken nedre hastighet et eventuelt høyhastighets sertifikat skal knyttes til, er det vanskelig å vurdere hvor mange båtførere et slikt sertifikatkrav vil omfatte.

(iv) Skjerping av gjeldende promillegrense

Arbeidsgruppen mener at en eventuell skjerping av gjeldende promillegrense for førere av fritidsbåter ikke vil medføre noen betydelige økonomiske eller administrative konsekvenser.

For det offentlige vil det måtte nedlegges noe arbeid i forbindelse med endring av regelverket, og det vil i tillegg påløpe kostnader forbundet med opplysningsvirksomhet. Sistnevnte er det allerede tatt hensyn til i punkt (i).

Politiet benytter i dag håndholdte blåseapparater for digital måling av alkoholpromille. Denne målingen gir en god indikasjon på promillen, men promillen må verifiseres ved hjelp av et mer nøyaktig apparat for at målingen skal kunne godkjennes i retten. Videre vil det i noen tilfeller være behov for å ta blodprøve, for eksempel hvis det ikke lar seg gjøre å bruke blåseapparat. Framgangsmåten vil bli den samme, selv om gjeldende promillegrense skjerpes.

For private vil skjerpingen kunne få økonomiske konsekvenser for de som overtrer regelverket og blir ilagt en bot.

(v) Påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis

Heller ikke et påbud om bruk av flyteutstyr i åpne fritidsbåter og kajaker underveis, vil få noen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Det offentlige må også her legge ned noe arbeid med å få endret regelverket, men dette antas å være minimalt. Kostnader forbundet med opplysningsvirksomhet ved innføring av et eventuelt påbud er tatt hensyn til i punkt (i).

Når det gjelder kontrollapparatet, vil et påbud være langt enklere å håndheve enn dagens system. Det vil som regel være mulig å se på avstand om folk har på flyteutstyr når de er om bord i åpne fritidsbåter og kajaker som er underveis. Dette gjør at kontrollapparatet kan kontrollere langt flere enn i dag. I dag må kontrollapparatet fysisk stoppe båten for å kontrollere om flyteutstyr finnes om bord, noe som er tidkrevende.

I forhold til private, vises til at det allerede i dag er påbud om å ha med flyteutstyr til alle om bord i fritidsbåter underveis.

(vi) Nasjonale fartsbegrensninger

Innføring av en nasjonal fartsgrense vil få administrative konsekvenser for kommunene, Kystverket og Statens kartverk Sjø i form av økt arbeidsbyrde. Det samme gjelder ved opprydning i lokale fartsforskrifter.

Statens kartverk Sjø må oppdatere sjøkartene og få inn de nye opplysningene, noe som vil være et tidkrevende arbeid. For Kystverket vil forslagene medføre økt arbeidsbyrde i form av godkjenning av lokale fartsforskrifter og tillatelser og oppfølging av farvannsskilt. Kommunene vil måtte fastsette nye forskrifter, og sette opp nye skilt og ta ned gamle.

I forhold til informasjonstiltak bør både Kystverket og kommunene sette av ressurser til å informere brukerne om fartsregelverket.

Ettersom arbeidsgruppen ikke har tatt stilling til hvem regelverket skal gjelde for er det ikke mulig å vurdere administrative og økonomiske konsekvenser for næringsliv og enkeltpersoner.

(vii) Tiltak knyttet til fisketurisme

Ved innføring av eventuelt krav til automatiske varslingsystemer i fritidsbåter som leies ut til turister vil dette medføre noen økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Herunder vil det måtte legges ned noe arbeid i utarbeiding av regelverket, og det må også påregnes kostnader til opplysningsvirksomhet i forbindelse med innføring av dette. Sistnevnte er tatt hensyn til i punkt (i). Det samme gjelder arbeidsgruppens forslag om at Sjøfartsdirektoratet skal drive generell opplysningsvirksomhet rettet mot utleiere. Arbeidsgruppen antar imidlertid at bevilgningene til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap må økes noe for at de kan styrke sin opplysnings- og tilsynsvirksomhet, slik arbeidsgruppen foreslår.

Innføring av nytt regelverk vil imidlertid påføre private utleiere kostnader i form av kjøp av utstyr. Kostnaden vil her variere etter hvor avansert utstyr som anskaffes. Etter det arbeidsgruppen kjenner til vil prisen, inkludert lisens, for håndholdt VHF med innebygget GPS ligge på rundt 3.000 kroner. I tillegg kommer kostnader for utleier til å ta VHF-sertifikat. Ifølge Telenor Maritime Radio er prisen for å avlegge eksamen som privatist 695 kroner. Samlet kostnad for utleier vil etter arbeidsgruppens vurdering bli: (3.000 kroner x antall utleiebåter) + 695 kroner. Arbeidsgruppen kjenner ikke til hvor mange private utleiere som totalt finnes i dette markedet, slik at det totale omfanget av disse kostnadene er vanskelig å anslå.

(viii) Undersøkelse av ulykker

Arbeidsgruppens forslag til at politiets rapportering til Sjøfartsdirektoratet skal forbedres, vil etter arbeidsgruppens syn ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Det offentlige må selvsagt legge ned noe arbeid i å hjemle politiets plikt til rapportering i lov eller forskrift, samt til forbedring av rapporteringsskjemaet og til selve rapporteringen. Det antas imidlertid at det kun vil kreves en minimal innsats her. Når det gjelder politiets rapportering, vil dette medføre ubetydelig merarbeid for det enkelte politidistrikt. Det vises til at gjennomsnittlig antall ulykker er 33 årlig og disse er fordelt over 27 politidistrikter. Politiet vil likevel etterforske de aktuelle ulykkene, slik at utfylling av skjemaet ikke vil kreve spesielt mye ekstraarbeid.

Arbeidsgruppens forslag om at det skal gjøres en utvidet undersøkelse av de alvorligste ulykkene med fritidsbåt, vil imidlertid få en del administrative og økonomiske konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet eller andre som eventuelt tillegges denne oppgaven.

Til sammenligning viser et grovt anslag over ulykkesanalysearbeidet i Statens vegvesen at dette på landsbasis omfatter cirka 11 årsverk. Sammen med driftsmidler tilsvarer dette i størrelsesorden 10 millioner kroner per år. Dette er cirka 1/3 av hva én dødsulykke i trafikken gjennomsnittlig koster samfunnet⁵⁹. Med tanke på at antallet dødsulykker på veien årlig er omtrent ti ganger høyere enn dødsulykker med fritidsbåt, vil en lignende ordning på sjøen være betydelig mindre ressurskrevende. Samtidig må det påregnes noe mer tid forbundet med å få gjennomført tekniske undersøkelser på stedet ved en ulykke på sjøen enn på veien på grunn av reisetid, værforhold, tilgjengelighet med videre. Arbeidsgruppen anslår at det vil medgå ett til to årsverk til dette arbeidet, noe som har en kostnad på cirka 1,5 million kroner. I tillegg kommer eventuelle kostnader forbundet med den tekniske undersøkelsen av båten, heving av båt og lignende. Totalt anslår arbeidsgruppen at det er behov for ekstrabevilgninger på tilsammen 2,5 millioner kroner årlig til dette arbeidet.

⁵⁹ Kilde: *Evaluering av arbeidet med ulykkesanalysegrupper i Statens vegvesen, Sintef 2008* http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Sikkerhet%20og%20p%C3%A5litelighet/Rapporter/SINTEF%20A3822.pdf

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Postboks 2222, 5509 Haugesund
Smedasundet 50A, 5528 Haugesund
Telefon: 52 74 50 00
Telefaks: 52 74 50 01
E-post: postmottak@sjofartsdir.no

www.sjofartsdir.no



*Sammen for økt
sjøsikkerhet i rent miljø*