



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 51 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i småbåtloven
(påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	7	Høyhastighetssertifikat og fartsgrenser til sjøs	14
			7.1	Gjeldende rett – sertifikat	14
2	Bakgrunn	5	7.2	Gjeldende rett – fartsgrenser til sjøs	14
2.1	Anmodningsvedtakene	5	7.3	Departementets vurdering	15
2.2	Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt	6	8	Andre tiltak	15
3	Høring	6	8.1	Tiltak fra Sjøfartsdirektoratet	15
			8.2	Politiets kontrollvirksomhet	16
4	Fakta- og statistikk	6	9	Sanksjoner	17
5	Påbud om flyteutstyr	8	9.1	Gjeldende rett	17
5.1	Gjeldende rett	8	9.2	Arbeidsgruppens forslag	17
6	Promillegrense	10	9.3	Høringsinstansenes syn	17
6.1	Gjeldende rett	10	9.4	Departementets vurderinger	18
6.2	Bakgrunn for innføring av en fast promillegrense i småbåtloven	11	10	Endring i annen lovgivning	18
6.3	Internasjonale regler	11	11	Økonomiske og administrative konsekvenser	18
6.4	Nordisk rett	11	12	Merknader til paragrafen	18
6.5	Promillegrensen på andre samferdselsområder	12		Forslag til lov om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)	20
6.6	Arbeidsgruppens vurdering	12			
6.7	Høringsuttalelser til rapporten	13			
6.8	Departementets vurderinger	13			



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 51 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 19. desember 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger med dette frem forslag til en endring i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter om å innføre et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for barn og ungdom under 16 år om bord i fritidsfartøy. Lovforslaget er en oppfølging av Stortingets vedtak i juni 2014 der regjeringen ble bedt om å fremme en sak i løpet av inneværende år om bedret sikkerhet til sjøs, herunder en vurdering av påbud om bruk av flyteutstyr og hvordan dette kan gjennomføres.

Proposisjonen omhandler spørsmål som sorterer under flere departementer. Spørsmål knyttet til nasjonale fartsgrenser til sjøs hører under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Spørsmål om promillegrenser til sjøs hører under Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområde, mens krav til flyteutstyr og sertifikater hører inn under Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde.

Departementet foreslår at det på nåværende tidspunkt ikke innføres høyhastighetssertifikat og nasjonale fartsgrenser. Disse tiltakene vil bli vurdert i forbindelse med Klima- og miljødepartementets evaluering av vannscooterregelverket i 2015.

Etter departementets syn bør alle som er om bord i båt bruke flyteutstyr, mens et påbud om å ha på seg flyteutstyr kun bør rette seg mot barn og

ungdom. Begrunnelsen er at det ikke kan forventes at denne gruppen ivaretar egen sikkerhet i tilstrekkelig grad eller ser alle konsekvenser av egne eller andres handlinger i like stor grad som voksne. Svømmeferdigheter, utholdenhet, evne til å takle stress og vanskelige situasjoner tilsier også at barn og ungdom bør ha et ekstra vern og sikkerhet om de skulle havne i vannet. Ved å innføre et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for denne aldersgruppen vil det ikke være opp til foreldre eller andre voksne å vurdere om flyteutstyr skal benyttes. Etter departementets syn kan dette bidra til økt sikkerhet for barn og ungdom. Gode holdninger på sjøen er viktig, og et slikt påbud vil trolig føre til økt fokus på sikkerhet og bruk av flyteutstyr som en naturlig del av båtturen. Et påbud om flyteutstyr for barn og ungdom er videre med på å bevisstgjøre voksne i forhold til egen bruk.

2 Bakgrunn

2.1 Anmodningsvedtakene

Stortinget fattet henholdsvis 13. og 20. juni 2014 tre vedtak:

Vedtak nr. 475 og nr. 476, 13. juni 2014

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som påbyr bruk av flytevest i fritidsbåter der det er barn i båten.

Stortinget ber regjeringen fremme en sak med tiltak for å styrke sikkerheten i sjø/elv/vann, herunder sterkere tiltak mot promillekjøring og fart til sjøs. Stortinget ber regjeringen vurdere innføring av 0,2 som promillegrense for fritidsbåter under 15 meter, samt egne obligatoriske kurs for skipperne av raske båter.

Vedtak nr. 606, 20. juni 2014

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak i løpet av 2014 om bedret sikkerhet på sjøen, herunder en vurdering av påbud om bruk av flyteutstyr og hvordan dette kan gjennomføres.

2.2 Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt

Tidligere statsråd Trond Giske ba i 2011 Sjøfartsdirektoratet om å nedsette en arbeidsgruppe med representanter fra ulike interesseorganisasjoner og fagetater for å vurdere tiltak for å redusere antall ulykker med fritidsbåt. Arbeidsgruppens rapport ble overlevert i 2012. Arbeidsgruppen anbefalte at regjeringen skulle ta stilling til flere tiltak for å øke sikkerhet til sjøs, herunder om det skulle innføres påbud om bruk av flyteutstyr, endring av promillegrensen, styrking av krav til kompetanse for båtfører, fartsbegrensninger og økt kontroll.

I rapporten uttales at det viktigste tiltaket for å øke sikkerheten ved bruk av fritidsbåt er fortsatt satsning på holdningsskapende arbeid, samt bedre koordinering og fordeling av midler. Satsning på gode holdninger forebygger ulykker til sjøs.

Økt kunnskap om båtliv gjennom arbeid med gode holdninger, godt sjømannskap, innføring av obligatorisk båtførerprøve og informasjon til fisketurister er blant tiltakene som har bidratt sterkt til at antallet omkomne i fritidsbåtulykker har gått vesentlig ned siden 1980. Det fremgår i arbeidsgruppens rapport at ulykkene gjennom flere år har sunket betraktelig til tross for at fritidsbåtflåten har vokst kraftig. I samme periode har det pågått kampanjer og forskjellige ulykkesforebyggende tiltak initiert av både staten og private organisasjoner.

3 Høring

Departementets lovforslag er ikke sendt på alminnelig høring. Sikkerhet knyttet til bruk av fritidsbåt ble behandlet av arbeidsgruppen nedsatt av Sjøfartsdirektoratet. Arbeidsgruppens rapport «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» ble

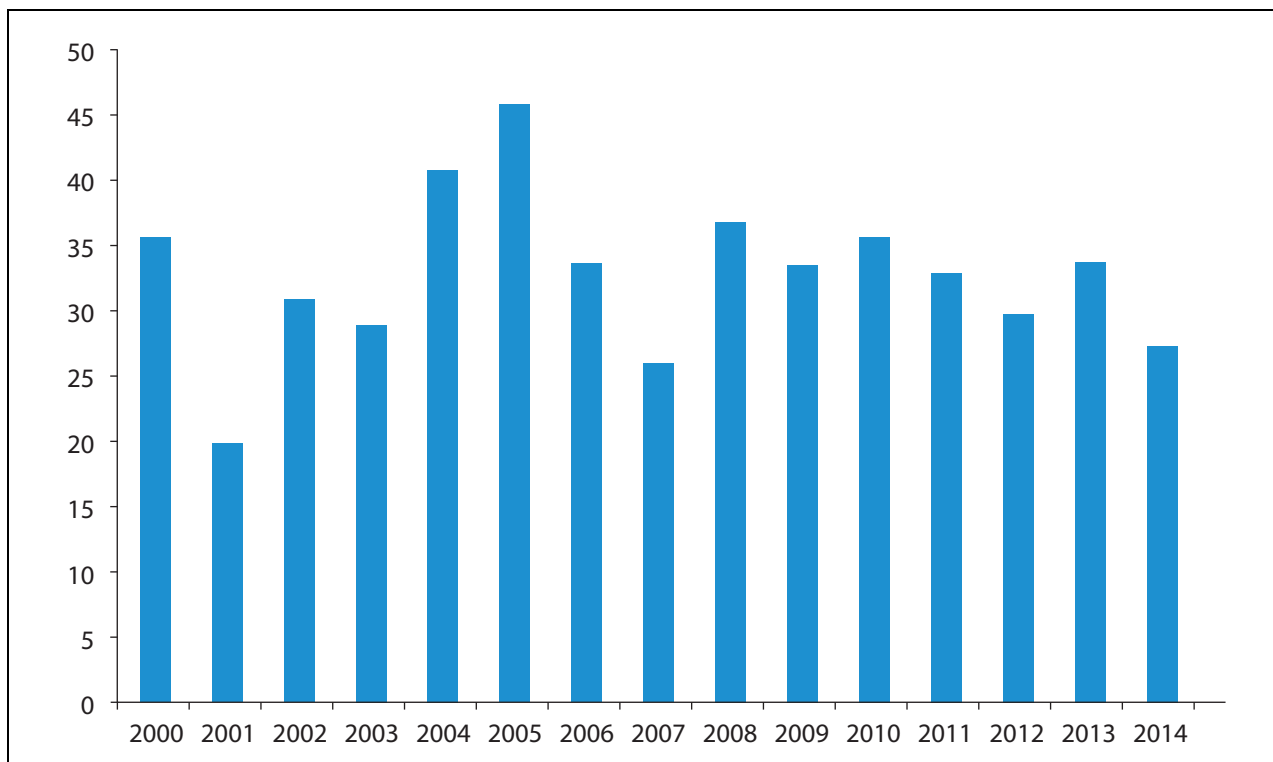
lagt frem i april 2012 og deretter sendt på etterfølgende høring. I alt 29 høringssvar ble mottatt og oversendt departementet. Departementene har vurdert det slik at spørsmålene som er diskutert i denne lovproposisjonen dermed er tilstrekkelig opplyst.

4 Fakta- og statistikk

Siden slutten av 1970-tallet er antallet fritidsbåter nesten doblet til i dag, og teller nærmere 850 000 fartøy. På samme tid er omkomne i fritidsbåtulykker mer enn halvert fra nesten 90 omkomne per år til i dag å ligge rett i overkant av 30 personer. Det anslås at i underkant av 2 millioner nordmenn er på båttur mer enn en gang i løpet av året, og at det til sammen er om lag 15 millioner brukstilfeller i løpet av et år. Nordmenn har generelt blitt flinkere til å ta hensyn til sikkerheten når de er på sjøen. Kunnskap om båtliv og bruk av båt, samt obligatorisk båtførerprøve og holdningsskapende arbeid er blant tiltakene som er viktige i denne sammenhengen. Departementet registrerer at antallet ulykker med aldersgruppen som må gjennomføre båtførerprøven for å føre fritidsbåt er vesentlig lavere enn blant de som ikke må bestå teoretisk prøve for å ta en tur på sjøen. Andelen av de som må gjennomføre båtførerprøven vil øke hvert år. Siden det ble innført mulighet til å ta båtførerprøve i 1965 regner man med at om lag 420 000 personer har tatt prøven. Det statistiske grunnlaget før 2007 er usikkert, men i løpet av de siste syv årene har det blitt utstedt 120 000 nye bevis.

I forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåter stilles krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter som har en lengde på mer enn 8 meter eller har motor med større ytelse enn 25 HK. Det stilles ikke krav til båtførerbevis for personer født før 1. januar 1980, men de som ønsker det kan ta båtførerprøven. Ordningen trådte i kraft 1. mai 2010. Samtidig ble det besluttet at det skulle utarbeides et forslag om innføring av mulighet for inndragning av båtførerbeviset og kjøreforbud for personer som ikke har båtførerbevis. Regler om kjøreforbud og inndragning av båtførerbeviset trådte i kraft 1. juli 2010. Disse regelendringene er viktige bidrag for å øke sikkerheten til sjøs for fritidsbåttbrukere.

Siden 2000 har det omkommet i gjennomsnitt 33 personer årlig ved bruk av fritidsfartøy, se figur 4.1. Kantring og fall over bord er de to vanligste årsakene til drukningsulykker.

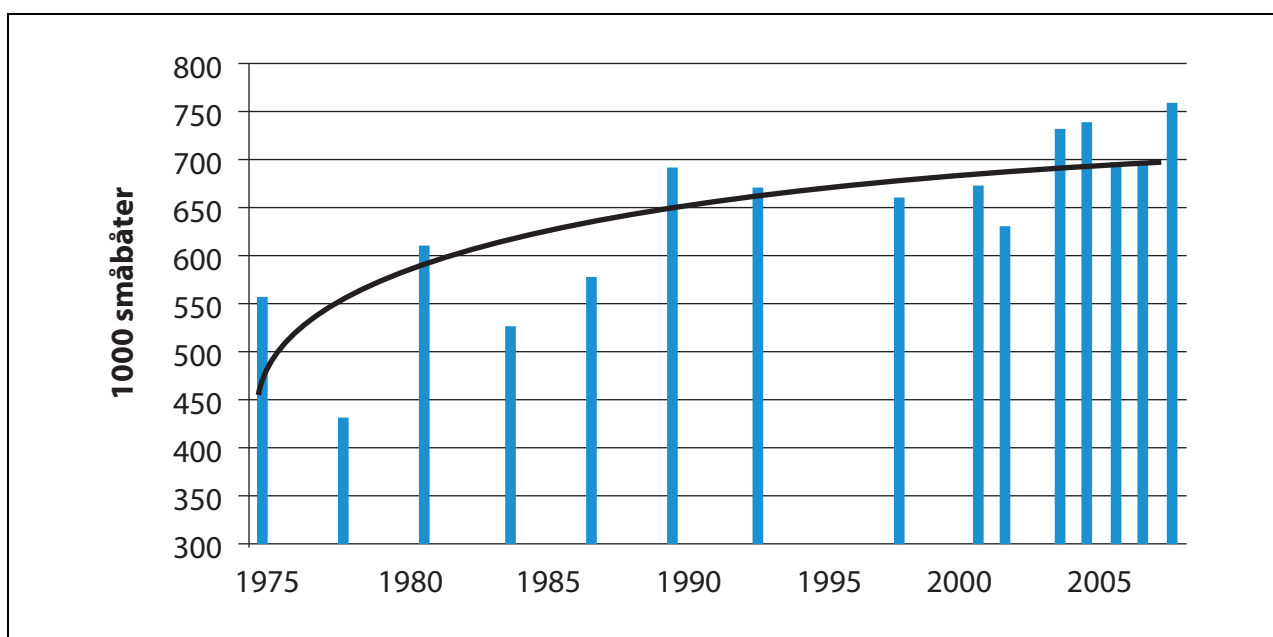


Figur 4.1 Antall omkomne i perioden 2000 til 2014 i fritidsbåt.

Kilde: Tall fra Sjøfartsdirektoratet 2014 per 25.11.2014

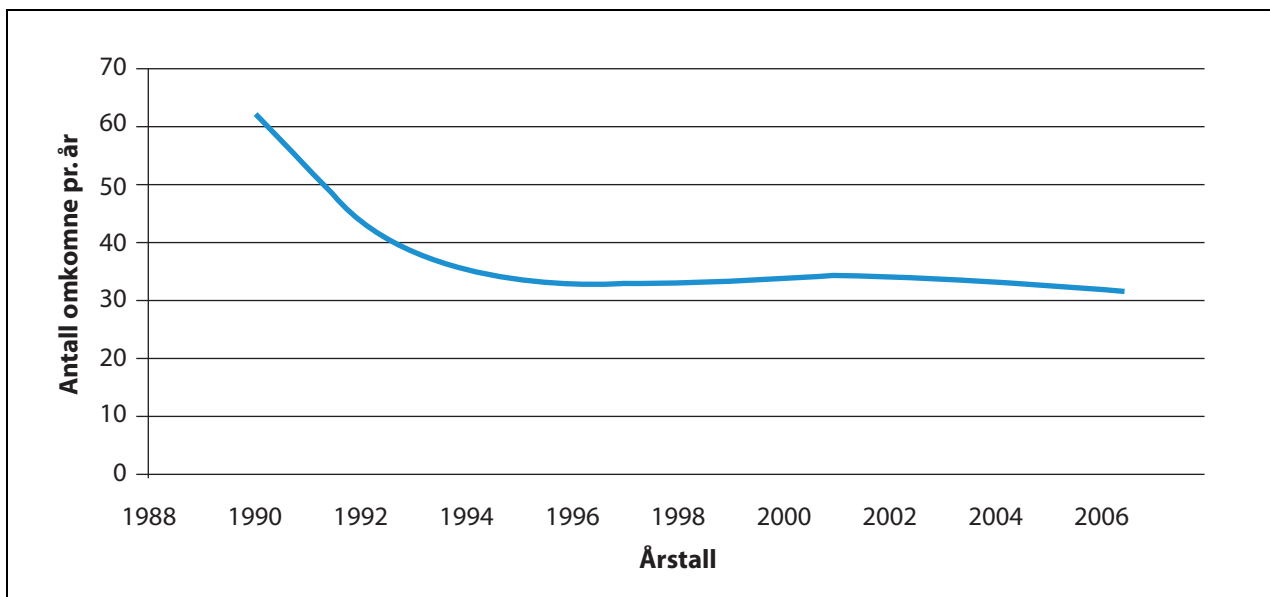
Figur 4.2 og figur 4.3 er hentet fra rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt fra april 2012, og viser en økning i antall fritidsfartøy fra 1975 til 2005, samtidig som det har skjedd en markert

nedgang i antall omkomne. Det vises i rapporten fra arbeidsgruppen at det i samme periode har pågått kampanjer og forskjellige ulykkesforebyg-



Figur 4.2 Antall småbåter i Norge.

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.



Figur 4.3 Antall omkomne pr. år med fritidsfartøy i perioden 1988–2009. Tilpasset kurve basert på femårsperioder.

gende tiltak initiert av det offentlige og private organisasjoner.

De fleste dødsulykker skjer ved bruk av åpne motorbåter. Det har ifølge Sjøfartsdirektoratet sannsynligvis sammenheng med at det er denne fartøystypen som er hyppigst i bruk.

Det fremgår i rapporten fra arbeidsgruppen om sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy at Agder, Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge ligger høyt når det gjelder dødsulykker. Videre at pressområder med mye trafikk som Oslofjorden, Asker og Bærum, Vestfold og Follo i mindre grad er representert på ulykkesstatistikken. Den typiske dødsulykken skjer med menn over 40 år som er alene i båten. De fritidsbåtulykkene som får mest omtale er ikke nødvendigvis representative for majoriteten av ulykkene.

Det viser seg at det i mange ulykker ikke er enkeltstående faktorer som er årsaken til dødsulykker med fritidsbåt. En ulykke inntreffer ofte som følge av en kombinasjon av høy hastighet, høy promille, manglende flyteutstyr og gjerne kjøring i mørket. I disse tilfellene ser man ofte at flyteutstyr alene ikke er avgjørende for utfallet av ulykken. Ulykkesstatistikken gir ikke alene grunnlag for å trekke sikre slutninger om årsak og hendelsesforløp. Det foreliggende materialet gir imidlertid en indikasjon om hva som er årsaken til at ulykker skjer og hvorfor personer omkommer i fritidsbåt. Politiet, Sjøfartsdirektoratet, Redningsselskapet, Norsk Folkehjelp og

andre aktører fører ulike oversikter over ulykker av denne typen.

I en båtlivsundersøkelse fra 2012 gjennomført av Kongelig Norsk Båtforbund og Norboat svarte over 80 % at de bruker flyteutstyr «alltid» eller «neste alltid» når de er om bord i fritidsbåt. Av gruppen som svarte «nesten alltid» la majoriteten vekt på at det var avhengig av værforhold, hva slags båt de var om bord i, hvem de var på tur med og ellers en helhetsvurdering av situasjonen som var avgjørende for om de benyttet flyteutstyr eller ikke.

5 Påbud om flyteutstyr

5.1 Gjeldende rett

Lovbestemmelser om fritids- og småbåter er samlet i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven). Loven sorterer under Justis- og beredskapsdepartementet, men ulike deler av loven er delegert til andre fagdepartementer. Nærings- og fiskeridepartementet er delegert myndighet etter kapittel 3 om krav til fritidsbåter og utrustningen av dem.

Småbåtloven påbyr at fritidsbåter skal være utstyrt med egnet flyteutstyr til alle om bord under seilas, jf. § 23 første ledd. Påbudet ble innført ved forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy.

5.1.1 Nordisk rett

I *Danmark* stilles det krav til at det må være redningsvest eller svømmevest til alle om bord i alle fartøy som ikke er fortøyd, jf. Bekendtgørelse om redningsveste i mindre fartøyer § 2. Det stilles ikke krav til å ha på vesten.

I *Finland* stilles det krav om at alle motorbåter og seilbåter under 5 meter skal ha redningsvester, flyteplagg eller redningsdrakter til alle om bord, jf. Lagstiftning för utrustning på fritidsbåtar, Sjötrafikförordning av 7.21997/124 § 2. Det stilles ikke krav til bruk av flyteutstyr.

På *Island* kreves det at det er flyteutstyr om bord til alle i fritidsbåter som er over 6 meter, og dermed registreringspliktig i islandsk båtregister, jf. Regulation 175/2008. Det er ingen krav til at personer om bord skal ha på flyteutstyr når båten er i fart.

I *Sverige* er det ingen krav til å ha med flyteutstyr i båt eller ha det på når båten er i fart.

Departementet er ikke kjent med at det i de andre nordiske landene foreligger konkrete planer om å innføre slike krav i fremtiden.

5.1.2 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppens flertall legger opp til at det bør innføres et generelt påbud om flyteutstyr. Arbeidsgruppen viser til at det allerede er mange som bruker flyteutstyr uten et påbud. Dette viser at det målrettede arbeidet som har vært gjort over mange år for å få folk til å bruke flyteutstyr har hatt god effekt. Flertallet av arbeidsgruppen mener et påbud vil understreke viktigheten av at man alltid skal ha på flyteutstyr i åpne båter underveis. På denne måten vil det trolig bli en økning i antallet som benytter flyteutstyr, som arbeidsgruppen mener vil ha en positiv innvirkning på dødsstatistikken. 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 12 ganger så stor som når du har på flyteutstyr. Arbeidsgruppens flertall mener også at dette vil lette politiets jobb ved at de enkelt kan se om alle i båten har flytevest på eller ikke.

Arbeidsgruppens mindretall mener spørsmålet om å ta på seg flyteutstyr bør være opp til den enkelte. Det fremholdes at bruken av flyteutstyr 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. Det oppfordres heller til å videreføre og intensivere det hold-

ningsskapende arbeidet for frivillig å øke flytevestbruken.

5.1.3 Høringsuttalelser til rapporten

Av høringsinstansene er det kun et fåtall som er mot forslaget om at regjeringen skulle vurdere påbud om flyteutstyr i fritidsbåt. *Norges Seilforbund* viser til sin dissens i arbeidsgruppen, og mener det ikke er grunnlag for å pålegge norske båtbrukere «en av verdens aller, aller strengeste reguleringer på dette feltet». Som argumenter vises det til uklarheter om når et påbud skal gjelde, at flytevestbruken allerede er på et meget høyt nivå og spesielt at man ikke kan innføre et forbud mot alt som er farlig. *Norske båtskoler* mener et påbud blir for vanskelig å kontrollere, og ser helst at det gjennom holdningskampanjer og opplæring fokuseres sterkere på bruk av flyteutstyr under visse situasjoner. Ingen andre høringsinstanser hadde motforestillinger mot at et påbud skulle vurderes nærmere av regjeringen.

5.1.4 Departementets vurderinger

Det er bred enighet om at alle som oppholder seg i mindre fritidsbåter i utgangspunktet bør bruke flyteutstyr. Imidlertid er det usikkert om et generelt påbud om flyteutstyr vil ha noe vesentlig innvirkning på ulykkesstatistikken. Folk flest er ansvarlige samfunnsborgere og i stand til å treffe fornuftige beslutninger basert på situasjonen de befinner seg i. Departementet mener imidlertid at barn og ungdom bør ha en særskilt beskyttelse mot egen og voksnes eventuelle ubetenksomhet. Videre kan et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for barn og ungdom medføre en større bevissthet rundt sikkerhet i fritidsbåt og bedre holdninger til sjøs. Forslaget som fremmes understøtter departementets syn på at et regelverk skal være holdningsskapende og i mindre grad kriminaliserende.

Hovedbegrunnelsen for å innføre et påbud om at personer under 16 år pålegges å bruke flyteutstyr i åpen fritidsbåt er å sikre at barn og ungdom, som ikke naturlig kan forventes å ivareta egen sikkerhet på en tilstrekkelig god måte, får det nødvendige vernet. Deres sikkerhet bør ikke være prisgitt egne eller eventuelle voksne personers vurderinger. Evnen til å se konsekvenser av egne handlinger sammen med lavere overlevelsesmuligheter ved en eventuell ulykke som følge av fysiske begrensninger og ofte dårligere svømmeferdigheter, er bakgrunnen for at departementet foreslår et påbud om bruk av flyteutstyr for personer under 16 år. Etter

departementets syn vil et påbud således sikre denne gruppen ved alle situasjoner.

Det er i dag en stor andel som allerede benytter flyteutstyr. Et generelt påbud kan fort føre til en uthuling og manglende respekt for regelverket om det ikke følger med en markant økning av kontrollapparatet. Departementet legger vekt på uttalelsen til Norges Seilforbund om at det for mange vil kunne oppfattes som en uforholdsmessig inngripen i folks rett til å ta ansvar for egen sikkerhet. I tillegg vil det av mange kunne oppfattes som detaljstyring og unødig inngripen i privatlivet at staten bestemmer hva man skal ha på seg når man er ute i båt.

Det er ikke påbud om flyteutstyr i de andre nordiske landene. Det er heller ingen andre sammenlignbare land som vurderer å innføre et tilsvarende påbud. Det fremstår som usikkert hvor mange flere som ville benytte flyteutstyr om det ble påbudt, særlig tatt i betraktning av at risikoen for å bli utsatt for en kontroll er liten. Med dagens ressurser til kontroll vil det være vanskelig å håndheve et eventuelt generelt påbud. Departementet tillegger ikke argumentet om at det vil være lettere for politiet å gjennomføre en kontroll, dersom flyteutstyret er i bruk, vesentlig vekt. Lettelse av politiets arbeid er ikke et tilstrekkelig viktig argument i denne sammenhengen, og vil i alle tilfeller ikke kunne godtgjøre et inngrep av denne karakter.

Det vises i arbeidsgruppens rapport til at bruk av bilbelte økte med det dobbelte da det ble innført påbud om dette i 1975. Bilbeltebruk er riktignok et sammenliknbart sikkerhetstiltak, men stiller seg annerledes på flere områder. Bil brukes som regel kun som et fremkomstmiddel, mens båt har et vesentlig større bruksfelt og et annet bruksmønster. Båtliv er i hovedsak forbundet med rekreasjon, mens bruk av bil i de fleste henseender er benyttet i transportøyemed. Det er en del aktiviteter man foretar seg som skiller båt fra bil og som taler for andre sikkerhetsforanstaltninger. Bading, soling og matlaging, er kun noen eksempler på aktiviteter man sjelden finner i bil og som kompliserer sammenligningen mellom bilbelte og flyteutstyr. Når man kan forventes å benytte flyteutstyr i båt vil således være situasjonsbestemt og basert på en vurdering av rådende forhold i større grad enn bilbelte er ved forflytning på veien.

Videre går det fram av rapporten at over 80 % nesten alltid benytter flyteutstyr når de er i båt. Det var ikke tilfellet i 1975 for bilbelte. Spørsmålet knyttet til påbud av flyteutstyr likner i så måte mer på spørsmålet om sykkelhjelm og refleks skal påbys. Mange av de samme avveiningene mellom innfø-

ring av generelle påbud og personlig frihet bør ligge til grunn for diskusjonen knyttet til flyteutstyr.

I arbeidsgruppens rapport vises det til at det er 12 ganger så stor sjanse for å omkomme om du faller i vannet uten flyteutstyr som med. Dette bildet bør nyanseres noe da dette er basert på statistikk for fall over bord og under alle typer forhold, årstider og geografiske områder. Det store antallet brukstilfeller med fritidsbåter skjer i sommerhalvåret når det er varmt i vannet, godt vær og ofte kort avstand til land. Overlevelsessjansene synes således mye bedre under disse forhold enn ved fall over bord i dårlig vær midt på vinteren i kaldt vann med grov sjø langt fra land. Henvisningen i arbeidsgrupperapporten anses således ikke som representativ for overlevelsesgraden når du faller i vannet i denne sammenhengen, og et generelt påbud om bruk av flyteutstyr anses som mindre treffende og effektivt for å få ned antallet drukningsulykker.

Etter departementets syn vil en innføring av et generelt påbud om bruk av flyteutstyr sannsynligvis ikke i seg selv ha den ønskede effekten dersom påbudet ikke samtidig følges opp med økte kontrolltiltak. Politiets kontroll på sjøen inngår i det enkelte politidistrikts totale beredskap som en av flere oppgaver ved siden av distriktets øvrige politioppgaver. En vesentlig økning av kontrollnivået for å håndheve påbudet om flyteutstyr vil gå ut over andre viktige oppgaver. Det vises til punkt 8.2 om politiets kontrollvirksomhet. Nye generelle forbud og påbud vil etter departementets syn ikke føre til økt sikkerhet til sjøs. Avgjørende for å bedre ulykkesstatistikken for fritidsbåtk brukere vil være videre arbeid med holdningsskapende arbeid.

6 Promillegrense

6.1 Gjeldende rett

Regler om promille for førere av fritidsbåter med lengde inntil 15 meter reguleres i småbåtloven.

Småbåtloven § 32 stiller for det første et generelt krav om at føreren ikke må være uskikket til å føre fartøyet. Dette gjelder uansett om tilstanden skyldes påvirkning av alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler, sykdom, tretthet eller andre omstendigheter.

I småbåtloven § 33 er det videre en fast promillegrense på 0,8 for motorbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter.

Fritidsbåter over 15 meter reguleres i likhet med andre større fartøy og skip av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Etter sjøloven

§ 143 er promillegrensen på 0,2. Det er videre forbudt å føre fartøy under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.

6.2 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 1. januar 1999.

Inntil småbåtloven trådte i kraft gjaldt straffeloven § 422 både for større fartøy og i en viss utstrekning også for mindre fritidsfartøyer. Bestemmelsen var utformet som en generell skjønnsmessig norm uten noen fast promillegrense hvor det måtte vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle hvorvidt føreren var beruset i lovens forstand. Domstolene etablerte gjennom praksis en veiledende grense på 1,5 promille. Straffelovrådet har i NOU 1993: 21 s 13 til 14 uttalt:

«På bakgrunn av rettspraksis er det grunnlag for å fastslå at domstolene har etablert en veiledende promillegrense» på sjøen på 1,5 promille, men slik at man må foreta en konkret vurdering i det enkelte tilfellet om påvirkningen har nedsatt førerens sanse- og bevegelsesapparat i en slik grad at han er uskikket til å føre båten. Man kan således bli ansett som beruset også ved lavere alkoholkonsentrasjoner, se eksempelvis Rt- 1982 – 808 hvor domfelte hadde en promille på 1,18.»

Spørsmålet om å innføre en fast promillegrense ved ferdsel på sjøen er omtalt blant annet av Justisdepartementet i St.meld. nr. 83 (1980–81) om fritidsbåter, av Sosialdepartementet i St.meld. nr. 17 (1987–88) om alkohol og folkehelse, og av Stortingets sosialkomité i Innst.S.nr.156 (1987–88).

Straffelovrådet utredet spørsmålet om en fast promillegrense for båtførere i NOU 1993: 21. Straffelovrådet foreslo at det ble innført en promillegrense på 0,8 for førere av alle båter som kunne oppnå en fart på over 10 knop eller som var tyngre enn 1 000 kilo.

Justisdepartementet fremmet i Ot.prp. nr. 51 (1997–98) forslag til ny lov om fritids- og småbåter. Det ble blant annet foreslått en fast promillegrense på 0,5 for førere av småbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter.

Under stortingsbehandlingen ble departementets forslag til ny lov om fritids- og småbåter vedtatt, jf. Innst. O nr. 59 (1997–1998). Det ble vedtatt

innført en fast promillegrense som 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, International maritime organization (IMO).

6.3 Internasjonale regler

IMO har gitt veiledende regler om promillegrense for sjøfolk. Etter endring i 2010 ble promillegrensen satt ned fra 0,8 til 0,5. Anbefalingen gjelder for transportnæringen og ikke for fritidsbåter.

6.4 Nordisk rett

Føring av fartøy i beruset tilstand er straffbart i *Danmark* i medhold av lov om sikkerhet til sjøs § 29 a. Det ble fra 2006 innført en promillegrense på 0,5 for alle næringsfartøy og for de største og hurtigste fritidsbåtene. Promillegrensen gjelder for fritidsbåter med en lengde på 15 meter eller mer, planende speedbåter, samt vannscootere og lignende fartøyer.

For øvrig er det straffbart å føre fartøy dersom man er påvirket av alkohol eller andre rusmidler i en slik grad at man er ute av stand til å føre fartøyet på en betryggende måte.

Reglene om promille til sjøs i *Finland* reguleres av den finske straffeloven kapittel 23, § 5. Promillegrensen er på 1,0 ved føring av fritidsbåt. Føring av mindre fartøy som 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 dersom evnen «til de prestasjoner som oppgiften kræver är nedsatt» som følge av alkohol eller annet rusmiddel.

Promillegrensen til sjøs er 0,5 for fritidsbåter og skip og reguleres av den *islandske* sjøfartsloven art. 238.

I *Sverige* ble promillegrensen for førere av fritidsbåter over 10 meter eller fart over 15 knop, skjerpet fra 1,0 til 0,2 i 2010, jf. den svenske Sjölagen kapittel 4, § 35.

For båter som er mindre enn 10 meter og som går saktere enn 15 knop er fortsatt promillegrensen 1,0. Føreren skal ikke være mer alkoholføret enn at hun eller han kan føre båten på en sikker måte.

6.5 Promillegrensen på andre samferdselsområder

For føring av *motorvogn* ble promillegrensen skjerpet fra 0,5 til 0,2 i 2000, jf. vegtrafikkloven § 31.

For *luftfart* ble promillegrensen skjerpet fra 0,4 til 0,2 i 2001, jf. luftfartsloven § 6-11. Promillegrensen er gjort generell, dvs. at den gjelder både for ervervsmessig og ikke-ervervsmessig luftfart.

For *jernbanesektoren* ble promillegrensen skjerpet fra 0,5 til 0,2 i 2006, jf. jernbaneloven § 3a.

For *skipsfart* 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.

6.6 Arbeidsgruppens vurdering

Arbeidsgruppens anbefaling er oppsummert på side 10 i deres rapport:

«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.»

Som nærmere begrunnelse for sitt syn viser flertallet til at utviklingen går mot strengere promillegrenser i våre naboland, på andre samferdselsområder og internasjonalt. Flertallet finner det mest nærliggende at grensen skjerpes til 0,2 eller 0,5 promille. Det vises videre til at en skjerping av promillegrensen gir et signal om at alkohol og føring av båt ikke hører sammen. En lavere grense enn 0,8 er å anbefale da undersøkelser fra Folkehelseinstituttet viser at man blir mer kritikk-løs og risikovillig allerede ved en promille mellom 0,5 og 1,0.

Flertallet vurderer betydningen av manglende dokumentasjon for at promille på under 0,8 har ført til alvorlige ulykker. Det vises til tilsvarende erfaringer for manglende dokumentasjon for færre ulykker i veitrafikken ved skjerpingen av promillegrensen fra 0,5 til 0,2. Grensen på 0,2 pro-

mille har likevel fått sterk støtte. Undersøkelser viser at skjerpelsen av promillegrensen ser ut til å ha skapt en klarere markering av at bilkjøring og alkohol ikke hører sammen. Det er derfor et håp om at promillegrensen på lang sikt vil bidra til færre ulykker. Flertallet mener at tilsvarende argumentasjon har gyldighet for skjerping av promillegrensen til sjøs for fritidsbåter, ved at det på sikt kan få betydning for holdninger og sikkerhet ved bruk av fritidsbåt.

Flertallet viser videre til at en lang kystlinje kombinert med få politibåter gjør at oppdagelsesrisikoen for promillekjøring er liten. Det påpekes derfor på side 62 i rapporten:

«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.»

Mindretallet som går imot forslaget om skjerping av promillegrensen utgjøres av Norges Seilforbund. Deres syn fremgår på side 62 i rapporten:

«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.»

Mindretallets synspunkter blir videre begrunnet med at risikonivået og kravet til årvåkenhet på sjøen er ulik den risikoen som motorvognførere møter på veien. Det påpekes videre at føring av fritidsbåt først og fremst er rekreasjon og avkobling og derfor ikke bør sammenlignes med promilleregler på områder hvor samferdselselementet er mest fremtredende. Endelig vises det til risiko for at båtmiljøet ikke vil vise forståelse for skjerping av promillegrensen når det ikke foreligger faktagrunnlag som tilsier at en promille inntil 0,8 er en stor ulykkesårsak.

6.7 Høringsuttalelser til rapporten

Av de 29 høringsuttalelsene som er mottatt uttaler 13 seg om promillegrensen. 12 støtter en skjerpelse, men det er delte meninger om grensen bør være 0,2 eller 0,5.

Riksadvokaten støtter flertallets forslag om å skjerpe promillegrensen, men har ingen sikker oppfatning av hvorvidt den bør være 0,5 eller 0,2. Riksadvokaten skriver bl.a.:

«Dette vil formentlig i større grad enn med dagens promillegrense markere at alkoholpåvirkning og føring av båt ikke bør kombineres. Det vil videre, ut fra erfaringene med innføringen av en strengere promillegrense for bilkjøring i 2000, påvirke folks holdning til at båtføring i alkoholpåvirket tilstand ikke bør forekomme.»

Riksadvokaten påpeker videre at alkoholpåvirkning fører til svekket impulskontroll og vurderingsevne slik at risikoen for ulykker øker. Det vises til sjøulykkestatistikken for de siste 10 år hvor 26 % av de omkomne var alkoholpåvirket. Riksadvokaten viser dessuten til arbeidsgruppens statistikk hvor det fremgår at kun 4,5 % av dem som var alkoholpåvirket og omkom, brukte flyteutstyr. Dette tilsier etter Riksadvokatens syn at alkoholpåvirkede har et mer ukritisk syn på sikkerhet som kan lede til ulykker.

Politidirektoratet støtter en vurdering av dagens promillegrense, men tar ikke stilling til om nivået bør skjerpes til 0,2 eller 0,5 promille. De skriver: «En utvikling med økt trafikk på sjøen og økt bruk av hurtiggående båter tilsier at det er grunn til å vurdere hvorvidt det bør være adgang til fire ganger høyere alkoholkonsentrasjon i blodet for båtførere enn for bilførere.»

Også *Oslo politidistrikt* og *Østfold politidistrikt* støtter forslaget om en senket promillegrense men tar ikke stilling til om grensen bør være 0,2 eller 0,5. *Nord-Trøndelag politidistrikt* støtter forslaget og ser ingen grunn til at promillegrensen til sjøs skal være ulik bestemmelsen i veitrafikkloven.

Folkehelseinstituttet støtter en skjerping av promillegrensen og anbefaler primært at grensen settes til 0,2 promille. De mener at en skjerpet promillegrense vil være et viktig signal om at alkohol kombinert med å føre båt ikke hører sammen. Det vises dessuten til at fremlagt statistikk viser at ca. 1/4 av de omkomne på sjøen var alkoholpåvirket.

Kun *Norges Seilforbund* går imot en skjerpelse av promillegrensen slik de også ga uttrykk for som medlem av arbeidsgruppen. De viser til at det

ikke kan påvises en fare for økning av ulykker for båtførere med promille i intervallet 0,2 til 0,8 promille. De mener derfor at en skjerpelse ikke vil ha effekt, men kun ramme lovlidige båtførere.

6.8 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg at forslaget om å vurdere en skjerpelse av promillegrensen, har et solid flertall i arbeidsgruppen og i de avgitte høringsuttalelsene.

Departementet er i likhet med arbeidsgruppen ikke kjent med at det foreligger dokumentasjon som tilsier at promille på inntil 0,8 har ført til alvorlige ulykker. Ved vurderingen av en skjerpet promillegrense er det etter departementets vurdering viktig å se hen til hvilken effekt en skjerpelse vil ha for å forebygge ulykker. Ved innføringen av fast promillegrense på 0,8 uttalte Justisdepartementet følgende i Ot.prp. nr. 51 (1997–98) pkt. 4.2 s 12:

«Heller ikke de nye statistiske opplysningene gir klare holdepunkter for å trekke slutninger om hvor mange ulykker som skyldes føring av båt i beruset tilstand. Det er ikke grunnlag for å fastslå med sikkerhet at en fast promillegrense for båtførere vil føre til vesentlige reduksjoner i antall omkomne. Som Straffelovrådet legger imidlertid Justisdepartementet til grunn at dersom føreren er edru, vil antall ulykker iallfall reduseres noe, og muligheten for å redde seg selv og eventuelle berusede passasjerer som faller over bord, vil øke.»

Det fremgår av arbeidsgruppens rapport pkt. 2.2.4 s 17 – 19, at antall omkomne fra fritidsbåter per år har vært stabilt de siste 20 årene. Dette er også tilfellet etter innføringen av fast promillegrense på 0,8 fra 1999. Det er derfor vanskelig å fastslå med sikkerhet hvorvidt promillegrensen på 0,8 har ført til en reduksjon av antall omkomne.

Selv om det ikke kan trekkes sikre slutninger om hvor mange dødsfall som skyldes føring av båt i beruset tilstand, er det grunn til å tro at alkoholpåvirkning er medvirkende årsak til ulykker. Det vises til arbeidsgruppens rapport pkt. 2.2.7 side 24, hvor det fremgår at 26 % av de omkomne de siste 10 år har vært alkoholpåvirket. Det foreligger imidlertid ikke tall som sier noe om graden av påvirkning. Ut fra den generelle kunnskap om promillens påvirkning på menneskers atferd og reaksjonsmønster, er det grunn til å tro at det er høyere promille over 0,8 som representerer en reell fare på sjøen. På denne bakgrunn er det etter

departementets vurdering ikke tilstrekkelig grunnlag for å hevde at en skjerping av promillegrensen vil føre til færre ulykker, men man kan på den annen side ikke se bort fra at en lavere promillegrense vil ha en viss allmennpreventiv effekt.

For å sikre en allmennpreventiv effekt forutsettes det at kontrollnivået økes, noe som nødvendiggjør større ressursbruk. Det vises i denne sammenheng til departementets vurderinger av økt ressursbruk til sjøkontroller under pkt 8.2.4.

Det er grunn til å påpeke at gjeldende promillegrense på 0,8 for fritidsbåter under 15 meter tar hensyn til at det er en reell forskjell mellom føring av fritidsbåter sammenlignet med føring av større fartøy og føring av kjøretøy i veitrafikken. Forskjellene knytter seg til at det jevnt over stilles større ferdighetskrav til fører av større fartøy og motorvogn. Det er videre et generelt større skadepotensial knyttet til større fartøy og ferdsel i veitrafikken.

Mindretallet i arbeidsgruppen er åpen for at det vurderes en skjerpet promillegrense for hurtiggående fritidsbåter. Ingen av høringsinstansene har kommentert en slik differensiert promillegrense. Spørsmålet om en differensiert promillegrense avgrenset etter fart ble grundig vurdert ved innføringen av dagens promillegrense i Ot. prp.nr. 51 1997 -1998 pkt. 6.2.3.2. En rekke høringsinstanser gikk imot en slik differensiert grense. Det ble påpekt at en slik regel er vanskeligere å håndheve og at ulik promillegrense for ulike fritidsbåter vil kunne føre til at regelverket blir mindre kjent. Det ble dessuten fremhevet at en ikke ubetydelig andel av dødsulykker til sjøs skjer i tilknytning til saktegående mindre fartøyer. Sjøfartdirektoratet har gitt uttrykk for tilsvarende synspunkter i rapportens pkt. 3.4.3 side 63. Departementet har derfor kommet til at det ikke er tilstrekkelig grunnlag for å innføre en differensiert promillegrense avgrenset etter fart.

Etter en samlet vurdering har departementet kommet til at det ikke er tilstrekkelig grunnlag for å endre promillegrensen for fritidsbåter.

7 Høyhastighets sertifikat og fartsgrenser til sjøs

7.1 Gjeldende rett – sertifikat

I forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 5, stilles det krav til minstealder ved føring av fritidsbåt som kan oppnå større hastighet enn 10 knop ved motordrift eller har motor med større ytelse enn 10 hk.

I 2010 ble det innført krav om norsk båtførerbevis for å føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller som har motor med større ytelse enn 25 hk, jf. forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. § 7 første ledd. Kravet til båtførerbevis gjelder for alle som er født etter 1. januar 1980, jf. forskriften § 7 siste ledd.

Førere av fritidsbåter med lengde mellom 15 og 24 meter må være 18 år og ha fritidsbåtskipper sertifikat, jf. forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

7.2 Gjeldende rett – fartsgrenser til sjøs

Lov 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. Dette er gjort ved forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (den sentrale fartsforskriften). Fartsforskriften gjelder i territorialfarvannet og indre farvann, samt i elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Forskriften gjelder videre for fartøy som definert i havne- og farvannsloven § 4 første ledd.

Som en hovedregel og utgangspunkt gjelder det en generell aktsomhetsnorm og generell fartsbegrensning ved at «fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig», jf. forskriften § 2.

Kommunene er i forskriften gitt myndighet til innenfor kommunenes sjøområde og i kommunens innsjøer og elver å gi lokale fartsbegrensninger. Forskrifter fastsatt av kommunestyret skal godkjennes av Kystverkets hovedkontor før de gis virkning, jf. ovennevnte forskrifts § 4 første ledd.

Utenfor kommunenes sjøområder og kommunens innsjøer og elver, kan Kystverkets hovedkontor treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger. Kystverket kan også oppheve eller endre enkeltvedtak eller forskrift om fartsbegrensning gitt av kommunestyret i hovedled eller viktig biled. Kystverkets hovedkontor kan også selv treffe enkeltvedtak eller fastsette forskrift i slike farvann.

Praksis i dag er at fartsgrenser for båttrafikken fastsettes lokalt av kommunene. Det er ikke fastsatt en felles nasjonal fartsgrense.

Kystverket har samlet alle (ca. 140) lokale forskrifter og publisert dem på Kystverkets hjemme-

side slik at fartsforskriftene er lettere tilgjengelig for brukerne. I tillegg arbeider Kystverket med å få kartfestet de lokale fartsgrensene i en elektronisk kartløsning. Dette er et viktig bidrag for å tilgjengeliggjøre regelverket, både for myndigheter og fritidsbåtkbrukerne. Et slikt tiltak vil bedre sikkerheten til sjøs samtidig som det ivaretar hensynet til lokalt selvstyre. Ordningen vil ivareta kompetansen til å fastsette fartsgrenser for lokale myndigheter som har inngående kjennskap til eget kyst- og naturlandskap.

7.3 Departementets vurdering

Stortinget ba, i anmodningsvedtak nr. 475, 476 og 606 fra juni, 2014 regjeringen fremme ulike tiltak knyttet til sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy. Det ble bl.a. bedt om sterkere tiltak mot fart til sjøs og at regjeringen vurderer innføring av egne obligatoriske kurs for skipperne av raske fritidsbåter.

Det fremmes i denne proposisjonen ikke forslag om høyhastighetssertifikat for raske fartøyer og nasjonale fartsgrenser. Disse forslagene vurderes nærmere i forbindelse med Klima- og miljødepartementets varslede gjennomgang av vannscooterregelverket.

Det generelle forbudet mot bruk av vannscooter ble opphevet fra 1. juli 2013, gjennom endring av småbåtloven § 40 (Prop. 82 L (2012–2013)). Det generelle forbudet ble da erstattet med forbudsbeltet nær land. Forbudssonene følger av forskrift om bruk av vannscooter 21. juni 2013 nr. 701 (vannscooterforskriften) § 4. De er lagt inn av hensyn til støy og ulykkesrisiko for andre brukergrupper og forstyrrelse av dyrelivet. Utenfor forbudssonene er kjøring tillatt. Forbudsbeltene har en bredde på 400 meter i sjø og 500 meter i ferskvann. Det er tillatt med transportkjøring i lav fart gjennom forbudssonene.

Departementet har besluttet at regelverket om bruk av vannscooter skal evalueres, og Klima- og miljødepartementet har iverksatt en slik evaluering i regi av Miljødirektoratet. Evalueringen vil se på om dagens regelverk har fungert etter sin hensikt, spesielt om det ivaretar de miljøinteressene det skal, med spesiell vekt på natur- og friluftstinteresser. Det vil også bli sett på om de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter blir godt nok ivare tatt, og om regelverket er utformet på en slik måte at det er lett å kontrollere. Klima- og miljødepartementet mottar evalueringen i januar 2015, og departementet vil da utarbeide forslag om videre saksgang i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

8 Andre tiltak

8.1 Tiltak fra Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har en viktig rolle i arbeidet med å øke sikkerheten til sjøs. Det er bred enighet om at det holdningssskapende arbeidet er viktig og at forskjellige kampanjer og informasjon når frem til mange. Midler til prosjekter som fremmer sikkerhet og holdninger på sjøen tildeles grupper etter søknad til Sjøfartsdirektoratet. For 2014 mottok Sjøfartsdirektoratet rundt 170 søknader, hvorav 70 fikk støtte til sine prosjekter. Prosjektene som har fått støtte etter denne ordningen har forskjellige målgrupper og geografisk tilknytning, og har således et bredt nedslagsfelt. I tillegg har Sjøfartsdirektoratet selv kjørt holdningskampanjer i media som har nådd ut til mange de siste årene.

Sjøfartsdirektoratet har sammen med andre aktører også utarbeidet en sikkerhetsfilm til fisketurister. Filmen er produsert på seks språk. Målrettede opplysningskampanjer om sikkerhetsaspekter ved fiske og båtbruk i Norge for turister har hatt god innvirkning på forståelsen av naturkrefter og værforhold langs norskekysten. Det antas å ha hatt positiv effekt for reduksjon av dødsulykker blant utenlandske statsborgere i fritidsbåt.

Det antas at store deler av fritidsbåtflåten har et høyt fartspotensiale. Det vil være delte meninger om hva som skal defineres som høy fart. Mange av fritidsbåtene som i dag selges kan gjøre fart over 30 knop. Selv hastigheter under dette vil i mange situasjoner fremstå som høy fart.

I arbeidsgrupperapporten ble det foreslått en teoretisk påbygning til båtførerprøven som vektlegger risikomomentene som oppstår for fører, passasjerer og omgivelsene ved høy hastighet. Sjøfartsdirektoratet har revidert båtførerprøvens summet slik at alle båtførere som har bestått båtførerprøven skal få kompetanse om slik kjøring. Revisjonen av pensumet ble gjennomført sommeren 2014, og ny lærerplan, nye spørsmål og mer konkret vektning av relevante deler av prøven vil foreligge i løpet av første halvdel 2015. Det er gitt en egen forskrift som regulerer passasjertrafikk med mindre enn 12 passasjerer (forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.) Denne regulerer typisk de som opererer RIB og andre hurtiggående båter i havrafting.

8.2 Politiets kontrollvirksomhet

8.2.1 Politiets sjøtjeneste – dagens ordning

Politiets sjøtjeneste er et politimesteransvar i det enkelte politidistrikt, og utgiftene til materiell og personell dekkes innenfor distriktets ordinære budsjett. Frem til 2001 skjedde innkjøp og tildeling av fartøy fra sentralt hold. Politidirektoratet gir i årlige rundskriv til politidistriktene føringer for generelle satsingsområder som bør tillegges vekt. Ut over dette er det opp til den enkelte politimester å tilpasse oppgaveutførelsen og prioriteringer til det enkelte distrikts lokale behov.

Politiet disponerer i dag om lag 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. Fartøyenes fordeling på politidistriktene speiler distriktenes ulike behov og prioritering lokalt. De siste årene er antallet kontrollerte fritidsbåter ca. 8 500.

Politiets sjøtjeneste er lagt opp som en allsidig tjeneste hvor man patruljerer over store strekninger for å få størst mulig forebyggende effekt av politiets nærvær. Videre prioriteres kontrollvirksomhet mot problemområder som uvettig kjøring, høyhastighetskjøring og promillekjøring. Det er også etablert et utstrakt samarbeid med andre offentlig etater og private organisasjoner på sjøen som Kystvakten, Toll- og fiskerimyndighet, Redningsselskapet, kommunenes skjærgårdstjeneste og frivillige organisasjoner. Sjøtjenesten deltar i så vel kampanjer som aksjoner med sine samarbeidspartnere for å bedre sjøsikkerheten.

8.2.2 Arbeidsgruppens forslag

Arbeidsgruppen mener at det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig politi på sjøen. Den mener 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) ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. Etter arbeidsgruppens syn vil UP på sjøen kunne styrke sjøsikkerheten for fritidsbåter gjennom tilføring av ressurser for å øke politiets antall kontroller fra om lag 8500 kontroller per år til 50 000 kontroller per år.

8.2.3 Høringsuttalelser til rapporten

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

Politidirektoratet påpeker at det er behov for økte ressurser for politiet dersom kontrollaktiviteten skal økes markert i forhold til dagens situasjon. De viser til Prop. 85 L (2009–2010) Endringer i fritids- og småbåtloven kapittel 7, hvor det står følgende: «Dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere per år, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 millioner per år».

I tillegg legger direktoratet til grunn at det er nødvendig med investeringskostnader til 3–5 moderne uttrykningsfartøyer. Politidirektoratet viser ellers til utredningsarbeid initiert av Justisdepartementet om organisering av politiets sjøtjeneste, hvor også UPs operative ansvar er gjenstand for vurdering. Arbeidet var på høringstidspunktet ikke ferdigstilt.

Agder-, Østfold og Oslo politidistrikt går imot å gi Utrykningspolitiet et ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. Dette begrunnes med at det er lite hensiktsmessig å opprette nye enheter som vil kreve investeringer i materiell og mannskap med spesialkompetanse, i stedet for å bygge på eksisterende beredskap med politibåter, lokalkunnskap og kompetanse hos båtførerne. Politidistriktene påpeker at dette i så fall vil medføre mindre fleksibilitet i den daglige oppgaveløsningen og en dårlig ressursutnyttelse. Oslo og Østfold politidistrikt viser til at politiets sjøtjeneste i tillegg har en rekke andre oppgaver, eksempelvis miljøoppsyn, ordensoppdrag og forebyggende politiarbeid, som til daglig ikke blir utført av UP.

Finansnæringens Fellesorganisasjon er enig i behovet for økt kontroll. Samtidig påpeker de at dette blir et prioriteringsspørsmål for kontrollmyndigheten. *Redningsselskapet* påpeker at det må settes inn ressurser på å øke kontrollen med at regelverket overholdes. *Folkehelseinstituttet* mener styrking av kontrollapparatet er viktig og er positiv til UP på sjøen.

8.2.4 Departementets vurderinger

Justisdepartementet initierte i tildelingsbrev til Politidirektoratet i 2012 en gjennomgang av organisering av politiets sjøtjeneste, hvor også UPs ansvar skulle vurderes. Politidirektoratet leverte sin anbefaling 1. september 2012 i «Rapport om organisering av politiets sjøtjeneste».

Når det gjelder spørsmålet om Utrykningspolitiets ansvar, skriver Politidirektoratet i rapporten:

«Etter Politidirektoratets vurdering er det ikke riktig å organisere politiets sjøtjeneste på noen annen måte enn i dag. Ansvaret for politiets sjøtjeneste bør fortsatt ligge som en del av politimestrenes totalansvar i de enkelte politidistriktenes. Som følge av det må det være den lokale politimesters ansvar å vurdere bruken av de ressursene som stilles til rådighet og prioritere mellom oppgavene med utgangspunkt i de sentrale føringene og de lokale behovene».

Når det gjelder økt ressursbruk til sjøtjenesten, anbefaler Politidirektoratet følgende:

«Ut fra dagens situasjon foreslår Politidirektoratet at de økte ressursene som eventuelt blir tilført etaten blir prioritert brukt på andre områder enn sjøtjenesten.»

Departementet har i lys av arbeidsgruppens rapport om sjøsikkerhet, og etter Politidirektoratets rapport om sjøtjenesten, vurdert organiseringen av politiets sjøtjeneste. I likhet med Politidirektoratets anbefalinger i rapporten, og de politidistrikter som har uttalt seg i høringsrunden til arbeidsgruppens rapport, finner departementet det lite hensiktsmessig å opprette nye enheter fremfor å bygge på dagens struktur. Dagens struktur er hensiktsmessig da sjøtjenesten inngår i det enkelte politidistrikts totale beredskap som en av flere viktige oppgaver ved siden av distriktets ordensoppdrag, forebyggende politiarbeid og miljøoppsyn.

Når det gjelder arbeidsgruppens anbefalinger om økt kontrollnivå fra 8500 båter til 50 000 båter, så vises det til høringsinnspill fra Politidirektoratet om de økonomiske konsekvensene, samt direktoratets rapport om sjøtjenesten. Departementet ser det ikke som hensiktsmessig å øremerke betydelige midler til sjøtjenesten for å seksdoble deres kontrollkapasitet på bekostning av politiets øvrige oppgaver. De økonomiske ressursene som stilles til disposisjon for politiet bør prioriteres på en slik måte at det gir mest mulig effektiv kriminalitetsbekjempelse samt best resultat på alle områder politiet har ansvaret for.

9 Sanksjoner

9.1 Gjeldende rett

Overtredelse av regelverket for fritidsbåter kan straffes med bøter, fengsel og/eller tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. I medhold av forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg for fritids- og småbåtsaker kan politiet utstede forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven.

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

I 2010 ble det innført mulighet til å idømme tidsbegrenset tap av retten til å føre fritidsbåt 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 (0,8 promille) regnes alltid som en grov overtredelse som medfører tap av førerrett eller sperrefrist, jf. forskrift 25. juni 2010 nr. 975 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt § 4 bokstav d.

9.2 Arbeidsgruppens forslag

Arbeidsgruppen mener at dagens sanksjoner er tilfredsstillende, men at det er behov for å heve bøtesatsene ved overtredelser. Siden forskrift for forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker ble fastsatt i 2001 har bøtesatsene stått uendret til tross for økt inntektsnivå i befolkningen. Skal bøtesatsene ha preventiv effekt bør de økes.

Arbeidsgruppen mener at dersom gjeldende promillegrense blir skjerpet, 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.

9.3 Høringsinstansenes syn

Når det gjelder økningen av bøtesatser skriver *Riksadvokaten*: «En slik økning vil være i tråd med økningen av bøtesatser for overtredelser på

vegtrafikklovens område. Det vises bl.a. til arbeidsgruppens redegjørelse om at lønnsnivået i Norge har økt med 70 % siden gjeldende satser for forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker ble fastsatt i 2001.» Tilsvarende synspunkter tilkjennegis av *Politidirektoratet*.

Dersom det innføres en skjerpet promillegrense, støtter også Riksadvokaten arbeidsgruppens forslag om å forbeholde grove overtredelser av promillebestemmelsene til tilfeller over 0,8 promille hvor tap av førerrett eller sperrefrist for båtførere skal relateres til slike grove tilfeller. Riksadvokaten gjør oppmerksom på at minimums tapstid etter vegtrafikkloven i forskrift er fastsatt til seks måneder.

9.4 Departementets vurderinger

Departementet finner i likhet med arbeidsgruppen grunn til å vurdere nivået for bøtesatsene for forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven. Det vises også til tilsvarende synspunkter fra Riksadvokaten i høringsen.

Brudd på ny § 23 a om påbudt bruk av flyteutstyr bør bøtelegges. Justis- og beredskapsdepartementet vil foreta nødvendige endringer i forskriften om forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven, slik at manglende bruk av flyteutstyr kan bøtelegges med hjemmel i forskriften. Det legges opp til at gjennomføringen av forskriftsendringene skjer samtidig med ikrafttredelse av lovendringen.

10 Endring i annen lovgivning

Ny § 23 a i småbåtloven medfører ikke behov for endringer i andre lover. I forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 tas det inn en henvisning til § 23 a som hjemler forenklet forelegg dersom egnet flyteutstyr mangler. Det legges opp til å gjennomføre forskriftsendringene samtidig med ikrafttredelse av lovendringen.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte lovendringen vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Det vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for privatpersoner ettersom det allerede er krav om at alle fritidsbåter skal være utstyret med egnet red-

nings- og flyteutstyr til alle om bord jf. småbåtloven § 23.

Politiet vil kontrollere om barn og ungdom har på seg flyteutstyr samtidig som de foretar en kontroll av om pålagt flyteutstyr til alle er om bord i båten. Politiet vil utstede forenklete forelegg til båtfører eller eier der påbudet ikke overholdes.

Departementet legger til grunn at politiet fortsatt vil være i stand til å føre tilstrekkelig god kontroll og sanksjonere en promillegrense på 0,8 innenfor gjeldene budsjettammer.

12 Merknader til paragrafen

Til ny § 23 a

Første ledd slår fast at det er påbudt å bruke egnet flyteutstyr frem til man er 16 år. Hensikten med bestemmelsen er å sikre at gruppen under 16 år gis en særskilt beskyttelse om bord i fritidsfartøy. Det vises til at det gjelder en 16-årsgrense for å føre båter som kan oppnå høyere hastighet enn 10 knop og som har en motorytelse over 10 HK. Videre er det lov å øvelseskjøre med bil fra 16 års alderen, og man kan kjøre moped.

Begrepet *båt* er gjennomgående i loven, og denne terminologien anbefales at videreføres også i ny § 23 a. Definisjonen omfatter likevel alle fartøy og farkoster som oppfyller kravet om *i fart*. Kajakk/kano, vannscooter, oppblåsbare robåter og tråbåter er noen eksempler utover det man i dagligtale forbinder med *båt* som vil falle innunder bestemmelsens virkeområde. Vannsport og vannleker som ring/tube/romperister, vannski, wakeboard etc. anses som en del av *båten*, jf. bl.a. sjøveisreglene, og vil omfattes av påbudet om bruk av flyteutstyr. Hensynene bak regelen om å sikre barn og ungdom vil slå inn her.

Statistikken viser at de fleste dødsulykkene forekommer med åpne båter med *lengde mindre enn åtte meter*. Majoriteten av fritidsfartøy langs norskekysten er under denne lengden og har ofte lite eller ingen overbygning. Departementet har derfor kommet til at dette er en fornuftig lengdeanvisning knyttet til påbudet. Det har også vært et moment å harmonisere den nye bestemmelsen med andre regler for fritidsbåter. For båter over åtte meter er det eksempelvis krav til båtførerbevis, jf. forskrift 3. mars 2009 nr. 259 § 7. For båter med lengde mellom 15 og 24 meter er det krav til fritidsskippercertifikat (D5L).

Ordlyden *utendørs* relaterer seg til farepotensialet ved å ha på flyteutstyr i kahytt eller annet lukket område. Videre er hensynet til sikkerhet og

komfort lagt til grunn i departementets avveining av hvor påbudet skal gjelde. Det kan oppstå farlige situasjoner ved kantring og vanninntrengning dersom flyteutstyr benyttes under dekk. Det er også lite praktisk med flyteutstyr dersom et barn sover eller for eksempel skal på toalettet. Det regnes som utendørs selv når kalesje er på. Det forventes at det utvises skjønn fra kontrollmyndigheten ifht. i hvilken utstrekning påbudet skal håndheves, da det finnes utallige båttyper og former for overbygg.

Det stilles krav til CE-merking av *egnet flyteutstyr*. Variasjoner innen forskjellige flyteutstyr, seilvester, redningsvester, sportsvester, padlevester eller andre former for flyteplagg er betydelig. De ulike typene vil ha forskjellig bruksområder og anvendes i ulike situasjoner. Hva som er egnet flyteutstyr er videre beskrevet i forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om bruk av flyteutstyr om bord på fritidsfartøy og supplerer småbåtloven. I forskriften § 2 nr. 2 blir følgende eksempler på flyteutstyr listet opp: «*Redningsvest, flytevest, flyteplagg, oppstigningsvest og annet personlig utstyr til å holde en person flytende*». Redningsflåte er ikke med under oppregningen, og kan derfor ikke regnes som egnet flyteutstyr, selv om den skulle ha plass til alle personer om bord. For krav til flyteutstyr vises for øvrig til forskriften § 6 og forskrift 19. august 1994 nr. 819 om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr § 40.

I fart innebærer at plikten til bruk av flyteutstyr ikke gjelder når båten ligger stille. Departementet mener at det ikke er formålstjenelig med et slikt påbud. Det vil være lite praktisk ved flere aktiviteter som soling og bading hvor det ikke er

naturlig å ha på seg flyteutstyr. Fiske fra båt som ligger stille vil følgelig heller ikke være omfattet av påbudet. Det vil ikke være et krav til flyteutstyr der båten forflytter seg kun ved hjelp av strøm i vannet, bølger eller lignende. Heller ikke i tilfeller der båten gjør fart gjennom vannet, men står stille i forhold til land, på grunn av for eksempel strømforhold, vil det ikke være påbudt å bruke flyteutstyr.

Det må med andre ord være noe som gjør at båten forflytter seg for at påbudet skal gjelde. Dette vil typisk være en aktiv handling fra båtfører som gjør at båten får fremdrift. Enten settes motor i gir, seil heises eller man begynner å ro etc. Denne forståelsen gjør at også seilbrett og Stand Up Paddle (SUP) omfattes av påbudet, mens et bølgesurfbrett (uten seil) ikke vil ha det samme kravet til flyteutstyr.

Annet ledd fastslår at Kongen er delegert myndighet til å gi utfyllende bestemmelser i forskrift om unntak fra kravet. Departementet vurderer at det vil være hensiktsmessig å åpne for unntak for bruk der sikkerheten er ivaretatt på annet vis, for eksempel ved båtuleie på små innsjøer eller avgrensede områder, organisert idrett og konkurranser der flyteutstyr vanskeliggjør gjennomføringen eller er åpenbart unødvendig.

Overtredelse av bestemmelser i kapitel 3 kan straffes med bøter jf. § 28 og forenklet forelegg jf. § 42. Ny § 23 a vil derfor omfattes av sanksjonsbestemmelsene. Straffeansvaret gjelder for enhver som er 15 år eller eldre, jf. straffeloven § 46.

Barn under 15 år som bruker båten alene uten å ha på seg flyteutstyr kan ikke ilegges bøter da de er under den kriminelle lavalder.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)

I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter skal ny § 23 a lyde:

§ 23 a *Bruk av egnet flyteutstyr om bord*

I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal personer under 16 år ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart.

Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.