



## Til Sjøfartsdirektoratet

### Forslag om krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt og krav til automatisk nødstop – høringsuttalelse

Vi viser til brev av 02.02.2021 angående høring av forslag til endring av forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt og forslag til forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter på høring (deres ref. 2021/8767-5).

Natur- og friluftslivsorganisasjonene som står bak denne høringsuttalelsen representerer rundt en million medlemskap, og våre viktigste oppgaver er å ivareta og fremme det enkle og naturvennlige friluftsliv og ivareta naturmangfoldet. Vi ber om at det i det videre arbeidet fra Sjøfartsdirektoratets side blir synliggjort at det er et bredt spekter av organisasjoner som står bak denne høringsuttalelsen. Organisasjonene har tidligere engasjert seg i lignende lov- og forskriftsendringer, blant annet høring av forslag til forskrift om fartsgrenser til sjøs (samferdselsdepartementet ref. 20/1849).

#### 1. Oppsummering

Organisasjonene har diskutert høringsforslaget og problemstillingene grundig, og kort oppsummert mener vi at;

- Kravet om høyhastighetsbevis må gjelde fra 25 knop, både for fritidsbåter og vannskutere. Et slikt innslagspunkt vil omfatte langt flere fritidsbåter, nær 100% av vannscooterparken og vil kunne bidra til økt sikkerhet på sjøen jf. Sjøfartsdirektoratet og Politidirektoratets anbefaling om et lavere innslagspunkt enn foreslåtte 50 knop.
- 10-knops grensen må beholdes for personer under 16 år, ettersom med økende hastighet øker også risikoen for uønskede hendelser, og at utfallet av hendelse i høyere hastighet ofte er verre.
- Automatisk nødstop bør alltid brukes ved føring av båter som har slikt utstyr tilgjengelig, og vi støtter derfor kravet om bruk av automatisk nødstop ved hastighet over 15 knop.

Dette er basert på at hensyn til naturmangfold, sikkerhet og friluftsliv for myke brukere må vektlegges langt større og ivaretas bedre enn det gjøres i dag.

## 2. Innledning

Trafikkbildet og kravene til dem som ferdes på sjøen, er i dag betydelig endret i forhold til noen få 10-år tilbake. Antallet fritidsbåter i Norge har økt kraftig og i tillegg får vi nå et stadig økende antall svært raske og manøvrerbare vannscootere som kompliserer trafikkbilde ytterligere. Det er i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere, badere og svømmere og fritidsfartøyer med høy fart. Dette er en svært asymmetrisk konflikt, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere i forhold til brukere av raske fritidsfartøyer. Dette gjør blant annet at padlere, seilere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrenget, både i tid og rom, på grunn av fart, støy eller utrygghet.

Det samme gjelder for de mest sårbare dyre- og fugleartene. Sjøtrafikkens påvirkning på sjøpattedyr og fugler er godt dokumentert i en rekke undersøkelser. Særlig høy fart og kjøremønstre er utslagsgivende for hvor stor skade motorisert ferdsel gjør på fugler og marine pattedyr.

Vår problembeskrivelse og virkelighetsoppfatning opplever vi i hovedsak blir delt av arbeidsgruppen, som på oppdrag fra samferdselsdepartementet har utredet behovet for fartsforskrifter for fritidsfartøy og næringsfartøy, og utarbeidet forslag til forskrifter<sup>1</sup>. Vi støtter arbeidsgruppens forslag om blant annet å innføre generell fartsgrense på 5 knop innenfor 100 meter fra land for motordrevne fritidsfartøy, men skulle gjerne sett at arbeidsgruppen også foreslo en generell fartsgrense for de øvrige sjøarealer utenfor 100-meterssonen. Arbeidsgruppen argumenterer blant annet med at det ikke er støtte i kunnskapsgrunnlaget for å innføre en slik fartsgrense, og at problemene med høy fart må løses blant annet med tiltak rettet mot båtførernes kompetanse og holdninger, derav høyhastighetsbevis som denne høringsuttalelsen er rettet mot. Vi er uenig i denne vurderingen, noe vi kommer tilbake til under kommentarer til de enkelte forslagene.

Nedenfor kommenterer vi de viktigste forslagene/paragrafene i forslaget

## 3. Kommentarer til de enkelte forslagene

### 3.1. *Krav om høyhastighetsbevis*

Vår tilnærming til krav om høyhastighetsbevis er at et slikt bevis blir unødvendig dersom man hadde innført en generell fartsgrense på 25 knop i de øvrige sjøarealene utenfor 100-meterssonen, især utenfor de merkede hovedledene. Vi kan ikke se at det finnes noen legitime samfunnsinteresser og gode argumenter som kan forsvare at kravet for høyhastighetsbevis først slår inn ved 50 knop. Jo høyere farten er, desto mindre er marginene, og desto høyere er risikoen for ulykker. Høy fart skaper i tillegg utrygghet og reduserer trivselen, blant annet på grunn av støy, for andre som befinner seg ved og på sjøen. Høy fart har udiskutabelt også negative følger for naturmangfoldet i form av forstyrrelseseffekter, i verste fall kollisjoner. Sjøpattedyr og fugleflokker, f.eks. mytende flokker med ender, finnes også i åpent farvann og langt fra land.

<sup>1</sup> [Rapport fra arbeidsgruppe - forskrifter om fart til sjøs etter havne- og farvannsloven](#)

Høringsnotatet viser til at høy fart er et tema som har fått stor oppmerksomhet i sjøsikkerhetsarbeidet de siste årene. I «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt»<sup>2</sup>, konkluderer Sjøfartsdirektoratet med at høy hastighet utgjør en betydelig risiko for ulykker, og at skadepotensialet knyttet til båtkjøring i høy hastighet er stort, både for de om bord og for omgivelsene. Nevnte rapport understreker videre at:

*Det er grunn til å tro at det også er stor risiko knyttet til båter som kan oppnå både 30 og 40 knop. Sjøfartsdirektoratet mener at de fleste risikoer knyttet til høy hastighet inntreffer på et tidligere tidspunkt enn 50 knop. Sjøfartsdirektoratet mener av denne grunn at det bør vurderes om innslagspunktet skal settes til en lavere hastighet enn 50 knop. Flere relevante aktører Sjøfartsdirektoratet har snakket med, deriblant Politidirektoratet (POD), mener at innslagspunktet bør settes til en lavere hastighet enn 50 knop (s. 11).*

Ettersom den politiske viljen for en generell fartsgrense på 25 knop i de øvrige sjøarealene utenfor 100-meterssonen er tilsynelatende liten, vil vi dernest argumentere for at høyhastighetsbeviset må gjelde fra 25 knop, både for fritidsbåter og vannskutere. Et slikt innslagspunkt vil dermed omfatte langt flere fritidsbåter og nær 100% av vannscooterparken, og ikke bare de aller hurtigste fartøyene på markedet som 50 knops-grensen omfatter. I «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt»<sup>3</sup>, påpeker Sjøfartsdirektoratet at den årlige økningen av fritidsbåter som kan gå over 50 knop er lavt og dermed vil det etter hvert være et begrenset antall personer som vil ta kurset hvert år. Begrenset etterspørsel av høyhastighetskurs kan gjøre det lite attraktivt å avholde kurs, noe som kan påvirke tilgjengeligheten og prisnivået på kurset. En grense på 25 knop vil opprettholde behovet og etterspørselen for høyhastighetskurs.

Sjøfartsdirektoratet påpeker i høringsnotatet at det vil være utfordrende å håndheve et innslagspunkt på 50 knop. I «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt», påpeker Politidirektoratet at politiets ressurser allerede er begrensende, og det finnes i dag et høyst begrenset antall politibåter i landet. I nevnte utredning understreker Politidirektoratet også følgende:

*(...) Det kan være utfordrende å avklare om en båt kan gå over 50 knop eller ikke. Det er avhengig av bl. a motorstørrelse, propelltype, skrog, størrelse, vekt etc. etc. Ikke minst ved innenbords motorer, vil dette være uavklart. Mange vil hevde at båten kun går noen og førti knop eller mindre (hvilket vil gjelde mange), uten at det så lett kan vises om det er riktig eller ikke.*

Sjøfartsdirektoratet har drøftet tre alternative metoder for å forenkle håndhevelsen: et obligatorisk båtregister, bruk av produsentskilt i forbindelse med CE-merking eller en matematisk modell. Sjøfartsdirektoratet ser positive og negative sider ved alle metodene, men direktoratet har konkludert med at ingen av disse er optimale løsninger. Sjøfartsdirektoratet mener at det må

<sup>2</sup> [Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for førere av fritidsbåt](#)

<sup>3</sup> [Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for førere av fritidsbåt](#)

avklares hvordan et eventuelt krav skal håndheves, før det innføres, og at dette må gjøres i samarbeid med politiet (hentet fra høringsnotatet). Vi er enig i at man må avklare håndhevelsen av et eventuelt krav, før det innføres, men i denne vurdering bør Politidirektoratets oppfattelse om et lavere innslagspunkt enn 50 knop legge føringene.

Foruten åpenbare fordeler av hensynet til natur- og friluftslivsinteressene, vil et innslagspunkt på 25 knop også medføre et regelverk for høyhastighetsbevis som er enklere å håndheve og overholde sammenlignet med en grense på 50 knop. Nevnte metodikk for å forenkle håndhevelsen kan tenkes blir mer optimalisert ved et lavere innslagspunkt.

Uavhengig av hvilke innslagspunkt for krav til høyhastighetsbevis man lander på, støtter vi et obligatorisk båtregister for fritidsbåter under 15 meter, slik at man får en komplett oversikt over fritidsbåter i Norge, slik det gjør for bil. I tillegg til krav om produsentskilt i forbindelse med CE-merking, forslår vi også et krav om godt synlige identifikasjonsmerker på båt og vannscooter, tilsvarende registreringsnummer på bil og motorsykel, osv. Slik kan man enklere identifisere de som bryter lovverket. Vi stiller også bak Politidirektoratets behov for økt ressursinnsats på sjøen, for å kunne håndheve regelverket på en tilfredsstillende måte.

### **3.2. Oppheving av 10 knopsgrensen for båtførere under 16 år**

I høringsnotatet foreslår Sjøfartsdirektoratet å fjerne 10 knopsgrensen for båtførere under 16 år, basert på nokså uklare argumenter etter vår mening. På den ene siden viser Sjøfartsdirektoratet til at dagens regelverk ikke følges, ved at forhandlere markedsfører båter med 9,9 HK som ungdomsbåter, dette selv om mange av disse båtene har makshastighet over 10 knop. Om denne tendensen løftes frem som argument for å fjerne 10 grensen fremstår uklart for oss, men det er likevel rart at Sjøfartsdirektoratet ikke tar til orde for å stramme inn håndhevelsen av regelverket.

Videre trekker Sjøfartsdirektoratet frem ulykkesstatistikken, som viser at det er få ungdommer eller barn som er involvert i alvorlige ulykker med fritidsbåter med 10 HK eller mindre som oppnår høyere hastighet enn 10 knop. Hva *alvorlige* ulykker vil si fremgår ikke av høringsnotatet, men vi vil likevel argumentere for at man beholder 10 knopsgrensen ettersom med økende hastighet øker også risikoen for uønskede hendelser, og at utfallet av hendelse i høyere hastighet ofte er verre. Uten 10 knopsgrensen blir det i tillegg vanskeligere å håndheve kravet om 10 HK, og man kan heller ikke se bort fra at ny motorteknologi kan gi motorer med 10 HK høyere hastigheter enn dagens motorer.

### **3.3. Krav til automatisk nødstop**

Vi deler oppfatningen til Sjøfartsdirektoratet om at automatisk nødstop alltid bør brukes ved føring av båter som har slikt utstyr tilgjengelig. Uavhengig av hastighet er det behov for at fartøyet stopper slik at det er mulig å komme om bord igjen dersom fører faller over bord. Fartøy uten fører har større skadepotensial jo høyere hastigheten er. Det er viktig å hindre at båten treffer båtfører som har falt over bord, andre personer eller gjenstander.

Vi støtter derfor forslaget om at det skal være krav til å bruke automatisk nødstopp ved føring av fritidsfartøy med motor som fremdrift når dødmannsknapp er installert. Kravet gjelder kun når utendørs styreposisjon benyttes ved hastighet over 15 knop. Vi deler også oppfatningen til Sjøfartsdirektoratet, om at automatisk nødstopp alltid bør brukes ved føring av båten, også i hastighet under 15 knop. Det vil derfor være viktig å følge opp en eventuell regulering med holdningsskapende arbeid som signaliserer dette.

### Vennlig hilsen

#### **Norsk Friluftsliv**

Bente Lier

generalsekretær

#### **Sabima**

Christian Steel

generalsekretær

#### **Forbundet KYSTEN**

Per Hillesund

generalsekretær

#### **Norges Padleforbund**

Sven Nordby Anderssen

generalsekretær

#### **Norsk Ornitologisk Forening**

Kjetil Aadne Solbakken

generalsekretær

#### **Naturvernforbundet**

Arnodd Håpnes

fagleder naturmangfold

#### **Den Norske Turistforening**

Dag Terje Klarp Solvang

generalsekretær

#### **Oslofjorden Friluftsråd**

Espen Søylen

direktør