



STORTINGET

Innst. 203 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Meld. St. 30 (2018–2019)

Innstilling fra næringskomiteen om Samhandling for bedre sjøtryggleik

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Innleiing

I november 2016 blei Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, behandla i Stortinget. Stortinget gjorde i Innst. 72 S (2016–2017) slikt vedtak:

«Stortinget ber regjeringa om å utarbeide ei stortingsmelding om betre samhandling mellom alle aktørane når det gjeld forebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga skal også omhandla ulykker knytt til bruk av fritidsbåt.»

I meldinga tar regjeringa for seg tryggleiken til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy og beskriv samhandlinga mellom relevante offentlege og private aktørar. I meldinga gir regjeringa ei overordna beskriving av regelverk og utviklingstrekk knytt til tryggleik til sjøs for nærings- og fritidsflåten, og ein særskild gjennomgang av sjøtryggleiken i nordområda.

Eit høgt sjøtryggleiksnivå er avhengig av god samhandling mellom offentlege styresmakter, organisasjonar og enkeltindivid. I dag er det mange aktørar som arbeider mot eit felles mål om trygg ferdsel på sjøen både for nærings- og fritidsfartøy.

Arbeidet med meldinga om samhandling for betre sjøtryggleik har ikkje avdekt eit behov for endringar i ansvarsfordelinga mellom departementa eller endringar i samvirkemodellen. Det sentrale er at samhandlinga fun-

gerer godt, slik at ressursane blir effektivt utnytta. Gjennomgangen har ikkje avdekt vesentlege manglar i samhandlinga mellom offentlege og private aktørar, men medverka til ytterlegare bevisstgjerings om at god samhandling er eit viktig premiss for å halde oppe eit høgt tryggleiksnivå i norske farvatn.

I meldinga gjer regjeringa greie for dei ulike aktørane og deira roller ved ulykker med fritidsbåt.

Meldinga går i hovudsak gjennom sentralt regelverk på ansvarsområdet til Nærings- og fiskeridepartementet.

1.2 Om maritim næring

Noreg er ein verdsleiande havnasjon. Dei norske havnæringane med maritim næring, marine næringar og olje- og gassindustrien i spissen bidreg vesentleg til sysselsetjing og verdiskaping i norsk økonomi. Maritim kompetanse og teknologi er sentrale i utviklinga av eksisterande og nye havnæringar.

Den norske maritime næringa er internasjonalt leiande og består av reiarlag og andre maritime tenesteytarar, verft og utstyrsleverandørar. Skipsfartsnæringa er ein viktig del av den norske maritime næringa og ein prioritert sektor for regjeringa. Tal frå 2018 viser at den maritime næringa totalt sysselsette rundt 85 000 personar og skapte verdiar for til saman 142 mrd. kroner.

1.2.1 Utvikling framover

Noreg ligg langt framme i utviklinga av klima- og miljøvennleg teknologi i skipsfarten og fokuserer i aukande grad på alternative energikjelder og utsleppsreduksjon, mellom anna batteriteknologi, hybriddrift, hydrogen og brenselceller.

I Noreg er det fleire pågåande prosjekt der ein vurderer hydrogen som drivstoff for alt frå mindre fiskefar-

tøy til store cruiseskip. Det er venta at den første hybridferja med hydrogen- og batteridrift kan takast i bruk i 2021. Noreg er òg aktivt med i det internasjonale arbeidet for å utvikle regelverk for nye teknologiar.

DIGITALISERING AV MARITIM SEKTOR

Ein viktig trend i samfunnet generelt er digitalisering. Delar av skipsfartsnæringa ligg langt framme når det gjeld å utnytte ny teknologi til å skape nye løysingar. Utviklinga av digitale løysingar krev tilgang på kunnskap og kompetanse og evne til å tenkje nytt. Noreg er blant dei leiande statane på området. Det er Noreg som vil få det første autonome skipet av ein viss storleik i kommersiell drift (Yara Birkeland).

Regjeringa vil arbeide for å sikre eit teknologinøytralt regelverk som fremjar jobb- og verdiskaping og maritim kompetanse og samtidig varetek sjøtryggleik og miljø.

KOMPETANSE

Per 2018 var talet på norske sjøfolk om lag 20 100.

Både stadig meir avansert utstyr om bord og digitalisering av skipsfarten medfører eit behov for kontinuerleg vidareutvikling av kompetansen til sjøfolk og av sertifikatgivande maritim utdanning.

Høg maritim kompetanse gjer òg at norske sjøfolk er godt posisjonerte til å ta i bruk ny teknologi og å tilpasse seg utviklinga i skipsfarten.

Regjeringa vil arbeide for eit godt og relevant utdanningssystem som rustar kandidatane for morgondagens skipsfart.

1.3 Førebyggjande sjøtryggleik og oljevernberedskap

I juni 2016 la regjeringa fram Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs – Førebyggjande sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

1.3.1 Prioritering av førebyggjande sjøtryggleikstiltak

I meldinga går det fram at regjeringa vil styrkje innsatsen på området førebyggjande sjøtryggleik for å vareta måla om å redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og for å hindre akutt forureining. Regjeringa vil prioritere førebyggjande sjøtryggleikstiltak i område der skipstrafikken representerer ein relativt stor risiko. Risikoanalysen peiker på Vestlandet og Oslofjorden som slike område. For å prioritere mellom ulike tiltak vil regjeringa så langt råd er ta utgangspunkt i samfunnsøkonomiske vurderingar.

Regjeringa har starta arbeidet med å utvide tenestområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet til å omfatte farvatnet mellom Fedje og Kristiansund.

Regjeringa har sett i gang utbygging av landbaserte AIS-basestasjonar på Svalbard for å styrkje den maritime trafikkovervakinga.

I Meld. St. 35 (2015–2016) går det elles fram at regjeringa vil vidareutvikle og modernisere den eksisterande navigasjonsinfrastrukturen, slik at den risikoreduserande effekten kan optimaliserast og drifts- og vedlikehaldsutgiftene reduserast.

Regjeringa vil leggje til rette for utvikling og implementering av intelligente transportsystem (ITS) for sjøfarten. Utvikling av dynamisk risikoovervaking for å styrkje trafikkovervakinga i sjøtrafikksentralane er sett i gang. Regjeringa støttar òg opp under samarbeid mellom norske maritime styresmakter, reiarlag og utstyrs- og tenesteleverandørar med sikte på å utvikle nye tenester som er tilpassa behova i næringa, og som aukar tryggleiken til sjøs.

Regjeringa vil vidareføre arbeidet med å dekkje norskekysten og Svalbard med moderne arealdekkjande djupnemålingar. Framdrifta vil bli prioritert ut frå trafikkbelastning og beredskaps- og risikovurderingar.

1.3.2 Beredskap mot akutt forureining

Kystverket er nasjonal styresmakt ved hendingar som medfører akutt forureining eller fare for akutt forureining, og varetek den statlege beredskapen mot akutt forureining. For å sikre at denne beredskapen er tilpassa risikobiletet som gjeld til kvar tid, vil regjeringa sørgje for at arbeidet med beredskapen er basert på oppdatert kunnskap om miljørisiko langs kysten. Vidare skal beredskapen mot akutt forureining vere basert på samfunnsøkonomiske analysar.

Det følgjer av Meld. St. 35 (2015–2016) at innføring av grunnopplæring i handtering av akutt forureining vil bli vurdert i arbeidet med ein ny modell for utdanning av brann- og redningspersonell. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap følgjer opp dette i samarbeid med Kystverket.

Det følgjer av Meld. St. 35 (2015–2016) at regjeringa vil vurdere å etablere ein statleg dispergeringsberedskap mot kystnære utslepp av bunkersolje.

På bakgrunn av utfordringane som er identifiserte i miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014, har regjeringa gjennomført ei rekkje tiltak for å betre beredskapen mot akutt forureining i området. Tiltaka er omtalte i pkt. 4.2 i meldinga.

I Meld. St. 35 (2015–2016) blei det varsla at regjeringa ville gi Kystverket i oppdrag å innhente anbod på lagring, drift og transport av det statlege beredskapsmateriellet. Kystverket har innhenta anbod, men på grunn av manglande konkurranse, mellom anna, blei anbods konkurransen avlyst. For å sikre ei optimal utnytting av statleg beredskapsmaterieil har Kystverket fått i oppdrag frå Samferdselsdepartementet å justere den noverande depotstrukturen.

I Meld. St. 35 (2015–2016) blei det varsla at regjeringa ville vidareføre forskning og utvikling innanfor førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining og i samarbeid med Forskingsrådet vil sjå på innretninga av eksisterande forskingsprogram. I tillegg skulle det vurderast nærmare om det skulle opprettast eit eige forskingsprogram for området. Samferdselsdepartementet har vore i dialog med Noregs forskingsråd om oppfølginga av FoU innanfor førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining. Det er konkludert med at ei eventuell satsing på FoU på feltet kan varetakast på ein tenleg måte innanfor eksisterande programportefølje.

1.4 Tryggleik knytt til skip og menneskap

Regjeringa har som hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. For å hindre ulykker til sjøs er det viktig å sjå til at fartøya som trafikkerer kysten, er i god teknisk stand og har høg driftstryggleik, og at menneskapet har tilstrekkeleg kompetanse.

Eit godt tryggingssystem skal verke saman med gode arbeids- og levevilkår for sjøfolk. Haldningsskapande arbeid retta mot næringsflåten kjem i tillegg til krav til tryggleik og arbeidsmiljø i regelverket. Gode haldningar både i reiarlag og blant sjøfolka er avgjerande for at norske skip skal halde eit høgt tryggleiksnivå til sjøs.

I pkt. 5.1 i meldinga gir regjeringa ei beskriving av nasjonalt og internasjonalt sjøtryggleiksarbeid.

1.5 Kystberedskap og sjøredning

Justis- og beredskapsdepartementet har det overordna administrative samordningsansvaret for land-, luft- og sjøredning. Leiing og koordinering av redningsaksjonar blir utført av to hovudredningssentralar i høvesvis Bodø og Sola. 13 underliggjande lokale redningssentralar driv verksemda si frå politidistrikta og frå Sisselmannen på Svalbard. Hovudredningssentralane leier og koordinerer sjø- og luftredningsaksjonar, mens leiing og koordinering av redningsaksjonar på land normalt blir delegert til ein av dei lokale redningssentralane.

I pkt. 6 i meldinga gir regjeringa ei beskriving av beredskap og redningstenesta.

1.6 Nordområda

Nordområda er Noregs viktigaste strategiske svarsområde. Noreg har eit særskilt ansvar som flagg-, kyst- og hamnestat for å leggje til rette for ein sikker og miljøvennleg skipstrafikk i norske farvatn.

Den maritime aktiviteten i nordlege havområde er aukande. Dei norske områda har størsteparten av skipstrafikken i Arktis. Når det gjeld nordaustpassasjen, er

det destinasjonstrafikk som dominerer i dag, mens transitten mellom Europa og Asia er marginal. Potensialet for nye ruter mellom Europa og Asia gjennom nordaustpassasjen medfører òg auka interesse i store skipsfartsnasjonar i Asia som Kina, Sør-Korea og Japan. Ismelting og olje- og gassutbyggingar både på land og på russisk kontinentalsokkel i Arktis gjer sitt til at ein kan forvente ein ytterlegare auke i skipstrafikken i åra som kjem. Ein auke i aktiviteten i nord gir utsikter til vekst og verdiskaping, men aukar samtidig risikoen for ulykker med konsekvensar for liv, helse og miljø. Ekstreme værforhold, periodevis mørketid, mangelfulle kart og kommunikasjonssystem og islagde farvatn utgjer ei konstant utfordring for skipstrafikken i nordområda. Områda ligg avsides til, noko som gjer vidare søk- og redningsarbeid og beredskap mot akutt forureining vanskeleg og kostbart.

Sjøtryggleik i nordområda er eit innsatsområde i den nordområdestrategien regjeringa la fram i 2017. Det er viktig for regjeringa å sikre forsvarleg aktivitet i desse områda og framleis styrkje tryggleik og beredskap knytt til auka aktivitet i nord. Regjeringa vil utarbeide ei ny nordområdemelding som skal leggjast fram hausten 2020. I 2020 skal det òg leggjast fram ei ny stortingsmelding om samfunnstryggleik.

1.6.1 Internasjonalt og regionalt samarbeid

Internasjonalt samarbeid i IMO og Arktisk råd om sjøtryggleik og berekraftig skipsfart i nordområda er viktig for å sikre eit høgt tryggleiksnivå i polare område og for å hevde norske interesser i nordområda. Noreg tek ofte ei leiroll og er ein aktiv pådrivar i det globale og regionale arbeidet i det maritime området. Regjeringa vil vidareføre pådrivarrolla Noreg har hatt i det internasjonale samarbeidet for å finne optimale løysingar på viktige spørsmål knytte til sjøtryggleik og miljø i nordområda.

POLARKODEN

Polarkoden blei vedteken av IMO ved resolusjon november 2014 om tryggleik og mai 2015 om miljø og tredde i kraft 1. januar 2017.

Polarkoden omfattar skip i internasjonal fart som opererer i polare farvatn i Antarktis og Arktis.

Svalbard ligg innanfor det geografiske innslagspunktet for Polarkoden, og regjeringa vurderer det slik at omsyna som ligg bak innføringa av Polarkoden, òg gjer seg gjeldande for skip som opererer mellom hamner på Svalbard. Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av dette vurdert behovet for å innføre krava i Polarkoden også for desse skipa og fastsette 7. juni 2019 nye reglar om passasjerskip i norsk territorialfarvatn ved Svalbard. Forskrifta trer i kraft i 2020.

Det knyter seg særlege utfordringar til skipsoperasjonar i polare farvatn. Områda ligg avsides til, og

krevjande klimatiske forhold og auka aktivitet gjer at det er behov for forbetringar i mellom anna infrastruktur og søk og redning. Å finne gode løysingar på fleire av desse utfordringane krev godt internasjonalt samarbeid. Noreg vil framleis arbeide aktivt i både IMO, Arktisk råd og andre relevante internasjonale forum.

Det er viktig å få implementert Polarkoden og søkje ei mest mogleg harmonisert fortolking. IMO og Arktisk råd har ei viktig rolle i dette arbeidet, og fleire prosjekt er allereie sette i gang.

Polarkoden regulerer berre fartøy som fell inn under IMO-konvensjonane SOLAS og MARPOL. Eit tiltak på arbeidsprogrammet til IMO er å vurdere behovet for særskilde reglar for skip som opererer i polare farvatn, og som ikkje fell inn under Polarkoden. I IMO har Sjøfartsdirektoratet foreslått å gjere delar av Polarkoden gjeldande for enkelte ikkje-konvensjonsskip.

1.6.2 Kunnskap og opplæring

Sjøfolk med høg kompetanse er eit viktig element for å sikre god sjøtryggleik og gjere hendingar mindre sannsynlege. Drift av skip i polare farvatn medfører store utfordringar for både skip og mannskap, då slike avsisdesliggjande område med så krevjande klimatiske forhold som her stiller særskilde krav til kompetanse.

Polarkoden stiller krav til særskild opplæring av navigatørar. Det er ingen særskilde krav til generell kompetanseoppbygging for resten av mannskapet, utover kjennskap til prosedyrar og utstyr som er særskilt beskrivne i operasjonsmanualane for skipet.

Regjeringa vil etablere ein arktisk maritim kompetansenode under leiing av Maritimt Forum. Ein styringsmodell og finansieringsmekanisme vil bli utarbeidd i samarbeid med Kunnskapsdepartementet.

1.6.3 Søk og redning

Nordområda er kjenneteikna av lange avstandar og spreidde ressursar.

Svalbard og omkringliggjande havområde ligg innanfor norsk redningsansvarsområde. Både plasseringa og redningsressursane gjer Longyearbyen svært sentral i søk- og redningsarbeidet i Arktis. Landredningsaksjonar blir normalt leidde av den lokale redningssentralen på Svalbard ved Sysselmannen.

Regjeringa har som mål at befolkninga skal oppleve stor grad av tryggleik for liv, helse og materielle verdiar. Den geografiske plasseringa til Svalbard, store avstandar og krevjande klima gir særskilde utfordringar på samfunnstryggleiks- og beredskapsområdet. Den lokale beredskapen er ikkje dimensjonert for å handtere større og/eller samtidige hendingar over lang tid. I slike tilfelle er Svalbard avhengig av å få tilført ressursar og bistand frå fastlandet. Auka aktivitet i farvatn rundt Svalbard og i nordområda generelt har følgjer for sjøtryggleiken på Svalbard. Det er forventa at talet på redningsaksjonar vil

stige i takt med auka turisme, fiskeri og generelt meir aktivitet i farvatna rundt Svalbard. Regjeringa følgjer utviklinga og vurderer beredskapen fortløpande i lys av aktiviteten på øygruppa og endringar i risikobiletet, jf. Innst. S. 88 (2016–2017), jf. Meld. St. 32 (2015–2016). Regjeringa vil òg fortløpande vurdere førebyggjande tiltak i lys av utviklinga i aktivitet og erfaringar frå hendingar og øvingar.

1.7 Tryggleiken på fritidsbåtar

I oppmodingsvedtaket frå Stortinget i Innst. 72 S (2016–2017) er det bedt spesielt om ein omtale av ulykker i samband med bruk av fritidsbåtar.

Både offentlege styresmakter og eit stort tal organisasjonar arbeider målretta for å redusere talet på ulykker ved bruk av fritidsbåtar.

Det er eit felles mål at talet på ulykker ved bruk av fritidsbåtar skal reduserast. Det har gjennom fleire år vore diskutert ulike tiltak som kan vere med på å redusere ulykkestalet. I Nasjonal transportplan (2018–2029) har regjeringa formulert ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringa vil i tråd med denne nullvisjonen arbeide for å redusere risikoen ved bruk av fritidsbåtar.

Båtlivsundersøkinga 2018 viser at talet på personar som bruker fritidsbåtar, har auka.

1.7.1 Utvikling i fritidsbåtulykker og ulykkestypar

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har funne at det i perioden 2008–2017 har vore omtrent 1 200 ulykker og hendingar med fritidsbåt i snitt per år. Her dreier det seg om hendingar som har medført skade, eller som har hatt stort skadepotensial, og hendingar der det låg føre spesielle omstende som kunne innebere ein betydeleg skaderisiko. Det samla ulykkestalet viser ein aukande trend i tiårsperioden.

OMKOMNE I FRITIDSBÅTULYKKER

I 2018 omkom 23 personar i fritidsbåtulykker. Det er tydeleg færre enn tidlegare år. Ein del av forklaringa kan vere at tidlegare statistikk ikkje har gjort det klart om ei hending er rekna som ei fritidsbåtulykke eller ikkje, til dømes ved fall mellom bryggje og båt. I tiårsperioden 2018–2017 var det 367 omkomne.

Kantring/forlis og fall over bord er dei ulykkestypene med fritidsbåt som står for flest omkomne. Dei fleste ulykkene med omkomne skjer med motorbåt. SHT peikar på at flest dødsulykker skjer med båtar under 8 meter (26 fot).

ULYKKER VED KANTRING OG FALL OVER BORD

I 2018 var halvparten av dei omkomne (11 av 21) personar som drukna etter at båten hadde kantra, eller etter at dei hadde falle over bord. Ulykkene skjedde i hovudsak med små båtar mens dei køyrde i låg fart (un-

der 10 knop), og truleg utan ruspåverknad. I dei fleste ulykkene tok det lang tid, over 45 minutt, før andre blei klar over at personen var i naud. Omtrent halvparten av dei omkomne i denne kategorien, og totalt kvar fjerde omkomne i 2018 (5 av 21), var utanlandske turistar som hadde leigd båt.

GRUNNSTØYTINGAR OG KOLLISJONAR

Kvar femte omkomne i 2018 (4 av 21) døydd etter at båten gjekk på grunn eller kolliderte. SHT peiker på at desse ulykkene er kjenneteikna av tre faktorar: høg fart (over 20 knop), moderat til tydeleg ruspåverknad (i snitt 1,4 promille) og tussmørke. Gjennomsnittsalderen for personane som er involverte i denne typen ulykker, er lågare enn for andre ulykker, og i 2018 omkom berre personar under 45 år.

FALL I SJØEN MELLOM BÅT OG BRYGGJE

Kvar femte omkomne i 2018 (4 av 21) døydd etter å ha falle i sjøen mellom fortøygd båt og bryggje. Dei fleste ulykkene hende om natta etter festing og med personar som var tydeleg ruspåverka.

1.7.2 *Betre fakta- og statistikkgrunnlag*

Kartlegginga til SHT har avdekt at det er mogleg for Sjøfartsdirektoratet å forbetre grunnlaget for den årlege statistikkføringa. Påliteleg statistikkgrunnlag vil vere ein berebjelke i det vidare arbeidet og danne basis for kunnskap om skadar og ulykker. Oppdatert kunnskap er nødvendig for å kunne planleggje det førebyggjande folkehelsearbeidet.

For å få fleire og meir nøyaktige opplysningar kan det i framtida kanskje innarbeidast data frå andre kjelder, til dømes rapportar frå politiet og skaderapportar frå forsikringsselskapa. Sjøfartsdirektoratet fører i dag statistikk over sjøulykker med næringsfartøy og fiskefartøy og fritidsbåtulykker med omkomne. Dette kan vidareutviklast. Regjeringa vil be om at Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med relevante etatar/organisasjonar utarbeider eit betre fakta- og statistikkgrunnlag knytt til ulykker med fritidsbåtar.

1.7.3 *Skilje mellom fritidsbåt og næringsfartøy*

Regjeringa vil revidere fritids- og småbåtlova, mellom anna for å klargjere skilnaden mellom næringsfartøy og fritidsbåtar. Også skipstryggleikslovutvalet påpeikte i NOU 2005:14 På rett kjø, behovet for å revidere fritids- og småbåtlova. Utvalet peikte mellom anna på forholdsvis strenge straffebod og høve til å forenkle lovstrukturen og oppheve skiljet mellom småbåtar og fritidsbåtar.

1.7.4 *Vurdering av kompetansekrav*

Båtlivsundersøkinga frå 2018 viser at det er om lag 900 000 fritidsbåtar i Noreg, og at den vanlegaste båttypen

er motorbåt utan overnattingsplass. Trenden er at det blir fleire fritidsbåtar med høgt farts- og skadepotensial.

SHT la i oktober 2018 fram «Rapport om sjøulykke – Hugin, kollisjon i Harstad 16. februar 2017» (Sjø 2018/02) etter ulykka med ein RIB som kolliderte med ei fontene i sjøen i Harstad. I si tryggleikstilråding sa SHT at Sjøfartsdirektoratet burde innføre særskilde kompetansekrav for førarar av hurtiggåande fartøy med inntil 12 passasjerar. Konkret anbefalar SHT eit eige kurs for fartøy som gjer over 35 knop. Sjølv om denne tryggleikstilrådinga er retta mot førarar av næringsfartøy, kan det tenkjast at tilrådinga òg bør få følgjer for førarar av fritidsbåtar.

Regjeringa meiner at grensa eventuelt bør ligge høgare for fritidsbåtar. Fritidsbåtar som kan oppnå ein fart på over 50 knop, har så stort skadepotensial at det bør vurderast å stille strengare kompetansekrav til førarane av slike båtar.

Regjeringa vil vurdere om det bør innførast eit eige teoretisk og praktisk kurs for førarar av fritidsbåtar som kan oppnå større fart enn 50 knop.

1.7.5 *Tryggleiksutstyr*

I Noreg skal alle fritidsbåtar vere utstyrte med eigna rednings- og flyteutstyr til alle om bord. I 2015 blei det vidare innført eit krav om at alle om bord i fritidsbåtar under 8 meter skal ha på seg eigna flyteutstyr når dei oppheld seg utandørs mens båten er i fart. For å sjå på effekten av påbodet blei det i 2016 gjennomført ei evaluering av lovføresegna. Rapporten viste mellom anna til at påbodet har verka haldningsskapande, men det var for tidleg å påvise om det hadde ein ulykkesreduserande effekt.

Ifølgje Sjøfartsdirektoratet er manglande bruk av flyteutstyr ei medverkande årsak til dødsulykker. Ei oversikt frå 2017 viste at 18 av 29 omkomne ikkje hadde brukt flyteutstyr. For 2018 har SHT funne at nesten halvparten av dei som drukna eller truleg drukna (9 av 19), ikkje brukte flytemiddel.

Regjeringa vil per i dag ikkje foreslå nokon endringar i påbodet om å bruke flyteutstyr. Det er viktig å framleis ha fokus på bruk av flyteutstyr i det haldningsskapande arbeidet. Bruk av redningsvest som er rett tilpassa og har skrittstroppen festa, er det flytemiddelet som sørgjer for frie luftveggar også når brukaren blir bevisstlaus. SHT peiker på at omgåande varsling om naud og posisjon, i kombinasjon med bruk av redningsvest som er rett tilpassa, kan medverke til at personar overlever etter fall i sjøen.

1.7.6 *Vurdering av tryggleiksutstyr*

SHT-kartlegginga av fritidsbåtulykker viser at halvparten av dei omkomne i 2018 drukna etter at båten kantra, eller etter fall over bord, og at det ikkje blei brukt

automatisk fjernstopp av motor eller trygggleikslinje. Historisk viser havarikommisjonen si undersøking at to av tre omkomne har døydd i ulykker med kantring og fall over bord.

Haldningsskapande arbeid kan vere innretta på å forhindre ulykker ved kantring og fall over bord og å synleggjere ulike former for tidleg varslings dersom ein kjem i naud.

Regjeringa vil vurdere å innføre eit krav om dødmannsknapp og bruk av denne i motorbåtar. Fleire båtar og motorar er utstyrte med dødmannsknapp, men det er truleg mange båtførarar som ikkje festar dødmannsknappen på seg.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått å innføre eit krav om dødmannsknapp på mindre næringsfartøy med utandørs styreposisjon som stoppar framdriftsmaskineriet dersom føraren av fartøyet fell over bord.

1.7.7 Vurdering av promillegrensa

Regjeringa vil ikkje foreslå å endre dagens promillegrense på 0,8. Det blir vurdert som usikkert om ein reduksjon av promillegrensa vil ha den ønskte effekten i form av færre fritidsbåtulykker og omkomne.

I Prop. 51 L (2014–2015) blei det konkludert med at det ikkje var noko tilstrekkeleg faktagrunnlag som tilsa ei endring av promillegrensa for fritidsbåtar. Departementet meinte – ut frå den generelle kunnskapen om korleis promille påverkar åtferd og reaksjonsmønster – at det er grunn til å tru at det hovudsakleg er promille over 0,8 som representerer ein reell fare på sjøen.

Havarikommisjonen si kartlegging av fritidsbåtulykker bekreftar dette inntrykket. I rapporten diskuterer kommisjonen kva ruspåverknad har å seie for føring av fritidsbåt. SHT meiner at det er behov for meir kunnskap om kvifor folk fører båt når dei er moderat til tydeleg ruspåverka, for å kunne setje i verk målretta tiltak. Regjeringa vil difor arbeide for et betre fakta- og statistikkgrunnlag, sjå kap. 8.1.2 i meldinga.

Rapporten viser at rus hovudsakleg er ein faktor ved ulykkestypene grunnstøyting/kollisjonar og fall i sjøen mellom bryggje og båt, og når det dreier seg om ein tydeleg ruspåverknad (mellom 1 og 2 i promille). SHT viser til at erfaringar frå vegtrafikken med å redusere promillegrensa kan ha positive resultat i form av færre personskadar og dødsulykker. Samtidig viser dei til ein studie frå Skottland som konkluderer med at ein reduksjon av promillegrensa (frå 0,8 til 0,5) ikkje medførte færre trafikkulykker, då det ikkje blei innført andre tiltak samtidig, til dømes auka promillekontroll. I Prop. 51 L (2014–2015) er det slått fast at ein allmennpreventiv effekt føreset eit auka kontrollnivå, noko som krev større ressursbruk. Det går mellom anna fram at dei økonomiske ressursane som blir stilte til disposisjon for politiet, bør prioriterast på ein slik måte at dei gir mest mogleg effektiv kamp mot kriminalitet og best resultat på

alle område politiet har ansvaret for. Denne vurderinga er aktuell også i dag og er eit argument som kan tale mot ein reduksjon av promillegrensa.

1.7.8 Vurdering av båtutleige

Utleige av fritidsbåtar er å sjå på som ei forbrukartjeneste som er regulert i produktkontrolllova. Utleigarar må mellom anna vise aktsemd og treffe rimelege tiltak for å hindre at utleigeverksemda medfører helseskade. Utleigarar skal gi informasjon slik at turistar som leiger båtar, blir i stand til å vurdere tryggleiken og eventuelt sikre seg mot fare. Både kompetansekrav og krav til utrusting gjeld for personar som skal leige båt.

SHT viser i rapporten til tilsynet DSB gjorde med tilbydarar av båtutleige i 2011, som mellom anna viste at kunnskapen om produktkontrolllova var låg. Regjeringa vil arbeide for at NHO Reiseliv, Innovasjon Noreg, DSB, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal vidareføre det haldningsskapande arbeidet overfor aktørar som driv med utleige av fritidsbåtar.

Regjeringa vil vurdere om det bør stillast særskilde krav til både leigar og utleiegar av fritidsbåtar. Eit slikt krav kan til dømes vere eit internasjonalt båtførarbevis.

1.7.9 Obligatorisk småbåtregister

Regjeringa meiner at dagens ordning med Redningsselskapet sitt småbåtregister kombinert med frivillig registrering av fritidsbåtar over 7 meter i Skipsregistrene (NOR) der det er ønske om realregistrering, er ei formålstenleg løysing. Regjeringa har difor ikkje planar om å innføre eit obligatorisk småbåtregister på noverande tidspunkt.

1.7.10 Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker

I stortingsmeldinga «På rett kurs» går det fram at når det gjeld den førebyggjande sjøtryggleiken, har regjeringa som sitt hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Ein slik nullvisjon gjeld òg på fritidsbåtområdet.

Offentlege styresmakter, organisasjonar og frivilligeita bør i enda større grad enn i dag samordne innsatsen på fritidsbåtområdet. Regjeringa har difor bedt Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkunnig råd for fritidsfartøy om å utarbeide ein nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker.

1.8 Økonomiske og administrative konsekvensar

Tiltaka som er beskrivne i meldinga, blir gjennomførte innanfor gjeldande budsjettammer og får ikkje administrative konsekvensar å snakke om.

2. Komiteens merknader

2.1 Generelle merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til Meld. St. 30 (2018–2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik. Komiteen viser til at stortingsmeldingen er utarbeidet i tråd med vedtak nr. 84 av 29. november 2016, i forbindelse med at Stortinget behandlet Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Vedtaket hadde følgende ordlyd:

«Stortinget ber regjeringa om å utarbeide ei stortingsmelding om bedre samhandling mellom alle aktørane når det gjeld forebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga skal også omhandla ulykker knytt til bruk av fritidsbåt.»

Komiteen mener et høyt sjøsikkerhetsnivå, både for nærings- og fritidsfartøyer, er avhengig av god samhandling mellom offentlige myndigheter, organisasjoner og enkeltindivider. Sentrale departementer er Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet med tilknyttede virksomheter. Videre har ulike organisasjoner, foreninger og stiftelser viktige oppgaver knyttet til sjøsikkerhet, deriblant Redningsselskapet. Kontinuerlig, systematisk og omfattende kontroll- og analysevirksomhet er også en forutsetning for et høyt sjøsikkerhetsnivå. Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som utøvende etat, har ansvaret for å legge til rette for sikker og klima- og miljøvennlig maritim virksomhet for mannskap og skip. Sikker sjøtransport og god fremkommelighet i norske farvann, samt statlig beredskap mot akutt forurensning, er også viktige elementer i det kontinuerlige arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet. Dette er ansvarsområder som ivaretas av samferdselsdepartementet med Kystverket som utøvende etat.

Komiteen viser til at i Norge foregår sjø- og luftredningsaksjoner i et tett og velfungerende samspill mellom ulike etater og organisasjoner, både offentlige, frivillige og private. Justis- og beredskapsdepartementet har ansvaret for administrativ koordinering av redningstjenesten. Ledelse og koordinering av sjø- og luftredningsaksjoner blir utført av hovedredningssen-

tralene i Bodø og på Sola. Departementet har videre fag- og budsjettansvar for redningshelikoptertjenesten. Departementet forvalter også statens avtale med Telenor om levering av nød- og sikkerhetstjenesten til sjøs (kystradiotenensten) og fra og med 2019 statens rammeavtale med Redningsselskapet.

Komiteen vil uttrykke respekt og anerkjennelse overfor personell som til daglig arbeider innenfor ulike deler av norsk redningstjeneste. Arbeidet ved hovedredningssentralene og underliggende redningssentraler preges av effektivitet, ro og hurtighet når alarmen går. Mannskaper på helikoptre, redningsskøyter og kystvaktfartøyer gjennomfører jevnlig søk- og redningsaksjoner under svært krevende vær- og lysforhold, der høy kompetanse i kombinasjon med mot og beslutsomhet er avgjørende når liv skal reddes. Lange avstander, store havområder og begrenset infrastruktur for telekommunikasjon i arktiske farvann bidrar ytterligere til å vanskeliggjøre redningsarbeid i norske havområder. Komiteen vil peke på redningsaksjonen da reketråleren Northguider grunnstøtte i Hinlopen-stredet nordøst på Svalbard i desember 2018, som et eksempel på den fremragende innsatsen som norsk redningspersonell gjør under svært krevende forhold.

Komiteen merker seg at arbeidet med meldingen ikke har avdekket behov for endringer i ansvarsfordelingen mellom departementene eller endringer i samvirkemodellen. Komiteen merker seg videre at gjennomgangen heller ikke har avdekket vesentlige mangler i samhandlingen mellom offentlige og private aktører.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at kommunene har en viktig rolle i beredskapen mot akutt forurensning langs kysten. Norge har i dag ingen fagskole for brann- og beredskapspersonell i kommunene, på tross av at Solberg-regjeringen siden 2015 har sagt at de ønsker å bygge en slik fagskole i Tjeldsund kommune knyttet til Norges brannskole.

Disse medlemmer mener regjeringen svikter i arbeidet med ny fagskole for brann og redning. Disse medlemmer vil vise til budsjettproposisjonen for 2020 hvor det står at:

«(...) nøyaktig framdriftsplan og oppstartstidspunkt for ny fagskule enno ikkje kan tidfestast».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har etterlyst en framdriftsplan over lengre tid, samt foreslått at regjeringen kommer med en ny melding til Stortinget om brann- og redningsetaten.

Komiteen viser til at det er besluttet å opprette et Senter for oljevern og marint miljø som skal ha delt lo-

kalisering mellom Svolvær i Vågan kommune (kompetansesenter) og Fiskebøl i Hadsel kommune. Senter for oljevern og marint miljø skal bidra til at det blir utviklet kommersielle tjenester og produkter innen oljevern og marin forsøpling. Utviklingen av senteret skal skje i dialog med kommunene og regionalt næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at Senter for oljevern og marint miljø, som skal være et nasjonalt og internasjonalt ledende kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling, ble startet opp i februar 2018 i Svolvær. Disse medlemmer mener det er viktig å komme i gang med praktiske oppgaver, forskning og utvikling innenfor senterets virkeområde, og at det haster med også å etablere den praktiske delen av senteret som skal være på Fiskebøl.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Senter for oljevern og marint miljø datert 6. januar 2020, der det heter:

«Det skal etableres testfasiliteter for oljevernteologi på Fiskebøl som en del av Senter for oljevern og marint miljø. Senter for oljevern og marint miljø vil få et oppdrag om å igangsette et forprosjekt i samarbeid med Kystverket. I 2020 skal det videre arbeidet med dette prioriteres.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at i meldingen konstateres at det har vært vurdert å få på plass en dispergeringsberedskap mot maritime utslipp siden 2015. Denne er forsinket av at kystverkets helikoptre er forsinket med flere år, samt at nye drivstofftyper krever økt innsats på forskning. Disse medlemmer ber regjeringen prioritere dette høyere enn det som er tilfelle i dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at Kystverket i arbeidet med å bygge ut en statlig dispergeringsberedskap har lyst ut på anbud utvikling og anskaffelse av utstyr for å påføre dispergeringsvæske fra helikopter. Tidsfrist for å levere anbud i Doffin-portalen var 31. januar 2020.

2.2 Forebyggende sjøsikkerhet og oljevernberedskap

Komiteen er tilfreds med at regjeringen har gjennomført flere tiltak for å bedre beredskapen mot akutt forurensning til sjø i områdene ved Svalbard. Dette omfatter blant annet tilføring av mer oljevernutstyr og høynet kompetanse til Sysselmannens fartøy, utbygging av

sambandsnettets langs vestkysten av Svalbard, utredning av samlokalisering av beredskapsutstyr i Longyearbyen og forskning på konsekvenser av olje- og drivstoffutslipp i arktisk miljø.

Komiteen merker seg at regjeringen har lagt til grunn for arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet et hovedmål om at tallet på transportulykker skal reduseres i tråd med nullvisjonen i Nasjonal transportplan.

Komiteen merker seg videre at regjeringen i arbeidet med forebyggende sjøsikkerhet vil prioritere en utvidelse av tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet, utbygging av AIS basestasjoner på Svalbard, modernisering av eksisterende navigasjonsinfrastruktur, utvikling og implementering av intelligente transportsystemer for sjøfarten og videreføring av arbeidet med sjøkartlegging.

Komiteen merker seg at regjeringen har gitt Kystverket i oppdrag å justere den nåværende depotstrukturen for å sikre en optimal utnyttelse av statlig beredskapsmateriell.

2.3 Sikkerhet knyttet til skip og mannskap

Komiteen registrerer at det fra 1990 og fram til i dag har vært en markant og gledelig nedgang i tallet på omkomne om bord på fartøyer. Likevel viser tallene fra 2018 at Sjøfartsdirektoratet registrerte 226 personskafer og 10 dødsulykker dette året. De fleste av dødsulykkene skjedde om bord på små fiskefartøyer. Komiteen mener dette viser at målrettet arbeid for bedre sjøsikkerhet fortsatt må ha høy prioritet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Sjømannsforbundets bekymring for at maritimt faglig personell i for liten grad blir lyttet til ved dimensjonering av bemanning på ferger. Dette gjelder særlig bemanning som skal ivareta sikkerheten hvis noe uforutsett skulle skje. Disse medlemmer understreker betydningen av den norske modellen og trepartsamarbeidet når det gjelder å utvikle gode prosedyrer knyttet til sikkerhet og bemanning av norske skip.

Komiteen merker seg at Justis- og beredskapsdepartementet har det overordnede administrative samordningsansvaret for land-, luft- og sjøredning, men at redningstjenesten er et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personer. Samvirkeprinsippet innebærer at alle aktører har et selvstendig ansvar for å sikre best mulig samvirke både i det forberedende arbeidet og under redningsaksjoner.

Komiteen merker seg videre at nye redningshelikoptre av typen AugustaWestland AW 101 er under innfasing til erstatning for Sea King-helikoptrene, og at det

te vil bidra til kortere responstid, økt rekkevidde og bedre plass for evakuerte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, merker seg at regjeringen i tillegg til krav til sikkerhet og arbeidsmiljø i regelverket vektlegger gode arbeids- og levevilkår for sjøfolk som viktig for sjøsikkerheten. Flertallet merker seg videre at Sjøfartsdirektoratet i sine tilsyn kontrollerer at bestemmelser i nasjonalt og internasjonalt regelverk om tekniske og operasjonelle krav til fartøy, rederier og mannskap blir etterlevd. Dette omfatter ivaretagelse av helse, sikkerhet, miljø og levevilkår.

Komiteen viser til at Sjøfartsdirektoratet fra 1. juni 2017 etablerte nye metoder for å jobbe med et risikobasert tilsyn for skip. Formålet er å sikre at direktoratet retter sine ressurser mot de områdene der de gir størst effekt for helse, miljø og sikkerhet. Komiteen mener at de endrede metodene for risikobasert tilsyn for skip sikrer effektiv bruk av tildelte ressurser og bedre effekt av tilsynsarbeidet, og støtter de endringene som er gjort i Sjøfartsdirektoratets arbeid på dette området.

Komiteen vil likevel understreke viktigheten av at en ny metodikk med risikobasert tilsyn ikke medfører svekkelse av Sjøfartsdirektoratets rutiner når det gjelder oppfølging av bestemmelsene om sikkerhetsbemanning i forskrift om bemanning av norske skip. Komiteen har merket seg at Norsk Sjøoffisersforbund under høringen om Meld. St. 30 (2018–2019) uttrykte bekymring angående dette. Komiteen viser til svar fra daværende næringsminister Torbjørn Røe Isaksen, datert 12. mars 2019, på skriftlig spørsmål fra representanten Sigbjørn Gjelsvik, der det heter:

«Det er rederienes ansvar å sørge for at fartøyene til enhver tid er bemannet for å håndtere arbeids- og beredskapsoppgaver. Sjøfartsdirektoratet godkjenner bemanningen etter søknad fra rederiet. Det er et krav at tillitsvalgte involveres i forbindelse med søknaden. Jeg har i møte med LOs maritime utvalg blitt gjort oppmerksom på at dette ikke alltid praktiseres. Jeg vil be Sjøfartsdirektoratet være særlig oppmerksom på at dette er ivare tatt i sin behandling av søknader.»

Og videre:

«Jeg er kjent med at det har vært diskusjon mellom partene om fastsetting av bemanning på ferger. Sjøfartsdirektoratet har igangsatt arbeid med kartlegging av bemanningssituasjonen, samt en gjennomgang av saksbehandlingspraksis de senere år. Rapporten fra sjømannsorganisasjonene er et nyttig innspill til dette arbeidet. Sjøfartsdirektoratet vil på bakgrunn av dette vurdere behovet for tiltak.»

Komiteen gir sin tilslutning til denne tilnærmingen og forventer at det er god og løpende dialog mellom

departementet og Sjøfartsdirektoratet for å sikre gode saksbehandlingsrutiner ved fastsettelse av sikkerhetsbemanning om bord på norske skip.

Komiteen vil understreke viktigheten av et vel fungerende trepartssamarbeid som grunnlag for kontinuerlig utvikling av gode prosedyrer på dette området, som et ledd i arbeidet for bedre sjøsikkerhet.

Komiteen viser videre til høringsuttalelsen fra Det norske maskinistforbund, der viktigheten av å oppdatere krav til sikkerhet ved implementering av nye og miljøvennlige energibærere blir understreket. Komiteen støtter dette.

2.4 Kystberedskap og sjøredning

Komiteen vil påpeke og understreke den viktige rollen Redningsselskapet har som en av bærebjelkene i den norske redningstjenesten. Beredskapen og kompetansen som redningsskøytene og mannskapene om bord representerer, er avgjørende viktig for sikkerheten til alle som har sitt arbeid på sjøen langs norskekysten. I tillegg til oppdragene som redningsskøytene utfører, driver Redningsselskapet også et omfattende forebyggende og holdningsskapende arbeid for økt sjøsikkerhet.

Komiteen mener at redningsaksjonen i mars 2019, da cruiseskipet Viking Sky kom i havsnød på Hustadvika, viser effektiviteten i samvirkemodellen for redningstjenesten. Den samlede innsatsen, også fra frivillige organisasjoner og enkeltpersoner som etablerte mottak på land for evakuerte passasjerer fra skipet, vakte internasjonal oppmerksomhet og anerkjennelse. Komiteen vil likevel påpeke at Viking Sky var svært nær ved å grunnstøte, og at et forlis med stor sannsynlighet ville ha utviklet seg til en av de største skipskatastrofene i norsk farvann i fredstid. Komiteen merker seg at det i ettertid blant annet ble reist spørsmål ved at cruiseskip som trafikkerer norske farvann, ikke er pålagt å ha utstyr om bord for å kunne ta imot nødslep. Komiteen merker seg videre at Statens havarikommisjon for transport har iverksatt undersøkelser etter hendelsen med Viking Sky, og at USA og Storbritannia deltar i undersøkelsene med sine respektive havarikommisjoner. Komiteen avventer ulykkesrapporten og mener regjeringen bør vurdere om konklusjonene i rapporten gjør det nødvendig å fremme forslag om nye krav til sikkerhet for cruiseskip i norske farvann. Komiteen viser videre til at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har evaluert håndteringen av Viking Sky-hendelsen, og at direktoratets evalueringsrapport ble overlevert til justis- og beredskapsministeren den 4. februar 2020. Konklusjonen er at redningsarbeidet fungerte svært godt, men at det også er lærdom å ta med fra nestenulykken. Komiteen merker seg at rapporten peker på at Norge ikke har en nasjonal plan for masseevakuering, og videre at

rapporten anbefaler større og samordnede øvelser for å bedre beredskapen for masseevakuering av denne typen.

Komiteen merker seg også at innsatsen fra de frivillige i Hustadvika kommune blir omtalt i positive ordelag i rapporten, og at direktoratet mener at myndighetene må vurdere om erfaringene fra mottakssenteret i Brynhallen skal settes i system, slik at en kan bruke denne modellen ved senere hendelser.

2.5 Nordområdene

Komiteen vil understreke viktigheten av at Norge deltar aktivt og inntar en lederrolle i det internasjonale og regionale samarbeidet i IMO og Arktisk råd for å sikre et høyt sikkerhetsnivå i polare områder og for å hevde norske interesser i nordområdene. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom samarbeidet i IMO har øvd påtrykk for å få på plass globale kjørerregler for skipsfart i polare farvann. Et viktig mål ble nådd da IMO vedtok Polarkoden ved resolusjon av november 2014 om trygghet og resolusjon av mai 2015 om miljø, med ikrafttredelse 1. januar 2017. Komiteen er tilfreds med at norske myndigheter derved har spilt en viktig rolle for å øke sjøsikkerheten og forebygge miljøkatastrofer i polare farvann. Komiteen er videre tilfreds med at Norge har en aktiv pådriverrolle i den bredt sammensatte arbeidsgruppa PAME (Protection of the Arctic Marine Environment) i Arktisk råd, og at PAME de siste årene har etablert seg som et godt forum for diskusjon om arktisk skipsfartspolitik.

Komiteen vil understreke viktigheten av å styrke infrastrukturen for bredbåndskommunikasjon i Arktis som en del av arbeidet med økt sjøsikkerhet. Komiteen merker seg at Space Norway siden 2015 har arbeidet med å etablere et system med to satellitter som skal gi døgkontinuerlig dekning for bredbåndskommunikasjon nord for 65. breddegrad, og at staten vil gå inn med egenkapital på rundt 1 mrd. kroner hvis selskapet klarer å forhandle fram avtaler som gir et forretningsmessig lønnsomt prosjekt. Komiteen merker seg videre at Kystverket har installert maritim bredbåndsradio (MBR) om bord på alle fartøyer med oljevernutstyr, deriblant sysselmannsskipet MS Polarsyssel, og på AIS basestasjoner på Svalbard. Komiteen er tilfreds med at arbeidet med å videreutvikle og utvide MBR-nettverket og tilhørende tjenester på Svalbard fortsetter.

Komiteen merker seg at det i de senere år har skjedd en betydelig styrking på rednings- og beredskapsområdet på Svalbard, og at Longyearbyen i dag fremstår som en plattform for redning og beredskap. Komiteen merker seg videre at Sysselmannen er i dialog med andre beredskapsaktører om å vurdere samlokalisering av utstyr i Longyearbyen. Sett i lys av den stadig økende aktiviteten i farvann rundt Svalbard og i

nordområdene generelt mener komiteen at dette er en ønsket utvikling som må videreføres.

Komiteen viser til SARiNOR I og II, som er to omfattende utredningsprosjekter om beredskap i arktiske strøk finansiert av Utenriksdepartementet og næringen i fellesskap. Hovedmålet for SARiNOR 2 har vært å kartlegge dagens beredskap mot akutt forurensning og ved bergingsoperasjoner, identifisere behov og definere fremtidens beredskapsløsninger for nordområdene. Komiteen viser til at det i utredningen framkommer at den store veksten i cruiseaktiviteten i polare farvann har skjedd «uten at den grunnleggende infrastrukturen legger til rette for å drive innenfor den samme risikoramme som en kan forvente på Fastlands-Norge».

Komiteen merker seg at Kystverket i samarbeid med Sysselmannen har etablert et beredskapsdepot for oljevernutstyr i Longyearbyen, og at noe beredskapsutstyr også er plassert i Ny-Ålesund.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, merker seg at sjøsikkerhet i nordområdene gis høy prioritet av regjeringen, og at styrking av sikkerhet og beredskap knyttet til økt aktivitet i nord er et innsatsområde både i nordområdestrategien som regjeringen la frem i 2017, og i den varslede nordområdemeldingen som skal legges frem høsten 2020.

Komiteen merker seg at regjeringen mener det er viktig å få implementert Polarkoden i skipsfarten i polare farvann, og er enig i dette. Komiteen ser at en slik implementering er krevende, og merker seg at Arktisk råd ved arbeidsgruppen PAME i 2017 etablerte et Arctic Shipping Best Practice Forum for å lette dette arbeidet. Komiteen merker seg videre at SarEx-øvelsene i 2016, 2017 og 2018 har vist at redningsutstyret om bord i skip som trafikkerer polare farvann, trenger oppgradering, og at kompetansen til sjøfolkene om bord må styrkes. Øvelsene har også vist at regelverket for redningsmidler er preget av tekniske og funksjonsmessige krav, og at det er behov for å tillegge den menneskelige faktoren økt fokus for å bedre overlevelsessevnen ved skipsulykker i polare farvann.

Komiteen vil videre understreke viktigheten av å satse på maritim kompetanse og viser til at økt aktivitet i nordområdene øker behovet for maritim arktisk kompetanse.

Komiteen viser til at Sopra Steria i 2015, på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet, utførte en utredning om behovet for å opprette et arktisk maritimt kompetansesenter for å imøtekomme behovet for god og oppdatert maritim arktisk kompetanse. Rapporten og høringsuttalelsene konkluderte med at det er behov for å bedre koordineringen mellom de ulike utdan-

ningsmiljøene ved å etablere en samhandlingsplattform, en såkalt arktisk maritim kompetansenode. Komiteen merker seg at regjeringen vil etablere en arktisk maritim kompetansenode under ledelse av Maritimt Forum, og støtter dette. Komiteen vil understreke viktigheten av at samordning og koordinering av arbeidet med å styrke arktisk maritim kompetanse tar utgangspunkt i innmeldte problemstillinger, utfordringer og behov fra aktører i skipsfartsnæringen. Maritimt Forum representerer denne næringen, og Maritimt Forum Nord har høstet verdifull erfaring gjennom å lede prosjektene SARiNORD, SARex og SARex Svalbard. Å plassere ledelsen av arktisk maritim kompetansenode hos Maritimt Forum vil sikre en erfaringsbasert, praktisk og næringsrettet tilnærming til arbeidet med å koordinere og samordne styrking av arktisk maritim kompetanse.

Universiteter, fagskoler og videregående skoler blir viktige deltakere i kompetanseplattformen for å kunne levere denne kompetansen.

2.6 Sikkerhet på fritidsbåter

Komiteen merker seg at både offentlige myndigheter og et stort antall organisasjoner arbeider målrettet for å redusere tallet på ulykker med bruk av fritidsbåt. Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet med tilhørende etater har et ansvar for sikkerheten til sjøs ved bruk av fritidsbåter. Komiteen merker seg at regjeringen anser at ansvarsfordelingen mellom disse er klart definert, og at rolleforståelsen er god. Komiteen merker seg videre at det er etablert et sakkyndig råd for fritidsfartøyer under ledelse av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket, der organisasjoner og offentlige myndigheter er representert.

Komiteen viser til at det er gjennomført to større undersøkelser med kunnskapsinnhenting om trender, utviklingstrekk og ulykker og hendelser med fritidsbåter i 2018, henholdsvis Båtlivsundersøkelsen til Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) og en kartlegging av ulykker med fritidsbåter utført av Statens havarikommisjon for transport (SHT). Komiteen merker seg at regjeringen vurderer det slik at disse to undersøkelsene innebærer at det ikke har vært behov for en egen sjøsikkerhetsanalyse på fritidsbåtområdet i forbindelse med utarbeidelsen av Meld. St. 30 (2018–2019).

Komiteen merker seg at undersøkelsen utført av SHT viser at det i perioden 2008–2017 har vært omtrent 1 200 ulykker og hendelser med fritidsbåter i snitt per år, og at det samlede ulykkestallet viser en økende trend i tiårsperioden. Dette må delvis ses i sammenheng med at det har blitt flere fritidsbåter i det samme tidsrommet. I tiårsperioden 2008–2017 var det 367 omkomne, og 23 personer omkom i fritidsbåtulykker også i 2018. To av ulykkene i 2018 er ikke tatt med i analysegrunnla-

get på grunn av utilstrekkelig informasjon. Ulykkestallene for 2018 viser at 11 personer omkom ved kantring eller fall over bord, 4 etter grunnstøting eller kollisjon og 4 etter å ha falt i sjøen mellom fortøyd båt og brygge. Mens omkomne etter kantringer og fall over bord antas ikke å ha vært ruspåvirket, var rus en medvirkende årsak ved dødsulykker som følge av grunnstøting og kollisjon og fall mellom fortøyd båt og brygge dette året (8 av 21 omkomne). De fleste av de omkomne i disse ulykkene hadde en promille betydelig over promillegrensen til sjøs (0,8 promille for føring av fritidsbåter under 15 meter).

Når det gjelder sammenhengen mellom rus og fritidsbåtulykker, viser komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, til rapporten fra SHT, side 14, der dette omtales slik:

«Erfaringene fra veitrafikk med å endre promillegrense viser at reduksjon av promillegrensen til 0,2 kan ha positive resultater ved at det blir færre personskader og dødsulykker. Samtidig viser erfaringene fra Skottland at det å redusere promillegrensen ikke uten videre medfører en reduksjon av ulykker så fremt ikke andre tiltak samtidig innføres, slik som økt promillekontroll av fritidsbåtførere.

Et spørsmål er hvilke likheter og ulikheter det er mellom de som kjører bil i ruspåvirket tilstand og de som fører båt i ruspåvirket tilstand. For å kunne iverksette målrettede tiltak, mener SHT det er nødvendig med mer kunnskap om hvorfor folk fører båt når de er moderat til tydelig ruspåvirket.»

Flertallet merker seg at regjeringen på dette grunnlaget ikke vil foreslå å endre dagens promillegrense på 0,8 promille, da det blir vurdert som usikkert om en reduksjon av promillegrensen vil ha den ønskede effekten i form av færre fritidsbåtulykker og omkomne.

Komiteen merker seg at regjeringen i tråd med konklusjonene i rapporten fra SHT vil be om at Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med relevante etater og organisasjoner utarbeider et bedre fakta- og statistikkgrunnlag knyttet til ulykker med fritidsbåter. Komiteen mener at innhenting av mer kunnskap om hvorfor folk fører båt i ruspåvirket tilstand, og dataserier over tid som kartlegger ruspåvirkning som en mulig medvirkende faktor ved båtulykker, må gis prioritet i dette arbeidet. Komiteen viser til det svenske lovverket, som fastsetter en differensiert promillegrense der grensen for førere av fritidsbåter som kan oppnå fart over 15 knop eller som er over ti meter, er 0,2 promille. Komiteen mener at en sammenligning av ulykkesfrekvens over tid for hurtiggående fartøyer i Norge og Sverige der ruspåvirkning er en medvirkende årsak, bør inngå i arbeidet med å utarbeide et bedre faktagrunnlag

angående sammenhengen mellom ruspåvirkning og ulykker med fritidsbåter.

Komiteen viser til at dagens lovverk skiller mellom næringsfartøyer og fritidsbåter, som er regulert henholdsvis i lov om skipssikkerhet og lov om fritids- og småbåter. Komiteen merker seg at det i noen sammenhenger kan være usikkert om fartøyer brukes i næringsvirksomhet, med den følge at det også er usikkert hvilken lov som gjelder. Komiteen merker seg videre at regjeringen derfor vil revidere fritids- og småbåtloven, blant annet for å klargjøre forskjellen mellom næringsfartøyer og fritidsbåter, og støtter dette.

Komiteen viser til at SHT etter Hugin-ulykken i Harstad i februar 2017 anbefalte at Sjøfartsdirektoratet burde innføre særskilte kompetansekrav for førere av hurtiggående fartøyer med inntil tolv passasjerer. Konkret anbefaler SHT et eget kurs for førere av fartøy i næringsvirksomhet som gjør over 35 knop. Komiteen finner det interessant at en klar majoritet av båteiere som har respondert i båtlivsundersøkelsen gjennomført av KNBF i 2018, er enig i at det bør innføres et eget hurtigbåtsertifikat. Komiteen viser videre til at Redningsselskapet under høringen om Meld. St. 30 (2018–2019) uttrykte et sterkt ønske om at det blir innført et eget høyhastighetssertifikat for fritidsbåter fra 40 knop. Komiteen merker seg at regjeringen vil vurdere om det bør innføres et eget teoretisk og praktisk kurs for førere av fritidsbåter som kan oppnå større fart enn 50 knop, og støtter dette. Komiteen imøteser en rask avklaring av dette spørsmålet.

Komiteen viser til at en klar majoritet av båteiere som har respondert i båtlivsundersøkelsen gjennomført av KNBF i 2018, er enig i at det bør innføres påbud om dødmannsknapp for hurtiggående båter. Komiteen merker seg at regjeringen vil vurdere et krav om dødmannsknapp og bruk av denne i motorbåter, og støtter dette.

Komiteen viser til kartleggingen av fritidsbåtulykker gjennomført av SHT, som viser at hver fjerde omkomne i 2018 var en utenlandsk turist som hadde leid båt. De som omkom, hadde liten erfaring med å føre båt under de rådende forholdene. Komiteen merker seg at omtrent 15 pst. av fritidsbåtulykker med omkomne de siste ti årene har vært knyttet til utleie eller fiske-turisme. Komiteen merker seg videre at regjeringen vil vurdere om det bør stilles særskilte krav til både leier og utleier av fritidsbåter, og at dette arbeidet nå er igangsatt av Sjøfartsdirektoratet. I arbeidet skal det vurderes om utleie av fritidsbåt er regulert på en slik måte at sikkerheten for leietaker er tilstrekkelig ivarettatt. For å få et godt kunnskapsgrunnlag skal Sjøfartsdirektoratet samarbeide med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Fiskeridirektoratet. Komiteen viser til høringsuttalelsen fra Redningsselskapet, der det blir anbefalt at havfisketurister skal kunne bruke VHF på eiers li-

sens, forutsatt at eier har gitt grunnopplæring til leietaker. Komiteen mener at det vil være naturlig å vurdere dette som en del av arbeidet med utredningen som Sjøfartsdirektoratet nå er i gang med.

Komiteen viser til at Redningsselskapet i dag driver et frivillig register av småbåter, og at det er anledning til frivillig registrering av fritidsbåter mellom 7 og 15 meter i Sjøfartsdirektoratets skipsregister. Komiteen merker seg at regjeringen på dette grunnlag ikke har planer om å innføre et obligatorisk småbåtregister på nåværende tidspunkt, og at Redningsselskapet i sin høringsuttalelse er enig i dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at 21 mennesker omkom i ulykker med fritidsbåt i 2018 og 28 omkom i 2019. Alkohol var en medvirkende årsak i minst åtte av ulykkene i 2018, mens russtatus er ukjent i ni av ulykkene. Disse medlemmer mener det er på tide å harmonisere promillegrensen for båtførere med promillegrensen på vei, og begrunner dette med faren for liv og helse. Det er imidlertid ingen grunn til å senke promillegrensen hvis dette ikke følges opp fra myndighetene slik at det blir en reell oppdagelsesrisiko. Skal vi sikre at færre dør i rusrelaterte ulykker på sjøen, er det behov for en holdningsendring, og disse medlemmer ber regjeringen synliggjøre at den mener alvor med en nullvisjon for drepte på sjøen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre dagens promillegrense for føring av fritidsbåt under 15 meter fra 0,8 promille til 0,2 promille.»

Disse medlemmer viser til at det siden 2010 har vært krav til båtførerbevis for å føre fritidsbåter med lengde over 8 meter eller motor på over 25 hk. Kravet gjelder for alle som er født i 1980 eller senere. Båtførerbeviset baserer seg på en teoretisk prøve, og det stilles i dag ingen krav til praktisk kompetanse. For å føre fritidsbåt i størrelsen fra 15 til 24 meter må man ha fritidsskipper-sertifikat. Mange båter har i dag stor motorkraft, og Båtlivsundersøkelsen fra 2018 viser at trenden er at det blir flere fritidsbåter med høyt farts- og skadepotensial. Disse medlemmer merker seg at Redningsselskapet foreslår at det bør innføres et høyhastighetssertifikat for fritidsbåter fra 40 knop, med både et teoretisk og praktisk kurs. Disse medlemmer støtter dette og mener primært grensen bør settes på 40 knop, men ser at det kan være grunner til at grensen skal heves noe, og ber derfor regjeringen vurdere dette nærmere.

Et høyhastighetssertifikat med en praktisk prøve for førere av raske båter vil kunne gi båtførere av høyhastighetsbåter den nødvendige kompetansen og dermed trygge den enkelte fører og andre sjøfarere. Samtidig må

ikke grensen settes for lavt, slik at terskelen for å kunne føre båt blir høyere for folk flest.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et høyhastighets-sertifikat som krever både en teoretisk og en praktisk prøve.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker økte krav til føring av raske fritidsbåter. Det gjelder strengere krav til opplæring, båtførerprøve og promillegrense. Disse medlemmer mener regjeringen på faglig grunnlag må fastsette hvor grensen for å utløse særlige tiltak settes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til skjerpede regler for å føre raske fritidsbåter, som f.eks. eget sertifikat, krav om praktisk opplæring og prøve og redusert promillegrense til 0,2 promille.»

3. Uttalelse fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteens medlemmer slutter seg til næringskomiteens utkast til innstilling til Meld. St. 30 (2019–2020) og har ingen ytterligere merknader.

4. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen endre dagens promillegrense for føring av fritidsbåt under 15 meter fra 0,8 promille til 0,2 promille.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innføre et høyhastighets-sertifikat som krever både en teoretisk og en praktisk prøve.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til skjerpede regler for å føre raske fritidsbåter, som f.eks. eget sertifikat, krav om praktisk opplæring og prøve og redusert promillegrense til 0,2 promille.

5. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Meld. St. 30 (2018–2019) – Samhandling for betre sjøtryggleik – vedlegges protokollen.

Oslo, i næringskomiteen, den 19. mars 2020

Geir Pollestad

leder

Steinar Reiten

ordfører

