

**Møte torsdag den 20. oktober 2011 kl. 10**

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 8):

1. Interpellasjon fra representanten Kari Henriksen til nærings- og handelsministeren:

«Det er stor oppmerksomhet rundt sjøsikkerhet. Det har vært ulykker og rapporter om hensynsløs ferdsel. Forslag om enkelttiltak har kommet: mer politi, lavere promillegrense, påbud om redningsvest eller båtførerbevis for alle er lansert. Sjøen er for alle og skal være trygg for alle som ferdes der. Sjøen skal ivareta mange hensyn: nyttrafikk, rekreasjon, det er arena for lek og friluftsliv for folk i alle aldre og i alle slags farkoster. Kystlinjen vår er lang og har forskjellige utfordringer. To forhold er vesentlige: hindre ulykker og skader og ha en ferdsel der man tar hensyn til hverandre. De fleste som ferdes til sjøs, er gode båtfolk, og mye fungerer bra, men noe bør forbedres.

Vil statsråden ta initiativ til en bred gjennomgang av regelverk, inkludert holdningsskapende arbeid, sammen med berørte instanser, slik at de forskjellige hensyn kan ivaretas og trygghet for alle sikres på en bedre måte?»

2. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant  
Kjell Bohlin*

**Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant Kjell Bohlin er død, 83 år gammel.

Lokal- og regionalpolitikeren, rikspolitikeren, internasjonalsen, journalisten og forfatteren Kjell Bohlin er borte. Han representerte Telemark og Arbeiderpartiet i tre perioder på Stortinget, fra 1977 til 1989. Han satt mesteparten av tiden i sosialkomiteen. I sin siste periode var han varapresident i Lagtinget. Han var delegat til FN, medlem av Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling og visepresident i Stortingets gruppe av Den Interparlamentariske Union.

Disse oppgavene medførte naturligvis en del reising for Bohlin. Han var imidlertid veldig glad i Stortinget og debattene her. Han utpreget seg som en debattglad politiker med et brennende engasjement for sosialpolitikken og i særdeleshet for de svakeste i samfunnet. Kjell Bohlin mente at Stortingets viktigste komité var den daværende sosialkomiteen, en komité han mente burde være obligatorisk for alle på Stortinget.

Kjell Bohlin hadde også en annen side: Gjennom flere bokutgivelser viste han hvordan han hadde et blikk for tilværelsens muntre sider. Han var også en skattet medarbeider i Telemark Arbeiderblad i mange år.

Han var varaordfører og ordfører i Bamble i mange år, han var fylkesvaraordfører i Telemark. I 1989 overtok han som fylkesmann i Telemark, en rolle han hadde fram til 1998.

Som pensjonist engasjerte han seg straks i kommunepolitikken i Bamble og i Telemark Arbeiderparti. Så sent som 27. april i år deltok han sammen med helse- og omsorgskomiteen i Bamble kommune på en befaring ved Bamble sykehjem.

Kjell Bohlin var politiker av hele sitt vesen; reflekterende, formidlende og tydelig i sitt språk og sin framferd. Det står stor respekt av hans innsats. Han viet hele sitt liv og over 50 av sine aktive år til tjeneste for samfunnet og de sosialdemokratiske verdiene.

Kjell Bohlin var glad og stolt over arbeiderkulturen.

Ved Kjell Bohlins bortgang har vi mistet en kraftfull røst og et bankende hjerte.

Vi lyser fred over Kjell Bohlins minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

**Presidenten:** Representanten Ib Thomsen vil framsette et representantforslag.

**Ib Thomsen (FrP) [10:04:19]:** På vegne av stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Kari Kjønås Kjos, Øyvind Korsberg og meg selv har jeg den ære å fremme et representantforslag om tiltaksplan for bekjempelse av selvmord.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:04:47]

*Interpellasjon fra representanten Kari Henriksen til nærings- og handelsministeren:*

«Det er stor oppmerksomhet rundt sjøsikkerhet. Det har vært ulykker og rapporter om hensynsløs ferdsel. Forslag om enkelttiltak har kommet: mer politi, lavere promillegrense, påbud om redningsvest eller båtførerbevis for alle er lansert. Sjøen er for alle og skal være trygg for alle som ferdes der. Sjøen skal ivareta mange hensyn: nyttrafikk, rekreasjon, det er arena for lek og friluftsliv for folk i alle aldre og i alle slags farkoster. Kystlinjen vår er lang og har forskjellige utfordringer. To forhold er vesentlige: hindre ulykker og skader og ha en ferdsel der man tar hensyn til hverandre. De fleste som ferdes til sjøs, er gode båtfolk, og mye fungerer bra, men noe bør forbedres.

Vil statsråden ta initiativ til en bred gjennomgang av regelverk, inkludert holdningsskapende arbeid, sammen med berørte instanser, slik at de forskjellige hensyn kan ivaretas og trygghet for alle sikres på en bedre måte?»

**Kari Henriksen (A) [10:06:08]:** Verden er fri for alle, sang vi da vi lekte som barn og skulle egle oss inn på noen som ville være i fred for oss. Sjøen er fri for alle. Det er bra og helt i tråd med Arbeiderpartiets politikk.

Sjølivet har vært viktig for nordmenn i uminnelige

tider, og ferdsel til sjøs har vært med på å skape vår nasjonale identitet. Vi er en sjøfartsnasjon.

Slekten min på den ene siden er en sjøfartsslekt. Farfar, oldefar og fire brødre til min bestemor var alle sjøfolk. De døde unge på sjøen, alle så nær som en. Godt sjømannskap var ikke alltid nok. Krig og uvær tok livet av folk. Folk har i uminnelige tider livnært seg av sjømat og dratt på fiske. Hele kysten rundt står det bautaeer over falne sjøfolk og de som ble igjen. Så vi har en lang og dyptgripende tilknytning til sjø og sjøliv.

Jeg har lett etter hvor mange lover og forskrifter som regulerer sjøfarten i dag. Jeg kan bare si at det er ufattelig mange. Sjøfartsdirektoratet har f.eks. lenke til over 100 forskrifter, så jeg har sluttet å telle. Men det er ikke så vesentlig. Det vesentlige er om vi trenger flere lover, eller om vi trenger en tilpasning av de eksisterende.

Å vise godt sjømannskap har alltid dreid seg om å være høflig og vise hensyn – hjelpe og gi plass. Frivilligheten har alltid hatt gode kår i sjølivet.

Vi fikk båt på 1960-tallet. Første året hadde vi en enog-en-halv-hest, året etter fikk vi en trehesters motor. Min far lærte oss at vi skulle ta hensyn til hverandre og til andre sjøfarende. Så vi sakkett på farten så snart vi nærmet oss en annen båt, og vi vinket og hilste. Møtte vi noen med fullastet båt, stoppet vi nesten opp for ikke å lage bølger – en trehester på en rosjetke, ikke mye bølger, for å si det sånn! Vi kunne faktisk kjøre lange strekk på full fart, for det var ikke særlig mange båter på sjøen, heller ikke om sommeren. Det var god plass til alle.

I dag er det annerledes. Det er kø i Blindleia, store og små båter om hverandre, nyttetraffikk, ja gamle «Øya» går ennå, og det er unger i store baderinger og i småbåter der de fisker i bukter og på åpne sjøstrekke. Og det er kajakkpadlere, flere og flere i all slags vær. For å si det sånn: Det er mange som ikke viser særlig hensyn. Det virker som om mange ikke vet hvordan det er å ha en liten båt. Er det noen langs land som skal om bord i en båt, kjører større båter rett forbi i full fart, så alle må vente med ombordstigning til bølgene har lagt seg. De verste er nesten de som mener det godt, de med de store båtene, som sakker på farten akkurat nok til at bølgene blir store, runde og tunge. Så selv om de fleste oppfører seg bra, er det flere og flere, etter min erfaring, som ikke har nok kjennskap til godt sjømannskap, som er frekke, hensynsløse og kjører uten omtanke.

Hvert år skjer det alvorlige ulykker på sjøen. Båter går på skjær og forliser. Mange utenlandske fritidsfiskere forliser i utleiebåter. De siste ti årene har det i gjennomsnitt omkommet 32 personer hvert år i forbindelse med bruk av fritidsbåt. Det meldes om rundt 10 000 skader på fritidsbåter hvert år, og i 2010 ble det utbetalt 413 mill. kr i erstatning.

Transportøkonomisk institutt har i reiselivsundersøkelsen fra 2009 beregnet at 33 pst. av befolkningen har tilgang til fritidsbåt, en økning på to prosentpoeng fra 2005. Så det blir flere og flere fritidsbåter. Før sa vi at fritidsbåtene var som hus, nå har de nådd hotellstørrelse.

Sammenligner vi ferdsel til sjøs med kjøring på vei, ser vi klare forskjeller: Veiene er avgrenset, en må ha tillatel-

se for å kjøre, det er synlige merker og skilter hele veien, og reglene er differensierte. Fritidssysler eller lek på veien er forbudt. Dersom førere av en bil ser barn langs veien, sakker de farten og svinger utenom.

Sjøen er for alle. Den skal romme lek, rekreasjon, trening og nyttetransport, og det skal være sikkert for alle å ferdes på sjøen uavhengig av hva man gjør.

På sjøen er ferdsel i større grad basert på tradisjon og tillit til at man viser hensyn til hverandre, en forståelse av at bølger og bevegelser i småbåter oppleves annerledes enn i «hus- og hotellbåter». Dernest er krav til førere, alder, kunnskap og sertifikater forhold som avgjør hvor store båter du kan føre, og i hvilke farvann du kan føre en båt.

Promille er en faktor som er utslagsgivende for sikkerheten til båtførere, passasjerer og møtende trafikk, akkurat som på veien. Vi vet at en stor del av ulykkene er knyttet til beruselse.

Merking av leia og trafikkfarlige steder er et annet viktig moment for sikkerheten. Mange ulykker skjer i mørke, og kombinasjonen lite synlige skjær og fjellknatter, mørke, høy fart, ikke bruk av redningsvest og promille er avgjørende for utfallet.

Overholdelse av alle lovene og forskriftene er en større utfordring til sjøs enn på vei. Tilstrekkelig med kontroller er nødvendig.

Jeg er veldig tilfreds med at også ministeren ser behovet for en grundig gjennomgang av hva som kan gi større sikkerhet for alle som ferdes til sjøs. For Arbeiderpartiet er det viktig å ha fokus på trygg og sikker ferdsel og sikre at «sjøen er fri for alle». Jeg er også tilfreds med at det er nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av sjøfartsdirektøren der de forskjellige sjøorganisasjoner og foreninger skal komme med råd. Det er interessant i denne sammenheng at sjøfartsdirektør Olav Akselsen 8. mars 1996 hadde interpellasjon om samme tema. Det skulle borge for god oppfølging av saken.

Hver sommer kommer det mange forslag: mer politi, lavere eller høyere promillegrense, påbud om redningsvest, båtregistre og båtførerbevis. Jeg tror det er viktig å se på alt dette, både på lovverket og på forskriftene. Med bakgrunn i antall lover og forskrifter som eksisterer på feltet i dag, bør det være rom for forenkling. Vår kyststripe er lang og har forskjellige utfordringer. Det bør også vurderes om man kan tenke seg differensierte soner, med forskjellige regler, slik det er på veien. Avhengig av befolkningstetthet og trafikkbilde – mengde og kvalitet på ferdselsåren – er det differensierte regler og forskjellig skilting på veien.

Jeg mener man også bør vurdere hvorvidt det kan være enkelte forhold som kan påbys til ulike tider, f.eks. at man ved ferdsel i mørke stiller flere krav til sikkerhet enn ved ferdsel om dagen, som redningsvest eller båtførerbevis.

Så mener jeg at promillegrensen må ned. Med den størrelsen som mange båter har, og den ulikevekten det er når de store og små båtene møtes, vil det etter mitt syn være riktig med en promillegrense tilsvarende den vi har på vei. Da bilen kom, var det allerede i 1912, i den første motorvognloven, krav til at føreren «er under kjøring pliktig til at være ædru». Jeg mener at med dagens trafikkbilde i de mest pressede områder har promil-

le og samtidig føring av båt ingen fornuftig eller logisk sammenheng.

Til sist vil jeg si noe om holdningsskapende arbeid. Jeg mener at man bør ha en bred satsing på dette, der frivillige organisasjoner, båtforeninger og fagorganisasjoner for sjømenn kan bidra til å sette godt sjømannskap på dagsordenen, også i fritidsbåtflåten. Selv vil jeg invitere til møter om dette i Agder, og jeg regner med at slike innspill vil bli tatt med i den videre behandling av saken.

Jeg ser fram til debatten. Selv om det ikke var mange som hadde tegnet seg da jeg gikk opp på talerstolen, hr. president, håper jeg det kommer noen etter hvert. Jeg håper at de innspillene som kommer her i denne salen, også blir tatt med i det videre arbeidet. Jeg ønsker lykke til med debatten, og jeg regner med at ministeren vil lytte.

**Presidenten:** Presidenten kan forsikre interpellanten om at loggen viser at mange etter hvert har tegnet seg.

**Statsråd Trond Giske [10:15:11]:** Representanten stiller spørsmål om jeg vil ta initiativ til en bred gjennomgang av regelverk og holdningsskapende arbeid sammen med berørte instanser, med det formål å øke sikkerheten for fritidsbåter.

La meg innledningsvis slå fast at Henriksen og jeg har hatt den samme tanken i hodet samtidig. Idet jeg ble kjent med interpellasjonen, hadde jeg akkurat bedt sjøfartsdirektøren om å nedsette en arbeidsgruppe som skal se på sikkerheten for fritidsbåter i et bredt perspektiv.

Det er i de senere årene satt i verk flere tiltak for å bidra til økt sikkerhet til sjøs ved bruk av fritidsbåter. Blant annet har denne regjeringen innført krav til obligatorisk båtførerbevis, vi har innført en sanksjonsordning for den som begår grove brudd på regelverket til sjøs, og tatt initiativ i fjor og i år til en holdningsskapende kampanje for bruk av vest for voksne menn.

På tross av dette er vi i ferd med å legge bak oss nok en sommer og høst hvor det har skjedd alvorlige ulykker med fritidsbåter med flere omkomne. Det er fryktelig trist når det som skal være en god opplevelse – nemlig å være på sjøen – får et tragisk utfall. Ekstra vondt er det når ungdom med hele livet foran seg går bort.

Det er lenge siden sikkerheten til fritidsbåter har vært vurdert og evaluert i en bred sammenheng. Jeg mener tiden nå er inne for en fullstendig gjennomgang av sikkerheten til fritidsbåter.

I slutten av august ba jeg derfor sjøfartsdirektøren om å nedsette en arbeidsgruppe med en bred sammensetning. Denne skal vurdere sikkerheten til fritidsbåter i et bredt perspektiv, herunder foreta en vurdering av årsaksforhold til at ulykker oppstår. Alle offentlige instanser som er involvert med sikkerhet til sjøs, er med i arbeidsgruppen.

Skal vi få et bredt perspektiv på gjennomgangen, er det viktig å sikre at relevante organisasjoner og brukergrupper får komme med innspill. Med dette for øye inviterte sjøfartsdirektøren 26. september i år til et åpent møte i direktoratet.

Sjøfartsdirektøren har fortalt meg at det var godt oppmøte og stor interesse for temaet, og at han fikk flere

innspill allerede på det første møtet. Arbeidsgruppen vil jobbe videre med disse og andre innspill og legge fram en rapport innen 1. april neste år. For å sikre god framdrift har departementet for øvrig gitt en ekstrabevilgning for å dekke kostnader i forbindelse med arbeidet.

Alle som har jobbet med sikkerhet – det være seg fritidsbåter eller nyttetraffikk – vet at det kreves møysommelighet og systematisk arbeid over tid for å heve sikkerheten til sjøs. Det finnes ingen enkle grep eller enkelttiltak som på kort sikt kan føre til en dramatisk nedgang i antall ulykker på sjøen. Det er summen av alt vi gjør, som kan gi resultater.

Jeg har tillit til at sjøfartsdirektøren og alle instanser som nå er involvert i arbeidet, vil snu hver en stein for å se på hvilke tiltak som kan iverksettes for å bedre sikkerheten for fritidsbåter på sikt. Jeg er spent på hvilke forslag arbeidsgruppen vil fremme, og jeg kan forsikre om at regjeringen vil vurdere alle tiltakene grundig.

At det er politisk interesse rundt dette også i Stortinget gjennom Henriksens interpellasjon, er veldig positivt. Det gir inspirasjon til arbeidet i arbeidsgruppen i Sjøfartsdirektoratet. Forhåpentligvis vil debatten også kunne gi gode ideer til dette arbeidet. Jeg vet at sjøfartsdirektøren og arbeidsgruppen følger det som skjer i Stortinget i dag, med stor interesse og vil i likhet med departementet ta med seg de forslag, ideer og synspunkter som kommer fram. Det kan jo tenkes at de tiltakene som arbeidsgruppen foreslår, også kan kreve lovendring, forskriftsendringer, endring i ulikt regelverk eller bevilgninger. Så dette er i høyeste grad en relevant sak for ulike sider ved Stortingets arbeid, men også selvsagt for stortingsrepresentanter som representanter for befolkningen langs en lang og vakker kyst, som skal være – nettopp som interpellanten sa – for alle.

**Kari Henriksen (A) [10:19:03]:** Jeg er veldig glad for de signalene som næringsministeren gir. Det han peker på, viser at det er gjort mye, men som ministeren også sier, er det lenge siden det har vært en helhetlig gjennomgang. Jeg synes det er veldig bra at ministeren allerede nå signaliserer en tydelig og bred gjennomgang, for jeg tror det er det vi trenger. Vi har nok av forslag om enkelttiltak, men nå trenger vi å se dette i sammenheng. Jeg er også veldig glad for at ministeren tar til orde for å lytte veldig nøye på det som kommer fram, og er positiv til å ta de signalene som kommer her fra Stortinget, med i det videre arbeidet.

**Statsråd Trond Giske [10:20:12]:** Vi skal ta med oss alle gode ideer og forslag som kommer, men vi må jo også understreke at det er ikke slik at vi nå venter på en arbeidsgruppe og stortingsdebatt for å iverksette tiltak. Det er mye som skjer allerede: sjøvettkampanjer, kontroll, regelverk for promille til sjøs, farleder, hastighetsbegrensninger, Redningsselskapets arbeid, krav til fritidsbåter i ulike regelverk. Så dette kommer forhåpentligvis som en hjelp til alt det arbeidet som gjøres, slik at vi utvider og styrker arbeidet for et godt og trygt båtliv for alle og for å få ned ulykkesstatistikken så langt som mulig.

**Else-May Botten (A) [10:21:13]:** Jeg tenker på sommeridyll som en ønsket heading i denne interpellasjonen. Det er følelsen av å ha fri, fuglesang, bølgeskulp, sjølukt og lyden av båter som farer att og fram. Sommeridyll kan også være lyden av deLillos' sang «Neste sommer», der det bl.a. heter i teksten:

«Det var en gang en sommer i nittenhundre-og-nittitre  
Hvor verden lå ufarlig langs Norges kyst et sted»

Det sier ganske mye i forhold til dette. Og så er refrenget:

«Når du en gang kommer neste sommer  
Skal jeg atter være her  
Og vi skal synge gamle sanger om igjen»

Det er nettopp det dette handler om, at vi skal ses igjen etter sommeren fordi vi kjører trygt fra A til B, og at ingen dør eller blir utsatt for ulykker på grunn av uvettig kjøring. Men hvordan er det vi skal gjøre dette? Det er noe med å bruke det vettet du har fått – sjøvett er utrolig viktig – og det i seg selv kan selvsagt være med og bidra til at en unngår mange ulykker. Men vi som politikere må tenke på hvordan vi kan påvirke og bidra, slik at flere kan få bedre sjøvett – gjennom holdningsskapende kampanjer og visjonære virkemidler, slik en gjør det etter norske veier, f.eks. med skiltene med bilbelteklame langs veien. Vi bør bli påminnet om sjøvett titt og ofte. Vi kan selvsagt lage strengere regler, slik at alle, på grunn av uvettige gjerninger til noen få, må pålegges strengere regler. Men man kan også se på det som et viktig forebyggende arbeid.

Restriksjoner og strengere regler er én ting, men da må vi også følge opp med kontroller og sanksjoner for å påse at dette regelverket blir fulgt. Derfor må en i den sammenheng også se på politiets ressurser når det gjelder bemanning og utstyr til å være på sjøen, for i høysesongen er det ønskelig at politiet følger med, at de kan være raskt på plass, at de jobber forebyggende med å kjøre litt rundt i de områdene hvor sjøtrafikken er stor. Holdningskampanjer rundt konsekvenser av uvettig kjøring er viktig. Det samme er sikkerhetsutstyr om bord. Ikke minst bør man oppfordre flere til å ta båtførerbeviset.

Det er for lett å tenke at det bare er ungdom som kjører uvettig. Jeg synes det ofte blir vinklet slik. Men som det også tidligere har vært sagt, er det mange middelaldrende menn som kjører altfor fort, og som havner i denne dødsulykkestatistikken. Derfor bør vi se på om krav til båtførerbevis eller tøffere sanksjoner kan være med på å roe ned også denne gruppen.

Hver sommer skjer det mye uvettig kjøring. Noen blir tatt, andre kommer seg unna uten uhell, mens noen skader både seg selv og andre. Jeg synes det er en felles oppgave å si fra når vi ser uvettig kjøring, og vi politikere må vi se på hvordan vi best mulig kan nyte båtlivet og sommerdagene uten å havne i en sånn ulykkesituasjon. Jeg er derfor svært glad for at næringsministeren nå har gitt sjøfartsdirektøren i oppgave å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerheten til fritidsbåter i et bredt perspektiv. Ved enda bedre rammer for tryggheten vil folk kunne møtes igjen også neste sommer og ikke minst møtes på sjøen og kose seg og nyte gode dager. Ved en slik gjennomgang kan

nye, gode tiltak dukke opp, og ikke minst kan man få bekreftet hva som er den beste retningen å ha framover rundt dette regelverket. Og regjeringens politikk vil ha stø kurs i denne sammenheng, noe vi setter utrolig stor pris på.

**Svein Harberg (H) [10:25:14]:** Kari Henriksen etterlyste flere på talerlisten, og det forstår jeg godt, for dette er en viktig sak. Så er det jo gjerne sånn i Stortinget at når det er stor enighet om sakene, er det ikke det store engasjementet. Men jeg har i hvert fall lyst til å takke for at dette blir løftet fram, for det er en viktig sak.

Nå er det sånn at Kari Henriksen og jeg bor i samme landsdel, på det praktfulle Sørlandet, og der opplever vi dette som en konkret utfordring i hverdagen, og vi har det nært innpå oss.

Jeg er oppvokst med en bestefar som levde sitt liv på sjøen, og det han lærte meg hele tiden, var at jeg måtte ha respekt for sjøens farer, og det måtte jeg ta med meg også når jeg skulle handle og bevege meg i forhold til andre sjøfarende. Det var de to viktige prinsippene. I dag står man på dekk i tredje etasje med blikket fast rettet på GPS-en, men der står det ingenting om at man skal ta hensyn til andre sjøfarende. Vi opplever stadig fartøyer på sjøen som oppfører seg på en måte som er direkte farlig for andre, og også for seg selv. Dette forplanter seg fra én generasjon til den neste, og plutselig er hele dette perspektivet om respekt for sjøens farer og andre sjøfarende helt borte.

Det er flott at statsråden bekrefter at dette nå løftes som sak. Det setter vi veldig pris på. Jeg håper dette kan bli en sak der flest mulig involveres, og at så mange involveres at det faktisk blir en debatt i landet om det. For det er da vi virkelig får uttelling for sakene våre. Vi kan gjøre vedtak i det politiske miljø, sammen med dem som er mest involvert i disse sakene, men vi må løfte denne saken ut, for dette gjelder mange.

Det har vært løftet fram mange ideer om tiltak, og det tror jeg er viktig. Jeg tror vi skal diskutere mange tiltak. Det er likevel ingen enkelttiltak som er avgjørende for hvordan dette skjer, men det som er avgjørende, er hvordan vi igjen kan innarbeide de gode holdningene. Det viktigste er å hindre uvettig adferd som gir ulykker, og som skaper disse situasjonene.

Jeg er glad for at Kari Henriksen også var inne på dette med forebyggende arbeid, for samtidig som vi må gripe fatt i de voksne mennene, som det var sagt her, og som nok er en stor del av trusselen, så er det viktig å begynne med de unge og lære dem opp. Da er jeg glad for at det i budsjettet er påpekt at f.eks. Redningsselskapet skal videreutvikle og drive med opplysning og forebyggende sjøsikkerhetsarbeid. Utfordringen blir for så vidt, og det må jeg få påpeke, at Redningsselskapet nå går ut og varsler at de må redusere virksomheten sin på grunn av manglende bevilgninger. Så det er en utfordring som jeg også ber statsråden ta med, at det gripes inn fra flere andre felt. Han bør nok også involvere noen andre statsråder i prioriteringene her. Selv har jeg flere ganger påpekt den reduksjonen i polititjeneste på sjøen som vi har opplevd i vår landsdel på grunn av manglende ressurser, både til utstyr og til bemanning. Det er nå engang sånn at tilstedeværel-

se av politi gjør noe med adferden vår på sjøen. Derfor er det viktig at det følges opp også i disse budsjettkapitlene. Det håper jeg kan bli en del av de viktige signalene som kommer ut av det arbeidet som nå skal gjøres.

Jeg håper statsråden sørger for at flest mulig miljøer blir involvert i debatten, at det ikke bare skjer med de sentrale som har dette som jobb, men at alle kan involveres – at politiske miljøer kan involveres, at ungdomsorganisasjoner kan involveres – på en slik måte at vi virkelig får jobbet med det holdningsskapende arbeidet. Vi er nødt til å sørge for at det igjen kan bli slik representanten her refererte fra sangen, at vi koser oss på sjøen, at vi gleder oss til å reise på sjøen, at vi ikke er bekymret når vi ser andre komme, og at vi også kan putre inn på kvelden uten å være redd for at ulykker skjer. Voksne må påvirkes, det må være en del av opplæringen og utdanningen, og organisasjonene som arbeider med dette, må sikres gode vilkår. Jeg gleder meg til denne saken får stor oppmerksomhet.

**Alf Egil Holmelid (SV) [10:30:26]:** Eg vil takke representanten Henriksen for å ha teke opp ei veldig viktig sak.

For oss som har vakse opp i båt, og som likar godt å bruke fritida vår på sjøen, er det ei sak som verkeleg har stor interesse, og som betyr mykje for livskvaliteten for mange av oss.

Fritidstrafikken – som ofte er det vi tenkjer mest på, og som får mest oppmerksmd i denne saka – har endra seg dramatisk sidan eg var ein liten gut. Med dei båtane vi har i dag, med den farten og den avstanden frå sjøflata opp til personen som sit og styrer, er det ein heilt annan situasjon enn det vi hadde den gongen. Og det er ikkje nok med det. Det er ikkje berre det at båtane har endra seg og farten har endra seg. No er det også heilt andre grupper på sjøen. Tidlegare var det gjerne sånn at dei som voks opp ved sjøen, brukte sjøen. I dag kjem det folk frå heilt andre delar av landet, set seg i ein stor båt med stor motor, køyrer etter GPS og håpar at det går bra.

Det er så mange ting som har endra seg når det gjeld å bruke sjøen på fritida, som gjer at det verkeleg er behov for å sjå på kva for reglar vi må ha for at det skal bli ein trygg plass å opphalde seg.

Kvar sommar er det fokus på desse tinga. Dei fleste av oss har vel blitt intervjuet av både aviser og tv i løpet av sommaren om kva som skjer i samband med ulukker på sjøen i sommarmånadene. Faren er at når sommarmånadene er over og alle dei andre sakene kjem på dagsordenen, gløymer vi dette eller legg det til side, og så er vi like langt neste sommar.

Derfor er det veldig bra at representanten Henriksen no tek opp ei sak som gjer at vi får sett det i fokus over tid – at vi får sett ting i samanheng. Då er det, som veldig mange har vore inne på her, eit breitt spekter av ting vi må sjå på.

Fartsgrense i kystnære område meiner eg det er veldig viktig å sjå på. Representanten Henriksen var inne på korleis ein oppfører seg i mørkret. Viss ein er ute i liten båt – som eg ofte er – og ser dei store skipa kome, føler

ein seg relativt liten, for å seie det mildt. Så her er det ein del ting det absolutt er verdt å sjå på.

Fleire har vore inne på at den beste måten å løyse slike problem på, er førebygging – å tenkje igjennom også i denne samanhengen korleis ein kan førebyggje på ein god måte. Kva kan vi gjere i skulen, f.eks.? Kan vi ha eit valfag om det å oppføre seg på sjøen, når vi no skal få nye valfag i ungdomsskulen? Vi må, som førre talar var inne på, tenkje breitt når det gjeld korleis vi kan drive førebygging. Sidan det har vore så populært å sitere folk her: Eg har ein forfattar som eg likar godt, Jakob Sande, og han har sagt:

«I morgon skal eg byrje på eit nytt og betre liv, trur eg.»

Eg håpar vi kan begynne eit nytt og betre liv, sikkert!

**Irene Lange Nordahl (Sp) [10:34:05]:** Jeg vil starte med å takke interpellanten for å ta opp et viktig spørsmål, som svært mange er opptatt av.

Fra Senterpartiets side er vi svært opptatt av sikkerhet på sjøen, ikke minst etter en rekke tragiske ulykker sist sommer. Dette er hendelser som gjør inntrykk på oss alle, og det er viktig å se på tiltak med det formål å forebygge ulykker i framtiden.

Jeg vil også takke statsråden for et godt og grundig svar.

Fra Senterpartiets side ser vi fram til at det nå blir en bred gjennomgang av regelverket samt igangsetting av holdningsskapende arbeid for å øke sikkerheten for fritidsbåter.

Jeg viser videre til at det de senere årene er satt i verk flere tiltak for å bidra til økt sikkerhet til sjøs ved bruk av fritidsbåter. I den sammenheng vil jeg nevne innføring av krav til obligatorisk båtførerbevis. I tillegg er det innført en sanksjonsordning for den som begår grove brudd på regelverket til sjøs.

På bakgrunn av ulykkene sist sommer kom spørsmålet om påbud om bruk av redningsvest i fritidsbåter opp som tema. Det har også vært løftet opp som tema flere ganger tidligere. Jeg mener dette er et innspill som statsråden bør se nærmere på, når en nå skal gjennomgå dagens regelverk. I tillegg bør en se på promillegrenser og andre nødvendige tiltak. Vi vet at det er et sett av hendelser som er bakgrunnen for de ulykkene vi nå har vært vitne til, og det er ulike hendelser som er bakgrunnen. Dette bør man gå inn og se på, og så bør man se på muligheten for å innskjerpe tiltak for å forebygge ulykker.

I tillegg til regelverk og holdningsskapende arbeid er det flere instanser og organisasjoner som gjør et viktig arbeid for sikkerhet på sjøen. Det er viktig å legge til rette for god samhandling mellom disse, til det beste for alle som ferdes på sjøen.

Jeg ser fram til videre oppfølging av saken og til flere debatter i tiden framover. Dette er en debatt som det er viktig å holde levende, også i andre deler av året enn når ulykkene skjer. Det er jo nettopp i de delene av året man må jobbe aktivt med å få på plass tiltak og forebygge ulykker i neste sommersesong.

**Kari Henriksen (A) [10:36:47]:** Først vil jeg takke for de innspillene som har kommet. Jeg ser jo at det er stor enighet om hovedtrekkene i hva som bør gjøres. Det er pekt på holdninger, på forebygging, på regler og forskrifter, og den siste tieren tok også opp samhandling, som også blir et vesentlig moment når en skal se på dette.

Alf Egil Holmelid nevnte at en bør ha fokus på dette også andre tider av året. Det er jeg helt enig i. Det må være både et helhetlig og et helårig prosjekt. Også når det gjelder holdningsskapende arbeid, mener jeg at vi kan ikke bare ha det om sommeren, vi må også ha det hele året for å få opp den bevisstheten.

Så vil jeg si til slutt at noe av dette kommer sikkert til å bli mer debattert når det kommer forslag om konkrete regler, for der er nok den politiske uenigheten større. Men det er også en type kulturverdi, hvis jeg kan bruke det ordet, som jeg tenker vi må debattere litt, og det er grenseoppgangen mellom det å være individer og egoistiske og det å ta hensyn til hverandre på sjøen. Alle her har pekt på holdninger. De holdningene tror jeg en må utprøve og utfordre når en skal lage dette nye regelverket, for egoisme hører ikke hjemme til sjøs.

**Statsråd Trond Giske [10:38:38]:** Jeg takker for gode innspill, og jeg er sikker på at arbeidsgruppen legger merke til at Stortinget tar opp saken, Sjøfartsdirektoratet likeså. Det kommer vel veldig godt fram i salen her at veldig mye handler om holdninger. Det handler om enkeltmenneskers personlige valg og ansvar for seg selv, for sine medpassasjerer om bord i båten og ikke minst for andre som ferdes til sjøs. For det skal vi være klar over, at vi ved uaktsom handling ikke bare setter oss selv i fare, men vi ødelegger også for andre som bruker sjøen som en fritidsarena.

Det skal også sies at de aller fleste bruker sjøen på en fornuftig og vettig måte og har stor glede av å være til sjøs. Vi har mange ulykker – vi har for mange ulykker – men vi har også enormt mange mennesker som gjennom en lang sommer og også til dels om vinteren bruker sjøen aktivt.

Vi skal klare å kombinere holdningsskapende arbeid og regler på en god måte. Vi skal balansere krav til alle, samtidig som man skal ha frihet under ansvar. Det må være en kombinasjon av vektlegging av det individuelle ansvaret og det holdningsskapende arbeidet og de restriksjoner og krav som vi setter. Det er også i det bildet vi må se forslaget om påbud av redningsvest. Det må også være slik, når vi vurderer disse tingene, at det er mulig å håndheve og mulig å bruke de påbudene og reglene vi lager, på en praktisk og god måte. Denne balansegangen må vi hele tiden vurdere, slik at vi både tar vare på trykningen og sikkerheten og tar vare på trivselen og friheten som det er å være til sjøs. Jeg er helt sikker på at vi skal klare det i arbeidet framover.

**Presidenten:** Dermed er debatten i sak nr. 1 avsluttet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** I sak nr. 1 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 2 [10:46:32]

#### Referat

- (13) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen og Vigdis Giltun om å gjøre endringer i dagens regelverk i sosialhjelpen til mor eller far dersom de har barn som har egen biinntekt, samt gjøre den kommunale sosialhjelpen om til et statlig ansvar under Nav (Dokument 8:4 S (2011–2012))
- (14) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen og Vigdis Giltun om å nedsette et offentlig utvalg for å utrede løvfestet minstelønn – tiltak mot uønskede arbeidsbetingelser i det norske arbeidsmarkedet (Dokument 8:6 S (2011–2012))  
Enst.: Nr. 13 og 14 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
- (15) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Korsberg, Solveig Horne, Ib Thomsen, Mette Hanekamhaug om å endre lovverket til å bli tilpasset retningslinjer for amatør- og proffboksing (Dokument 8:7 S (2011–2012))  
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
- (16) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, André Oktay Dahl, Anders B. Werp, Svein Harberg og Siri A. Meling om en bredt anlagt politistudie og økt samfunnsikkerhet (Dokument 8:3 S (2011–2012))  
Enst.: Sendes justiskomiteen.
- (17) Den Norske Nobelkomité meddeler at Nobels fredspris for 2011 er tildelt Ellen Johnson Sirleaf, Leymah Gbowee og Tawakkul Karman
- (18) Arbeids- og sosialkomiteen melder å ha valgt Robert Eriksson til leder, Karin Andersen til første nestleder og Anette Trettebergstuen til andre nestleder.
- (19) Energi- og miljøkomiteen melder å ha valgt Erling Sande til leder, Siri A. Meling til første nestleder og Eirin Sund til andre nestleder.
- (20) Familie- og kulturkomiteen melder å ha valgt Gunn Karin Gjøl til leder, Solveig Horne til første nestleder og Øyvind Håbrekke til andre nestleder.
- (21) Finanskomiteen melder å ha valgt Torgeir Micaelsen til leder, Ketil Solvik-Olsen til første nestleder og Jan Tore Sanner til andre nestleder.
- (22) Helse- og omsorgskomiteen melder å ha valgt Bent Høie til leder, Kjersti Toppe til første nestleder og Tore Hagebakken til andre nestleder.
- (23) Justiskomiteen melder å ha valgt Per Sandberg til leder, Jan Bøhler til første nestleder og André Oktay Dahl til andre nestleder.
- (24) Kirke-, utdannings- og forskningskomiteen melder å ha valgt Marianne Aasen til leder, Dagrun Eriksson til første nestleder og Tord Lien til andre nestleder.
- (25) Kommunal- og forvaltningskomiteen melder å ha valgt Heikki Holmås til leder, Gjermund Hage-

- sæter til første nestleder og Ingalill Olsen til andre nestleder.
14. (26) Kontroll- og konstitusjonskomiteen melder å ha valgt Anders Anundsen til leder, Per Olaf Lundteigen til første nestleder og Martin Kolberg til andre nestleder.
15. (27) Næringskomiteen melder å ha valgt Terje Aasland til leder, Svein Flåtten til første nestleder og Harald T. Nesvik til andre nestleder.
16. (28) Transport- og kommunikasjonskomiteen melder å ha valgt Knut Arild Hareide til leder, Anne Marit Bjørnflaten til første nestleder og Bård Hoksrud til andre nestleder.
17. (29) Utenriks- og forsvarskomiteen melder å ha valgt Ine M. Eriksen Søreide til leder, Svein Roald Hansen til første nestleder og Bård Vegar Solhjell til andre nestleder.
- Enst.: Nr. 17–29 vedlegges protokollen.
- Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.
- Forlanger noen ordet før møtet heves? Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 10.47.

---