



Dokument nr. 8:21

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Grethe Fossli, Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Svein Roald Hansen og Gunn Karin Gjøl

Forslag fra stortingsrepresentantene Grethe Fossli, Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Svein Roald Hansen og Gunn Karin Gjøl om obligatorisk opplæring av førere av fritidsbåter

Til Stortinget

BAKGRUNN

Ulike sider ved bruk av fritidsbåter har vært belyst i en rekke offentlige utredninger eller rapporter, i tillegg har Stortinget ved flere anledninger både på 1980-tallet og 1990-tallet behandlet sider ved bruk av fritidsbåter opp gjennom årene. Noen av disse dokumentene er:

- NOU 1978:32 Fritidsbåten
- St.meld. nr. 83 (1980-1981) Om fritidsbåten
- St.meld. nr. 83 (1981-1982) Tilleggs melding etter regjeringsskifte
- Innst. S. nr. 159 (1982-1983)
- St.meld. nr. 40 (1986-1987) Om friluftsliv
- Innst. S. nr. 235 (1987-1988)
- Fritidsbåtpolitikken - rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet 1988
- Arbeidsgruppe til bekjempelse av ulykker med fritidsfartøy oppnevnt av Utenriksdepartementet 1996

Alle disse dokumentene har noen felles konklusjoner, nemlig at de fleste ulykker med fritidsfartøyer er forårsaket av høy fart, bruk av rusmidler, manglende redningsutstyr og manglende maritim kompetanse.

Den siste arbeidsgruppen som avga innstilling i 1996, foreslo en rekke tiltak for å redusere ulykker med fritidsbåter. Noen av disse er gjennomført, men

flere er lagt til side, eller utsatt. Noen er også delvis videreført gjennom "Handlingsplan mot ulykker med fritidsbåter", som ble lagt frem av regjeringen Bondevik i april 1999.

Arbeidsgruppen til bekjempelse av ulykker med fritidsfartøyer av 1996 sa følgende om obligatorisk opplæring:

"Det er på det rene at også fritidsbåter med stort fartspotensiale kan utgjøre en høy sikkerhetsrisiko, dersom de ikke brukes med fornuft. I dag kan en som er 16 år for eksempel føre en båt med flere hundre hestekrefter i 50-70 knop. Til sammen likning, kan nevnes at det kreves sertifikat for å føre en moped med 5 hestekrefter og maks 50 km/t.

Hittil har mange hatt nytte av frivillig båtførerkurs. Erfaringene tilsier imidlertid, at nettopp de aller mest fartsglade har vært vanskelige å nå med slike kurs, som i hvert fall ville gitt et visst minimum av kunnskaper.

For å motvirke ulykker med et stadig økende antall svært hurtiggående fritidsbåter, er det, etter gruppens syn, helt nødvendig å sikre at førere av slike båter har et visst minimum av kunnskaper om de farer som kan oppstå til sjøs og om de regler som gjelder for sikker ferdsel der."

Gruppen foreslo at det skulle innføres krav om opplæring og sertifikat for å kunne føre fritidsbåter som kan oppnå 10 knop eller mer, har 10 hestekrefter eller er over 8 m. Dette var i tråd med deler av forslaget fra 1988 fra Miljøverndepartementets arbeidsgruppe. De sa videre at kravet burde gjelde fra fylte 16 år og at overgangsregler eventuelt burde fastsettes i nødvendig omfang for aktuelle båtbrukere fra eldre årsklasser.

Gruppen foreslo videre at opplæringen skulle skje i privat regi, finansiert av brukerne selv, men at det offentlige skulle fastsette kravene til opplæring. Gruppen foreslo at det skulle etableres et samarbeid mellom berørte myndigheter for å fastsette nødvendige krav til kunnskaper. Kystdirektoratet og Sjøfarts-

direktoratet, i samråd med andre viktige faginstanser, burde stå sentralt i dette arbeid. Gruppen forutsatte at et slikt arbeid skulle utføres i nær kontakt med etablerte institusjoner som allerede hadde spesialisert seg på slik opplæring. Det såkalte båtførerbeviset burde kunne kreves som minimum.

Kunnskaps-/ferdighetskravene foreslo de skulle utredes nærmere av Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet (KUF) med bistand av Sjøfartsdirektoratet, Kystdirektoratet og Statens forurensningstilsyn, eventuelt også andre berørte myndigheter, og i samråd med båtfolkets organisasjoner.

Dette sammen med andre tiltak som generell fartsgrense, promillegrense og bedre håndheving av regelverket ble den gang vurdert. Noe er gjennomført, men obligatorisk båtføreropplæring er ikke innført.

Arbeidsgruppen avsluttet sitt arbeid i april 1996, altså for åtte år siden. Siden den gang har flere tatt opp kravet om obligatorisk båtføreropplæring.

Det forslagsstillerne imidlertid kan konstatere er at det har vært en økning i antall ulykker til sjøs. Dette har sammenheng med flere ting, antall fritidsbåter har økt betydelig de seinere årene, båtene blir større og større, det samme gjelder motorene. I tillegg har mange svært avansert utstyr som er komplisert å bru-

ke. I tillegg til at en del av båtførerne ikke har kunnskaper nok i forhold til å føre båt, så spiller nok også bruk av alkohol en rolle i en del av ulykkene.

I sommer har debatten om obligatorisk båtføreropplæring igjen blusset opp, bakgrunnen er bl.a. at Redningsselskapet og redningshelikoptertjenesten kan rapportere om ca. åtte tusen nødssituasjoner til sjøs, hvor de måtte rykke ut. Mange av tilfellene skyldtes manglende elementær kunnskap om egen båt og det å ferdes på fjorden.

Havnepolitiet i Oslo og Norsk Folkehjelp har tidligere uttalt at det bør innføres obligatorisk båtføreropplæring. Nå støtter også Kongelig Norsk Båtforbund kravet.

I EU skal det nå være under arbeid et felles opplegg for obligatorisk båtføreropplæring, flere land i Europa har allerede innført opplæringen.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om obligatorisk båtføreropplæring.

11. november 2004