



Representantforslag 107 S

(2015–2016)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Magne Rommetveit, Kjell-Idar Juvik, Else-May Botten, Kari Henriksen og Gunvor Eldegard

Dokument 8:107 S (2015–2016)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Magne Rommetveit, Kjell-Idar Juvik, Else-May Botten, Kari Henriksen og Gunvor Eldegard om betre sjøtryggleik for fritidsbåtfolk

Til Stortinget

Bakgrunn

I grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 kjem det fram at 476 personar har omkomme i samband med bruk av fritidsfartøy i perioden frå 2002 til 2015. Berre i 2015 omkom 37, ein auke på ni eller 32 pst. frå året før. Samanlikna med skipsulukker ved ferdsel til sjøs i næring er talet omtrent seks gonger høgare når det gjeld drepne knytt til bruk av fritidsbåt. Forslagsstillarane viser til at det gjennom fleire år til samanlikning har vore ein markant nedgang i talet på drepne og hardt skadde i biltrafikken. For vegtrafikken har ein fått ei halvering av talet på dødsfall den siste 10-årsperioden, men på sjøen har talet på drepne ikkje minka. Dette er etter forslagsstillarane si meining urovekkjande.

I Kystverkets sikkerhetsanalyse frå 2015 heiter det:

«Det relativt sett lave tallet for næringsfartøy, kan indikere at tiltak som for eksempel navigasjonskompetanse, regelverk, moderne utrustning om bord, og sjøsikkerhetstenester gir ein positiv virkning. En del av disse tiltaka nyttes av både næringsfartøy og fritidsfartøy, slik som kart og fyr og merker, men den store forskjellen i tallet omkomne kan tyde på at det vil være riktig å overføre noe mer av ressursinnsatsen på forebyggende sjøsikkerhet til nettopp å prøve å redusere tallet på alvorlige ulykker med fritidsfartøy.»

Forslagsstillarane viser til at det kvart år har vore over 300 brannar i båt, men det er ikkje god og systematisk nok gransking av korleis desse brannane oppstår. For fritidsbåtflåten er det eit stort problem at ein i liten grad har kunnskap om årsakene til ulukkene.

Det vil vera viktig med innsamling av data, som i neste omgang kan brukast til å førebyggja og hindra fleire brannar i fritidsbåt. Trong for styrka sjøtryggleik er faktisk endå større neste år enn i år! Hovudkonklusjonen i sjøsikkerhetsanalysen syner at trafikk langs kysten vil auka med om lag 40 pst. fram mot 2040 og at dette kan føra til fleire ulukker dersom ein ikkje får styrka sjøtryggleiken.

Forslagsstillarane registrerer at Sjøfartsdirektoratet og Kystverket av budsjetta sine brukar forholdsvis lite av midlane spesifikt på tryggleik for fritidsbåtar. Ei betre og annleis bruk av ressursane kan ifølgje Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) vera mogleg om ein henta inn data og førte betre statistikk over ulukker med fritidsbåtar. Forslagsstillarane meiner overføring av erfaring og kompetanse knytt til fartøy i næring i både Kystverket og Sjøfartsdirektoratet bør nyttast til å førebyggja ulukker og skadar med fritidsbåt. Forslagsstillarane viser til Innst. 13 S (2015–2016), der medlemmene i transport- og kommunikasjonskomiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet seier:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at ulykkes- og dødstillene i fritidsbåtflåten er altfor høye, med et årlig gjennomsnitt på 33 døde de siste ti årene, og vil påpeke at Statens havarikommisjon for transport må gis større muligheter til å styrke arbeidet med sjøsikkerhet for fritidsbåter. Disse medlemmer viser til kunnskap som har kommet fram om sjøsikkerhet for fritidsbåtflåten, der det fra flere fritidsbåtorganisasjoner og myndighetsorganer tydelig har blitt etterlyst bedre faktagrunnlag om ulykker og dødsfall knyttet til fritidsbåt, og der det har blitt pekt på at en egen «ulykkesgruppe», gjer-

ne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, kunne være et riktig grep for å styrke sikkerheten for fritidsbåt.»

I sjøsikkerhetsanalysen kjem det også fram kva som er dei mest dominerande truslane og risikofaktorane for kollisjon innan ulike fartøygrupper. Mannskapet si erfaring og trening er nokre av truslane som går igjen på mange av fartøygruppene.

Eit anna viktig funn viser at grunnstøyting med fritidsbåt er ein stor årsakskategori i desse ulukkene. Sidan 2001 har det i gjennomsnitt vore over 15 omkomne kvart år etter grunnstøyting med fritidsbåt. Ei anna vesentleg årsak til mange av dødsfalla er regelbrot, særleg bruk av rusmiddel og dårleg vurdering av risiko.

Stortinget har vedteke ny flytevestlov som trådde i kraft 1. mai 2015, og forslagsstillarane meiner det er for tidleg å sjå kva innverknad det har på talet dødsfall blant brukarar av fritidsbåt. Forslagsstillarane ber om at ei vurdering av resultata blir lagd fram for Stortinget.

Når det gjeld kva risikonivå som kan akseptast, må ein ta utgangspunkt i arbeidet som er gjort i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og som også kjem til syne i Prop. 1 S (2014–2015). Her blir det lagt til grunn ein nullvisjon på sikt når det gjeld tap av menneskeliv, og i tillegg konkrete mål om at nivået på sjøtryggleik skal oppretthaldast eller betrast. Sjølv om dette i utgangspunktet gjeld for heile transportsektoren samla, så synest det ikkje rett å akseptera eit høgare risikonivå for fiskefartøy og fritidsfartøy.

Det er ein auke i talet på fritidsbåtar, og mange av desse er utstyrte med motorar med fleire hestekrefter og då større fartspotensial enn det som var vanleg tidlegare. Trass dette synest ikkje regjeringa å vera så oppteken av å betra sjøtryggleiken for fritidsbåtfolket. Auka tal på fritidsbåtar blir også i analysen av sjøtryggleik oppgitt til å vera ei utfordring for yrkestransportørar og for avviklinga av skipstrafikk. Forslagsstillarane vil understreka at eit breitt spekter av tiltak bør på plass, slik at ein blir betre førebudde på å møte ein auka trafikk til sjøs med færre ulukker og konfliktrar på sjøen.

I forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulukker og andre hendingar til sjøs er det ifølgje kapittel 3 ei lovføresegn om at fritidsbåtar skal melde frå til politiet og ikkje til Sjøfartsdirektoratet. I sjøsikkerhetsanalysen oppgjer fleire av respondentane at dei ynskjer ei anonym rapportering av slike hendingar. Forslagsstillarane meiner at når politiet er meldeinstans, kan det bidra til underrapportering av uynskte hendingar til sjøs for fritidsbåtar. Forslagsstillarane meiner denne praksisen bør vurderast.

Forslagsstillarane meiner det er ei utfordring at tre ulike departement har kvart sitt ansvarsområde. Til dømes ser Samferdselsdepartementet i hovudsak på sitt eige ansvarsområde – infrastruktur. Førebyggjande sjøtryggleik ligg under Nærings- og fiskeridepartementet og beredskap under Justis- og beredskapsdepartementet. For at ein skal få betre effekt av tiltak, bør dette arbeidet samordnast langt betre enn det som er tilfellet i dag. Redningsselskapet er ein viktig sektorovergripande instans på sjøtryggleik, og må ha ei sentral rolle i framtidig organisering av det samla arbeidet for tryggleik på sjøen. Forslagsstillarane meiner at det er naudsynt med fleire tiltak for å redusera talet på drepne på sjøen. Dette gjelder også organisatoriske tiltak.

Det bør utarbeidast særleg navigasjonsstøtte for fritidsbåtar. Til dømes bør det etablerast fleire tilrådde seglingsleier for fritidsfartøy, instrument og applikasjonar som kan letta planlegginga av seilas for førarar av fritidsfartøy. Vidare må det vurderast fartsreduksjon i ulukkesutsette farvatn.

Forslag

På denne bakgrunn legg forslagsstillarane fram følgjande

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringa styrkje og samla den totale ressursinnsatsen innan sjøtryggleik i ein eigen strategi, med hovudføre mål å få ned talet på omkomne og hardt skadde i fritidsbåtar. Stortinget ber regjeringa om følgjande åtgjerder:

- Etablere ei eiga ulukkesgruppe som undersøker ulukker og brannar der fritidsbåtar er involvert. Innsamling og bruk av data må ha som føremål å førebyggja og hindra fleire ulukker og brannar.
- Vurdera om andre enn politiet skal vera meldeinstans med føremål å få fleire til å rapportera uynskte hendingar og ulukker med fritidsbåtar til sjøs.
- Vurdera åtgjerder fartsreduksjon i ulukkesutsette farvatn.
- Vurdera som kan sikra at påbodet om flytevestar gir resultat.
- Sikra at bransjeorganisasjonar og Redningsselskapet blir viktige medspelarar i arbeidet med å utforma ny strategi for å auka tryggleiken knytt til bruk av fritidsbåt.
- Utarbeida særleg navigasjonsstøtte for fritidsbåtar.

13. juni 2016