



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Prop. 85 L

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis)

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 12. mars 2010,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og handelsdepartementet legger med dette frem et lovforslag om kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis. Lovforslaget, som må ses i sammenheng med regjeringens beslutning om å innføre krav til obligatorisk båtførerbevis, har til hensikt å styrke sikkerheten til sjøs. Gjennom lovforslaget ønsker departementet å etablere en sanksjonsordning som gjør det mulig å frata båtførere som begår grove overtredelser av regelverket til sjøs, retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en gitt tidsperiode. Det foreslås en hovedregel om tap av førerrett på ett år, men en lengre tidsperiode ved skjerpene omstendigheter. Sperrefrist foreslås ilagt personer som fører båtførerbevispliktig fritidsbåt uten båtførerbevis når det er krav til det.

Lovforslaget omfatter båtførerbevispliktig fritidsbåt, altså fritidsbåter som enten er over 8 meter eller som har en motorkraft større en 25 HK og som er inntil 15 meter. Den foreslåtte regelen om tap av førerretten vil kun gjelde slike fartøy og ikke få konsekvenser for eventuelle førerrettigheter vedkommende båtfører har til å føre yrkesfartøy. Bakgrunnen for denne tilnærmingen er at det ikke er

etablert en sanksjonsordning for yrkessertifikater, og det fremstår derfor ikke som fornuftig i denne omgang at slike rettigheter berøres. Departementet har vurdert, men ikke funnet det riktig å foreslå, at tap av førerrett også skal få konsekvenser for fritidsbåter som er under den båtførerbevispliktige grensen. Dette først og fremst ut fra at små fritidsbåter representerer en mindre risiko enn båtførerbevispliktige fritidsbåter. Derimot foreslås det at sanksjonsordningen skal gjelde enhver som fører fartøy som er innenfor den båtførerbevispliktige grensen. Er det ikke krav til båtførerbevis p.g.a. vedkommendes alder, vil kjøreforbud bli ilagt. Den som har krav til båtførerbevis vil få dette inndratt. Videre foreslås det å stille krav om at alle som taper førerretten skal ha bestått båtførerprøven, uavhengig av om denne er bestått tidligere. Sanksjonens virkning og tapsperiode vil dermed bli den samme, uavhengig av båtførerens alder. Departementet foreslår at tap av førerrett fastsettes av domstolen/påtalemyndigheten i samme dom/forelegg som vedkommende får fastsatt sin straff. Dette er den samme ordningen som gjelder i vegtrafikken.

Det har aldri tidligere vært etablert en sanksjonsordning om tap av førerrett til sjøs. Ved utarbeidelsen av lovforslaget er det derfor tatt utgangs-

punkt i vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av den, hvor ordningen har vært praktisert i flere år. De grunnleggende prinsipper som der er nedfelt, kan etter departementets oppfatning også legges til grunn ved utformingen av tilsvarende regler som gjelder på sjøen. Imidlertid er det en rekke forhold som er ulike og som bør få konsekvenser ved utformingen av regelverket. For det første er selve trafikkforholdene og farkostene vesentlig annerledes. For det andre er ikke trafikkreglene til sjøs like detaljerte som i vegtrafikken. For det tredje er kontrollnivået til sjøs langt under det som er på vegtrafikken og oppdagelsesrisikoen dermed mindre. Disse hensynene tilsier at reglene som skal gjelde på sjøen bør være mindre detaljerte enn i vegtrafikken. Departementet har derfor utarbeidet et lovutkast som er langt mer forenklet enn i vegtrafikken. Samtidig vil sanksjonene fremstå som avskrekken- de og formodentlig ha en preventiv effekt og dermed bidra til bedre holdninger og adferd blant båtførere.

2 Bakgrunn

2.1 Regjeringens beslutning om å innføre obligatorisk båtførerbevis og sanksjonsordninger

Regjeringen besluttet den 28. oktober 2008 å stille krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter som enten har en lengde på mer enn 8 meter eller en motorytelse på mer enn 25 HK. Det stilles ikke krav til båtførerbevis for personer født før 1. januar 1980, men de som ønsker det, kan ta båtførerprøven og få utstedt båtførerbevis. Personer født etter 1. januar 1980 skal ha bestått båtførerprøven og inneha båtførerbevis når ordningen trer i kraft 1. mai 2010. Det skal også etableres et båtførerregister over personer som har bestått båtførerprøven og fått utstedt båtførerbevis.

Samtidig besluttet regjeringen at det skulle utarbeides forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbevis (kjøreforbud for personer som ikke har båtførerbevis). Regjeringen tok sikte på at det juridiske grunnlaget for denne sanksjonsordningen skulle være på plass innen båtsesongen 2010 starter og at det skulle nedsettes en arbeidsgruppe ledet av Nærings- og handelsdepartementet.

2.2 Arbeidsgruppens mandat

En arbeidsgruppe ble nedsatt i januar 2009 og fikk som mandat å utarbeide forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbe-

vis (kjøreforbud for personer som ikke har båtførerbevis). Inndragning av sertifikater for førere av yrkesfartøy falt utenfor arbeidsgruppens mandat, som slo fast:

«Det bør etableres en ordning hvor inndragning/kjøreforbud ilegges ved grove overtredelser av regelverket til sjøs som gjelder for fritidsbåter. Overtredelser som kan gi grunnlag for inndragning/kjøreforbud bør i første rekke være vesentlige brudd på bestemmelsene i fritids- og småbåtloven § 33 om alkoholpåvirkning og tilsvarende bestemmelser i sjøloven kapittel 6A for fritids- og småbåter over 15 meter. Likeledes bør vesentlige brudd på bestemmelser om hastighet kunne medføre inndragning/kjøreforbud. I tillegg bør arbeidsgruppen vurdere om grov uaktsom navigering, brudd på plikten til å yte hjelp til personer i havsnød og eventuelle andre grove overtredelser, bør kunne sanksjoneres på samme måte. Kjøreforbud for føring av fritidsbåt av personer under 16 år skal vurderes ved overtredelse av forskrift om obligatorisk båtførerbevis. Arbeidsgruppen skal også vurdere om overtredelser i utlandet som ville medført inndragning/kjøreforbud i Norge, skal sanksjoneres.

Det skal vurderes over hvor lang tid inndragning/kjøreforbud skal gjelde og om det bør innføres et system med prikkbelastning, etter mønster fra vegtrafikken. Arbeidsgruppen skal vurdere om det skal stilles krav til bestått båtførerprøve før vedkommende fører som har fått inndratt båtførerbevis eller er ilagt kjøreforbud, kan føre fritidsbåt igjen.

Inndragning/kjøreforbud må ses i sammenheng med sanksjonssystemet for øvrig, ikke minst forskrift 15. juni 2001 om forenklet forelegg i småbåtsaker.

Arbeidsgruppen kan også vurdere andre spørsmål knyttet til inndragning/kjøreforbud.

Arbeidsgruppen bør innhente synspunkter fra berørte båtorganisasjoner underveis i prosessen.

Utkast til lov- og forskriftsendringer med en vurdering av konsekvenser, forelegges Nærings- og handelsdepartementet innen 15. juni 2009.»

Arbeidsgruppen bestod av:

Seniorrådgiver Terje Hernes Pettersen (Nærings- og handelsdepartementet), leder

Fagdirektør Sylvia Peters (Justisdepartementet)

Politimester Sveinung Stangeland (Politidirektoratet)

Havne- og farvannssjef Harald Andreassen (Kystverket)

Underdirektør John Aicher (Sjøfartsdirektoratet)

I tillegg var Fiskeri- og kystdepartementet representert på oppstartsmøtene ved seniorrådgiver Anita Christoffersen, som også har vært løpende orientert om arbeidsgruppens arbeid.

Arbeidsgruppen hadde til sammen 7 møter. I tillegg ble samtlige organisasjoner som er representert i Sakkyndig råd for fritidsbåter invitert til et informasjonsmøte den 6. mai 2009 hvor arbeidsgruppens foreløpige forslag ble lagt frem. Innspillene som ble gitt på møtet ble tatt hensyn til i arbeidsgruppens rapport som ble avgitt i juni 2009.

2.3 Høringen

Nærings- og handelsdepartementet sendte arbeidsgruppens rapport med vedlagt lov- og forskriftsutkast på høring den 1. juli 2009. Høringsfristen utløp den 1. oktober 2009. Høringsbrevet med vedlegg ble sendt til følgende instanser:

Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Miljøverndepartementet
Samferdselsdepartementet

Høyesterett
Agder lagmannsrett
Borgarting lagmannsrett
Frostating lagmannsrett
Hålogaland lagmannsrett
Oslo tingrett

Datatilsynet
Direktoratet for arbeidstilsynet
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap
Domstolsadministrasjonen
Fiskeridirektoratet
Kystverket
Kystvakten
Nordisk institutt for sjørett
Opplæringskontoret for maritime fag
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Sivilombudsmannen
Sjøfartsdirektoratet
Statens havarikommisjon for transport
Sysselmannen på Svalbard
Vegdirektoratet

Advokatforeningen
Det Norske Maskinistforbund
Dommerforeningen
Finansnæringens hovedorganisasjon

Fiskebåtrederens Forbund
Fraktefartøyenes Rederiforening/Fraktefartøyenes Arbeidsgiverforening
Gjensidige forsikring
Hurtigbåtenes Rederiforening
If Skadeforsikring
Kongelig Norsk Båttforbund (KNBF)
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge
Norges Båtbransjeforbund (NORBOAT)
Norges Fiskarlag
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norges Seilforbund
Norges Speiderforbund
Norske båtskoler
Norsk Folkehjelp
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norsk Test
Næringslivets Hovedorganisasjon, NHO Reiseliv
Oslofjorden båteierunion
Rederienes Landsforening
Redningsselskapet
Stiftelsen Skagerrak
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)
Vesta Forsikring
Vis Sjøvett

Følgende høringsinstanser har avgitt realitetsmerknader til høringsutkastet:
Fiskeri- og kystdepartementet
Fiskebåtrederens forbund
Direktoratet for naturforvaltning
Domstolsadministrasjonen
Kongelig Norsk Båttforbund (KNBF)
Nordland fylkes fiskarlag
Norges Båtbransjeforbund (NORBOAT)
Norges Fiskarlag
Norges Seilforbund
Norske Båtskoler
Oslofjorden Båteierunion
Politidirektoratet
Sjøfartsdirektoratet
Sysselmannen på Svalbard
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)

Følgende instanser har svart at de ikke har merknader til rapporten, eller at de ikke kommer til å avgi noen høringsuttalelse:
Arbeidstilsynet
Datatilsynet
Høyesterett
Kommunal- og regionaldepartementet
Kystverket
Samferdselsdepartementet

Statens havarikommisjon
Statens vegvesen

Kystverket opplyser i sitt brev at deres synspunkter fremgår av høringskommentaren til Fiskeri- og kystdepartementet.

Hovedinntrykket er at høringsinstansene i det alt vesentligste er positive til arbeidsgruppens forslag. Der høringsinstansene har hatt synspunkter til konkrete forslag, vil disse bli omtalt i tilknytning til de enkelte punktene nedenfor.

Enkelte høringsinstanser har tatt opp spørsmål som faller utenfor rammen av lovforslaget. Bl.a. fremhever Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF), Norske Båtskoler Oslofjorden Båteierunion og Norges Fiskarlag at det er uheldig at båtførerbevis bare gjøres obligatorisk for personer født etter 1.1.1980 og ber om at denne beslutningen omgjøres. Videre tar KNBF til orde for å gjenopprette et obligatorisk båtregister, mens NORBOAT og Norges Seilforbund ønsker en utvidelse og presisering av nødrettsbestemmelsen i fritids- og småbåtloven § 34. Norges Fiskarlag ønsker på sin side en harmonisering av promillegrensene for førere av hurtiggående fritidsbåter med promillegrensene i vegtrafikken. Nærings- og handelsdepartementet tar til etterretning de nevnte innspillene, men som nevnt vil disse falle utenfor rammene av det konkrete lovforslaget som denne proposisjonen omhandler og ikke bli realitetsbehandlet i denne omgang.

Enkelte høringskommentarer er knyttet til forskriftens innhold, og omtales derfor ikke nærmere her. Høringsuttalelsene som gjelder både lov- og forskriftsutkastet fremgår av proposisjonen, samt departementets vurdering av innspillene.

3 Overtredelser som bør medføre tap av førerrett eller sperrefrist

3.1 Innledning

Fritids- og småbåtloven inneholder i dag ikke bestemmelser om inndragning eller kjøreforbud. I arbeidsgruppens rapport er det imidlertid sett hen til vegtrafikklovens regler ved utformingen av sanksjonsreglene til sjøs.

I mandatet til arbeidsgruppen ble det lagt føringer om hvilke lovbrudd som burde medføre tap av førerrett. Mandatet pekte på at *grove overtredelser av sikkerhetsregelverket* som gjelder for fritidsbåter, herunder høy hastighet, bør medføre tap av førerrett. Det fulgte også av mandatet at vesentlige brudd på *promillebestemmelsene* i fritids- og småbåtloven burde medføre tap av førerrett. Promillegrensen for fritidsbåter er 0,8, mens den i vegtrafikken

er 0,2. I mandatet ble det også pekt på at *brudd på hjelpeplikten* til sjøs burde medføre tap av førerrett. Avslutningsvis fremgikk det av mandatet at arbeidsgruppen også kunne vurdere om eventuelle *andre grove overtredelser* burde medføre tap av førerrett.

3.2 Hvilke forhold bør føre til tap av førerrett?

3.2.1 Arbeidsgruppens forslag

Arbeidsgruppen foretok en vurdering av hvilke overtredelser av sikkerhetsregelverket til sjøs som bør medføre tap av førerrett og vurderte, i tråd med mandatet, hvilke overtredelser som bør anses som grove.

I utkast til § 28 a annet ledd i fritids- og småbåtloven forslø arbeidsgruppen nedfelt at grove overtredelser skal medføre tap av førerrett. I forskriftsutkastet fremgikk det hvilke overtredelser som skal anses som grove.

I fritids- og småbåtloven § 24 er det slått fast at en fritidsbåt «skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier». Navigering omfatter også manøvrering. Brudd på bestemmelsen er straffesanksjonert i § 28. Arbeidsgruppen pekte på at riktig anvendelse av sjøveisreglene og navigasjonshjelpemidler er særlig viktige faktorer når det skal vurderes om navigeringen har foregått på en sikker og trygg måte.

Sjøveisreglene er fastsatt av den Internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) gjennom the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG), og består av fem deler (del A til E) med i alt 38 regler. Konvensjonen er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) som også er gitt med hjemmel i fritids- og småbåtloven § 24. Sjøveisreglene oppstiller to typer handlingsnormer: Den ene består av skarpe og absolutte normer om lanterneføring, lys- og lydsignaler, vikeplikt og lignende, som det vil være forholdsvis enkelt å konstatere om er brutt eller ikke. Den andre typen er relative og skjønnspregede normer, som å gå med «sikker fart», holde «ordentlig utkikk» m.v. Regel 6 om sikker fart er av sentral betydning. Bestemmelsen slår fast at et skip alltid skal gå med sikker fart, slik at fartøyet kan manøvreres riktig og effektivt og stanses på en forsvarlig distanse.

EGNE HASTIGHETSBEGRENSNINGER er fastsatt i medhold av havne- og farvannsloven, jf. forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger, hvor det bl.a. kan gis lokale hastighetsbegrensning-

ger innenfor kommunens sjøområde. Flere kommuner har innført slike hastighetsbegrensninger, gjerne i havneområder eller i svært trafikkerte indre farvann. Utenfor kommunenes sjøområde kan Kystverket treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om hastighetsbegrensninger, jf. blant annet forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, samt forskrift 24. februar 1983 nr. 624 om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder. Sammenlignet med vegtrafikken, hvor alle veier har en hastighetsregulering, er hastigheten til sjøs i langt mindre grad regulert. Med mindre annet er uttrykkelig bestemt, er det ingen øvre hastighetsgrense til sjøs.

Arbeidsgruppen har foreslått at tap av førerrett kan fastsettes når det er utvist grov uaktsom navigering og dette har medført tap av menneskeliv, betydelig skade på person, fartøy, miljø eller materielle verdier, eller umiddelbar fare for slike skader. Ordlyden tilsvarer det som etter sjøloven § 472 skal anses som sjøulykke. Arbeidsgruppen la til grunn at de fleste tilfeller hvor tap av førerrett fastsettes, vil være der det er oppstått en skade. Det er utvilsomt en rekke hendelser til sjøs hvor bruken av fritidsfartøy er til sjenanse, ubehag eller irritasjon for andre, men etter gruppens syn burde det være en høy terskel for å fastsette tap av førerrett når skade ikke har oppstått, jf. også punkt 5.1.1 hvor arbeidsgruppen foreslår at alvorlig sjøulykke skal anses som en skjerpene omstendighet som kan medføre en lengre tapsperiode.

Arbeidsgruppen foreslo at overtredelse av hastighetsbestemmelsene gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven som sådan ikke skal gi adgang til å fastsette tap av førerrett, men peker likevel på at hastigheten vil være et av flere momenter som vil måtte tas i betraktning i aktsomhetsvurderingen etter fritids- og småbåtloven § 28, jf. § 24.

Øvrige brudd på sikkerhetsregelverket, slik som manglende sikkerhetsutstyr mv., burde etter arbeidsgruppens oppfatning ikke medføre tap av førerrett. Slike overtredelser kan avgjøres ved forenklet forelegg, noe arbeidsgruppen har lagt til grunn er en tilstrekkelig reaksjon.

Videre foreslo arbeidsgruppen at domfellelse etter straffeloven 1902 § 314 (hjelpeplikt) bør medføre tap av førerrett. Bestemmelsen straffesanksjonerer brudd på hjelpeplikten hvor fartøy kolliderer med hverandre, jf. sjøloven § 164 første punktum.

Når det gjelder brudd på promillebestemmelsene, foreslo arbeidsgruppen at ethvert brudd på promillegrensen til sjøs (0,8) bør medføre tap av førerrett. Selv om promille mellom 0,2 og 0,5 i vegtrafikken som utgangspunkt ikke medfører tap av føre-

rett, mente arbeidsgruppen at en tilsvarende systematikk ikke bør innføres til sjøs, idet promillegrensen til sjøs er vesentlig høyere (0,8). I vegtrafikken er det oppstilt detaljerte bestemmelser om hvor lang tapsperioden skal være i forhold til ruspåvirkningen. Arbeidsgruppen har imidlertid lagt opp til en forenklet ordning til sjøs og foreslo derfor ikke en tilsvarende systematikk som i vegtrafikken. I stedet la arbeidsgruppen opp til en ordning hvor tapsperioden forlenges ved skjerpene omstendigheter. Det ble foreslått at promille over 2,0 skal anses som en skjerpene omstendighet.

På samme måte som i vegtrafikken, la arbeidsgruppen opp til at såkalt overlatelsesmedvirkning skal kunne medføre tap av førerrett. Fritids- og småbåtloven § 35 slår fast at eieren, eller den som har rådigheten over fartøyet, skal forsikre seg om at den som han overlater bruken til oppfyller vilkårene til det. I dette ligger både en plikt til ikke å overlate fartøyet til noen som er ruspåvirket, men også en plikt til ikke å overlate bruken til noen som ikke har de nødvendige kvalifikasjoner, for eksempel ikke har obligatorisk båtførerbevis. For de sistnevnte tilfeller foreslo arbeidsgruppen en tapsperiode på ett år. Når fartøyet overlates til en ruspåvirket person, foreslo arbeidsgruppen – etter mønster fra vegtrafikken – at tapsperioden normalt tilsvarer den som er ilagt båtføreren.

Arbeidsgruppen foreslo videre at en båtfører også kan tape førerretten når vedkommende ikke kan anses som skikket til å føre fritidsbåt. I arbeidsgruppens lovutkast er det foreslått at dersom innehaveren av førerretten ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt, kan politimesteren eller den han gir myndighet tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. En tilsvarende bestemmelse er nedfelt i vegtrafikkloven § 34 siste ledd, og arbeidsgruppen har forutsatt at de samme forhold som begrunner tilbakekall av retten til å føre motorvogn, også kan begrunne tilbakekall av førerrett.

Den siste type forhold som etter arbeidsgruppens oppfatning burde medføre tap av førerrett, er hvor det blir ilagt straff som står i en klar sammenheng med bruk av fritidsbåt. Som eksempel kan nevnes båttyveri, smugling ved hjelp av fritidsbåt, båtforsikringssvindel eller at fritidsbåt på annen måte ble brukt til å begå lovbrudd. Forslaget ble utarbeidet etter mønster fra vegtrafikkloven § 33 første ledd.

3.2.2 Høringsinstansenes syn

Fiskeri- og kystdepartementet viser til at hjelpeplikens omfang med fordel kunne vært bedre utredet og at de krav som gjelder skip og yrkesmessig sjøfart hva gjelder å yte assistanse til sjøs, ikke uten videre kan gjøres gjeldende uten tilpasninger for fritids- og småbåter. Fiskeri- og kystdepartementet stiller videre spørsmål ved om tap av førerrett ved brudd på hjelpeplikten vil være en rimelig reaksjon også i tilfeller hvor det ikke foreligger noe sammenstøt.

Direktoratet for naturforvaltning peker på at overtredelse av miljøvernlovgivningen også kan innebære lovbrudd av alvorlig karakter og nevner bl.a. uvetting bruk av motorisert fartøy i verneområder og fuglefredningssoner, herunder grove forstyrrelser av arter etter reglene i viltloven og naturmangfoldloven. Direktoratet ber om at dette tas hensyn til ved utformingen av lov- og forskriftsbestemmelsene.

3.2.3 Departementets vurdering

Hovedbegrunnelsen for å innføre en ordning med tap av førerrett er et ønske om å styrke sikkerheten til sjøs. Den mest sikkerhetskritiske operasjonen på en fritidsbåt er selve navigeringen, som også omfatter hastighet. Ulykkesstatistikken viser at en ikke ubetydelig andel ulykker med fritidsbåt skyldes at hastigheten ikke er tilpasset forholdene eller at navigeringen ellers har vært uaktsom. Særlig fremtredende er feil eller uaktsomhet ved navigeringen når det gjelder personulykker. Grov uaktsom navigering er lett egnet til å skape farlige situasjoner både for de ombordværende og andre som ferdes på sjøen. Departementet mener derfor at båtførere som gjennom sin atferd på sjøen utviser grov uaktsomhet, bør tape førerretten.

Hva som skal anses som grov uaktsom navigering vil være gjenstand for en helhetsvurdering. Riktig anvendelse av sjøveisreglene og navigasjonshjelpemidler er særlig viktige faktorer når det skal vurderes om navigeringen har foregått på en sikker og trygg måte. Hastigheten vil dessuten ofte være et sentralt moment i aktsomhetsvurderingen, spesielt når det gjelder fritidsbåter. Rettspraksis viser for øvrig at selv om hastigheten isolert sett er høy, kan farten likevel anses som sikker. Arbeidsgruppen har ikke foreslått at overtredelse av hastighetsbestemmelsene gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven som sådan gir adgang til å fastsette tap av førerrett, men peker likevel på at hastigheten vil være et av flere momenter som vil måtte tas i betraktning i aktsomhetsvurderingen etter fritids- og

småbåtloven § 28, jf. § 24. Departementet slutter seg til arbeidsgruppens vurdering. Videre er departementet enig med arbeidsgruppen i at øvrige brudd på sikkerhetsregelverket ikke bør medføre tap av førerrett.

Direktoratet for naturforvaltning har i sin høringsuttalelse pekt på at overtredelse av miljøvernlovgivningen også bør medføre tap av førerrett. Departementet ser at arbeidsgruppens lovutkast § 28 a annet ledd (tilsvarer departementets lovutkast § 28 a første ledd) kan tolkes slik at miljøovertredelser ikke kan gi grunnlag for tap av førerrett, og fremmer forslag om at uttrykket «miljøet» inntas i første ledd første punktum. Departementet vil også understreke at overtredelse av fritids- og småbåtloven § 24 om sikker navigering også omfatter miljø, slik at en båtfører som navigerer fartøyet på en slik måte at det oppstår fare for eller skade på miljøet, vil kunne ilegges straff etter § 28. I slike tilfeller vil vedkommende også kunne bli ilagt tap av førerrett.

Unnlatelse av å yte hjelp i sammenstøttilfellene vil lett kunne føre til at liv går tapt. Departementet er derfor enig med arbeidsgruppen i at domfellelse etter straffeloven § 314 bør medføre tap av førerrett, og at dette fremgår av forskriften. Adgangen til å ilegge straff er bare knyttet til brudd på hjelpeplikten i forbindelse med sammenstøt, jf. sjøloven § 164 første punktum. I forbindelse med utarbeidelse av ny straffelov er bestemmelsen foreslått videreført i sjøloven § 506, se Ot.prp. nr. 22 (2008-2009).

Fiskeri- og kystdepartementet har i sin høringsuttalelse bedt om en utdypning av hjelpeplikens omfang. Etter Nærings- og handelsdepartementets oppfatning er dette et spørsmål som faller utenfor rammen av denne proposisjonen. Hjelpeplikten i sjøloven omfatter i prinsippet også fritidsbåter, og senest i en tingrettsdom fra 2007 ble en fører av en fritidsbåt dømt for overtredelse av straffeloven § 314. Fiskeri- og kystdepartementet har videre reist spørsmål om tap av førerrett bør være en adekvat reaksjon også i tilfeller hvor det ikke foreligger noe sammenstøt. Departementet vurderte i Ot.prp. nr. 22 (2008-2009), jf. punkt 13.1.6.6, å utvide straffbarheten til også å omfatte brudd på hjelpeplikten når det ikke forelå sammenstøt, men valgte ikke å fremsette et forslag om det. Departementet mener det på nåværende tidspunkt ikke er grunn til å endre dette standpunktet verken generelt eller i forhold til fritidsbåter spesielt. Når brudd på hjelpeplikten utover kollisjonstilfellene ikke er gjort straffbart er det følgelig heller ikke adgang til å ilegge tap av førerrett.

Departementet er enig i arbeidsgruppens forslag om at ethvert brudd på promillegrensen til sjøs skal medføre tap av førerrett. Promillegrense til sjøs

ble første gang innført i 1998 og både myndighetene og det organiserte båtliv har lenge arbeidet med å bedre holdningene til bruk av alkohol til sjøs. Etter departementets oppfatning ville det være et galt signal om føring av fritidsbåt med høyere promille enn hva som er tillatt, ikke skulle medføre tap av førerrett. Departementet er også enig i at overlatesmedvirkning skal kunne medføre tap av førerrett.

For øvrig slutter departementet seg til arbeidsgruppen forslag om at en båtfører også kan tape førerretten når vedkommende ikke kan anses som skikket til å føre fritidsbåt og hvor det blir ilagt straff som står i en klar sammenheng med bruk av fritidsbåt, jf. lovutkastet § 28 b.

3.3 Sperrefrist og beslag

3.3.1 Arbeidsgruppens forslag

Etter mønster fra vegtrafikkloven foreslo arbeidsgruppen at det må etableres et regelverk med sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis for den som fører fritidsbåt til tross for at vedkommende av ulike grunner ikke har avlagt båtførerprøve når det er krav til det. Arbeidsgruppen foreslo at beslutningen om sperrefrist eller forlengelse av sperrefristen fastsettes i dom eller forelegg på samme måte som for overtredelse av vegtrafikkloven. Sperrefrist vil således kun være aktuelt der vedkommende har begått en grov overtredelse som ville medført tap av førerrett etter § 28 a.

I de tilfellene der det er fastsatt sperrefrist ut over minstetiden i loven, vil overtrederen kunne søke politimesteren om å få redusert sperrefristen. En slik søknad behandles etter forvaltningslovens regler og kan påklages til Politidirektoratet. Hvor en person er under straffeforfølgelse, vil det kunne være behov for å treffe midlertidig vedtak om sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis. I slike tilfeller må politimesterens vedtak forelegges tingretten etter 3 måneder når vedkommende krever det.

Arbeidsgruppen har også foreslått at det kan foretas beslag av båtførerbevis dersom forholdet er av en slik karakter at det vil bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerrett i dom eller forelegg.

Arbeidsgruppen har lagt til grunn at kravet om skjellig grunn til mistanke innebærer at det må foreligge en sannsynlighetsovervekt for at vedkommende har begått en straffbar handling. Mistanken må dessuten gjelde et forhold som senere vil kunne gi grunnlag for tap av førerrett. Det er ikke noe tilleggsvilkår at det må være sannsynlig at saken faktisk fører til domfellelse. Vurderingen foretas på bakgrunn av en totalvurdering av samtlige foreliggende opplysninger i saken. Det er viktig i vurde-

ringen å ta i betraktning hvorvidt sanksjonen representerer et uforholdsmessig inngrep overfor vedkommende. Ved beslag av båtførerbeviset er det etter arbeidsgruppens vurdering viktig å ta med i vurderingen at det kun er aktuelt i de tilfellene hvor man står overfor grove overtredelser, og at hensikten er å styrke sjøsikkerheten.

Videre har arbeidsgruppen lagt til grunn at en polititjenestemann har kompetanse til å beslaglegge et båtførerbevis, men at spørsmålet om opprettholdelse av beslaget må forelegges påtalemyndigheten snarest mulig. Finner man at beslaget skal opprettholdes, skal det utferdiges en skriftlig og dattert beslutning. Opprettholdes ikke beslaget, skal båtførerbeviset straks tilbakeleveres.

Uten samtykke fra innehaveren av båtførerbeviset, kan politiet beholde båtførerbeviset i 3 uker. Etter den tid må det foreligge samtykke til beslag fra tingretten. Innehaveren kan når som helst trekke samtykket tilbake med den konsekvens at tingrettens samtykke innen 3 uker må innhentes eller båtførerbeviset utleveres.

Når vilkårene for beslag foreligger, skal politiet iverksette beslaget snarest mulig. Det normale bør være at politiet beslaglegger båtførerbeviset på stedet. Beslaget bør opprettholdes inntil saken er endelig avgjort og inndragningstiden er fastsatt. Unntak er det tilfellet hvor saken trekker ut. Når vanlig tapsperiode for forholdet er utløpt uten at saken er endelig avgjort, skal båtførerbeviset utleveres. Også i disse tilfellene må det treffes inndragningsbeslutning.

3.3.2 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har kommentert forslaget om sperrefrist og beslag.

3.3.3 Departementets vurdering

For å få en effektiv håndhevelse av førerretten til sjøs må man også ha et regelverk med sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis for den som fører fritidsbåt til tross for at vedkommende av ulike grunner ikke har avlagt båtførerprøve når det er krav til det, samt hvor vedkommende begår grove overtredelser. Departementet er derfor enig med arbeidsgruppen i å etablere slike bestemmelser, jf. lovutkastet § 28 c. Departementet er enig med arbeidsgruppen i at sperrefrist må være knyttet opp til en grov overtredelse som medfører straff. I slike tilfeller bør overtredelsen føre til beslutning om sperrefrist i minst ett år for utstedelse av båtførerbevis, og at tapsperioden blir den samme som om vedkommende hadde hatt førerrettigheter. Likeledes bør

konsekvensen av at man fører fritidsbåt mens førerretten er inndratt, bli at man taper førerretten for ytterligere minst ett år. Når det ikke ilegges straff, for eksempel hvor noen fører en båtførerbevispliktig fritidsbåt uten å ha førerrettigheter, men uten at det begås grov overtredelse, blir konsekvensen at vedkommende får en bot etter § 28, men altså ikke tap av førerrett.

Departementet er videre enig med arbeidsgruppen i at det etter mønster fra vegtrafikkloven må etableres bestemmelser om beslag av båtførerbevis, jf. lovutkastet § 28 a fjerde og femte ledd. Forutsetningen for beslag av båtførerbevis er at forholdet er av en slik karakter at det vil bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerrett i dom eller forelegg. Dette innebærer at det må foreligge skjellig grunn til mistanke om et straffbart forhold som kan medføre tap av førerrett.

Videre må hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn kreve beslag av båtførerbevis. Departementet slutter seg for øvrig til arbeidsgruppens forutsetninger for beslag av båtførerbevis.

3.4 Forholdet mellom inndragning og kjøreforbud. Virkeområde

3.4.1 Arbeidsgruppens forslag

I arbeidsgruppens mandat var det lagt opp til at tap av førerrett skulle fastsettes ved inndragning for personer som har båtførerbevis, og kjøreforbud for personer som ikke har det. Arbeidsgruppen vurderte om båtførerbevis burde inndras for alle som har fått utstedt slikt bevis, også mens ordningen var frivillig, eller om inndragning bare skal gjelde for personer som omfattes av den nye obligatoriske ordningen. Gruppen kom til at den siste løsningen er den beste. For det første pekte arbeidsgruppen på at det ville fremstått som spesielt å inndra et frivillig ervervet dokument. For det andre viste arbeidsgruppen til at personer født før 1. januar 1980, som har fått utstedt båtførerbevis etter den tidligere ordningen, ikke plikter å inneha et slikt bevis. Det vil derfor også medføre praktiske utfordringer å krevne inn et frivillig opparbeidet bevis.

Når det gjelder anvisningen i mandatet om å vurdere hvorvidt overtredelser i utlandet bør medføre tap av førerrett, konkluderte arbeidsgruppen med at en slik ordning ville være vanskelig å gjennomføre. Arbeidsgruppen viste til at hovedproblemet i denne sammenheng er at det – i motsetning til førerkort for motorkjøretøy – ikke finnes harmoniserte obligatoriske regler internasjonalt eller innen EU om båtførerbevis. Det vil derfor kunne være mer eller mindre tilfeldig om norske myndighe-

ter får melding om slike overtredelser. I tillegg vil det kunne være vanskelig å bedømme om angjeldende hendelse er av en slik art at den kvalifiserer for tap av førerretten.

3.4.2 Høringsinstansenes syn

Sysselmannen på Svalbard viser til at forskriften om båtførerbevis er gjort gjeldende på Svalbard, og foreslår at også forskriften om tap av førerrett gjøres gjeldende der.

3.4.3 Departementets vurdering

Departementet er enig med arbeidsgruppen i at den mest hensiktsmessige ordningen er at båtførerbevis inndras kun for personer som har tatt et slikt bevis under den obligatoriske ordningen, og viser til arbeidsgruppens begrunnelse.

Når det gjelder virkeområde, er departementet også enig med arbeidsgruppen i at overtredelser i utlandet er vanskelig å sanksjonere, og foreslår ikke dette innført i denne omgang. Departementet er også enig med Sysselmannen i at det er riktig å gi sanksjonsordningen anvendelse på Svalbard, noe som vil bli gjort ved en justering av forskriftens virkeområde. Det foreslås også uttrykkelig å gi Kongen adgang til å gi forskriften slik virkning ved å endre lovutkastet § 28 a siste ledd.

4 Bør tap av førerrett få konsekvenser for yrkesfartøy eller båtførerbevisfri fritidsbåt?

4.1 Arbeidsgruppens forslag

Det fremgikk av mandatet at arbeidsgruppen ikke skulle vurdere konsekvenser for eventuelle yrkesfartøyer som båtføreren innehar. Bakgrunnen for dette var at det til sjøs ikke er fastsatt særskilte bestemmelser om inndragning av yrkesfartøyer, og at dette er et spørsmål som krever en nærmere utredning. Arbeidsgruppen ga likevel uttrykk for at det ville fremstått som spesielt om lovbrudd med fritidsbåt skulle få strengere konsekvenser for yrkesførere enn om lovbruddet hadde skjedd med et yrkesfartøy.

Arbeidsgruppen vurderte om et lovbrudd begått av en båtfører ved føring av båtførerbevispliktig fritidsbåt burde få konsekvenser for å føre fritidsbåter under 8 meter eller med motorkraft under 25 HK, men foreslo ikke dette innført.

4.2 Høringsinstansenes syn

Sjøfartsdirektoratet har i sin høringsuttalelse tatt til orde for at tap av førerrett også må gjelde fritidsbåter over 15 meter og motoriserte fritidsbåter uansett lengde. Direktoratet peker på at motoriserte fritidsbåter under 8 meter også kan utgjøre en sikkerhetsrisiko.

Norges Fiskarlag mener i likhet med Sjøfartsdirektoratet at tap av førerrett også må gjelde fartøy under 8 m/25 HK.

Norske båtskoler mener at tap av førerrett for fritidsbåt også må få konsekvenser for å føre yrkesfartøy.

4.3 Departementets vurdering

Til spørsmålet om tap av førerrett også bør få konsekvenser for yrkessertifikater, er det departementets oppfatning at den sanksjonsordningen som nå etableres kun bør omfatte fritidsbåter opp til 15 meter. Departementet kan se svakheter ved en slik avgrensning, men på den andre siden har det hittil ikke blitt fastsatt særskilte bestemmelser om inndragning av yrkessertifikater og således ingen tradisjon for det til sjøs. Arbeidsgruppen har i sin rapport pekt på at det i fremtiden bør vurderes om også lovbrudd begått med yrkesfartøy bør medføre tap av førerrett. Dette er et forslag departementet finner interessant. I Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) s. 59 uttalte Nærings- og handelsdepartementet at spørsmålet bør utredes på sikt «dersom det foreligger et reelt behov for ny lovgivning på dette området». Ved etablering av en inndragningsordning av båtførerbevis, vil det være naturlig å utrede spørsmålet om inndragning av yrkessertifikater. Departementet vil derfor komme tilbake til spørsmålet senere.

Til Sjøfartsdirektoratets forslag om at tap av førerrett også bør gjelde fritidsbåter over 15 meter slik at bl.a. fritidsbåtskippercertifikat også kan inndras, vil departementet bemerke at dette sertifikatet også kan benyttes av førere av enkelte mindre yrkesfartøy. En inndragning vil således også kunne ramme yrkesførere, noe som nevnt over ikke er hensikten med dette lovforslaget.

Når det gjelder spørsmålet om et lovbrudd begått av en båtfører ved føring av båtførerbevispliktig fritidsbåt også bør få konsekvenser den fremtidige retten til å føre (motoriserte) fritidsbåter under 8 meter eller med motorkraft under 25 HK, slutter departementet seg til arbeidsgruppens syn. På den ene siden kan det fremholdes at personer som har begått grove lovbrudd til sjøs med båtførerbevispliktig fritidsbåt, kan begå tilsvarende overtret-

delser med mindre fritidsbåter dersom ikke tap av førerretten gjelder alle fritidsbåter. Når departementet likevel ikke har foreslått at tap av førerrett også skal gjelde fritidsbåter under 8 meter eller 25 HK, skyldes det to forhold. For det første vil mindre fritidsbåter generelt sett representere en lavere – og til dels betydelig lavere – risiko enn båtførerbevispliktige fritidsbåter. Det vises i den sammenheng til at arbeidsgruppen som ble nedsatt av Sjøfartsdirektoratet i 2006 i sin rapport om obligatorisk båtførerbevis, la særlig vekt på sammenhengene mellom fartøyets størrelse, motorkraft og risiko. For det andre vil det kunne reise vanskelige avgrensningsspørsmål om tap av førerrett også skulle gjelde under 8 meter eller 25 HK. Skulle det også omfatte jolle, robåt, etc.? For det tredje vil departementet minne om at det til nå aldri har vært en ordning med tap av førerrett til sjøs, og innføring av en slik ordning vil derfor være et viktig steg for sjøsikkerheten selv om den ikke omfatter alle fartøy i denne omgang. Departementet vil likevel ikke utelukke at det på et senere tidspunkt kan være aktuelt å vurdere spørsmålet på nytt, men i denne omgang bør tap av førerrett gjelde fritidsbåter over 8 meter eller motor med HK større enn 25 som har en lengde på opp til 15 meter.

5 Tapsperiode og krav til ny prøve

5.1 Hvor lenge bør tap av førerretten vare?

5.1.1 Arbeidsgruppens forslag

Når det gjelder fastsettelse av inndragningstidens lengde, har arbeidsgruppen valgt en noe annen fremgangsmåte enn i vegtrafikklovgivningen. I henhold til vegtrafikkloven § 33 opereres det bare i nærmere bestemte tilfeller med obligatorisk inndragning, herunder fastsettelse av minimumsfrister for inndragning.

Arbeidsgruppen har foreslått at tap av førerrett i alle tilfeller som hovedregel settes til *minst ett år*. Begrunnelsen for dette er ifølge arbeidsgruppen tredelt: For det første vil de lovbrudd som etter vegtrafikkloven medfører en lavere tapsperiode enn ett år gjelde mindre alvorlige forhold. Arbeidsgruppen har i sitt forslag lagt opp til at det kun er grove overtredelser som skal medføre tap av førerrett. For det andre er båtsesongen for båtbrukere flest begrenset til vår/sommer/tidlig høst. Fastsettelse av tap av førerrett på seks måneder med virkning fra 1. oktober, ville således hatt en minimal effekt for et stort antall båtbrukere. For det tredje viser arbeidsgruppen til at den har lagt opp til et enkelt system for tap av førerrett til sjøs.

Selv om arbeidsgruppen har foreslått en minste tapsperiode på ett år, mener den at det likevel bør gis adgang til å fastsette en kortere periode dersom tap av føreretten medfører urimelige virkninger. Her sikter arbeidsgruppen særlig til tilfeller hvor tapet vil være svært byrdefullt for vedkommende eller andre som er avhengig av båtførerens førerett. Det trekkes frem som eksempel at båtføreren eller noen av hans nærstående har sin faste bopel på en øy og er helt avhengig av båt for å komme seg på arbeid, skole, sykehus etc. og hvor offentlig kommunikasjon ikke er tilgjengelig. Arbeidsgruppen har likevel lagt til grunn at det må være en høy terskel for anvendelse av unntaksbestemmelsen og at bruk av båten til rene fritidsaktiviteter som utgangspunkt ikke kan gi grunnlag for å anvende unntaksbestemmelsen. Heller ikke bruk av fritidsbåt som kommunikasjon til og fra fritidseiendom bør gi grunnlag for en kortere tapsperiode.

Arbeidsgruppen har også foreslått – etter mønster fra vegtrafikken – at en fastsatt tapsperiode kan forkortes av politimesteren dersom det foreligger særlige grunner. Som eksempel kan tenkes at livssituasjonen endres vesentlig etter at tap av førerett ble fastsatt.

Arbeidsgruppen mener at ett år også bør være *normal* tapsperiode. Gruppen har imidlertid foreslått at tapsperioden bør settes fra to til fem år når det foreligger *skjerpende omstendigheter*. I forskriftsutkastet er det pekt på hvilke momenter som skal anses som skjerpende. Forårsaking av alvorlig sjøulykke bør etter arbeidsgruppens oppfatning anses som en skjerpende omstendighet. Med alvorlig sjøulykke menes der noen har omkommet eller kommet betydelig til skade. Grov uaktsom navigering som ikke medfører skade på personer, herunder nestenulykker, vil dermed normalt ikke anses som en skjerpende omstendighet, med mindre det dreier seg om gjentakelse. Det ble også foreslått at alkoholkonsentrasjon i blodet på mer enn 2 promille skal anses som en skjerpende omstendighet. Likeledes foreslår arbeidsgruppen at domfellelse etter straffeloven § 239 om uaktsomt drap med fritidsbåt skal medføre en tapsperiode på to til fem år. Som en skjerpende omstendighet foreslås også når en båtfører blir domfelt etter straffeloven § 314 annet straffealternativ, dvs. hvor noen unnlater å yte hjelp i forbindelse med et sammenstøt og unnlatesen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge. I slike tilfeller foreslås at tapsperioden fastsettes til mellom to og fem år.

I tillegg foreslår arbeidsgruppen at gjentatt overtredelse av promillegrensen (fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 33) innen fem år etter at den førs-

te promilleovertredelsen ble begått, skal anses som en skjerpende omstendighet.

Tapsperioden vil for øvrig være den samme om sanksjonen fastsettes som inndragning eller kjøreforbud.

5.1.2 Høringsinstansenes syn

Fiskeri- og kystdepartementet fremholder at det i forskriftsutkastet bør presiseres at også påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel bør føre til en lengre tapsperiode, slik det er foreslått ved alkoholkonsentrasjon høyere enn 2 promille.

Politidirektoratet mener det er problematisk at politiet og Politidirektoratet som eventuell klageinstans skal overprøve et vedtak truffet av domstolen/påtalemyndigheten når det gjelder tap av eller sperrefrist for førerett til båtførerbevispliktig fartøy. Politidirektoratet mener det ikke er behov for en slik bestemmelse og viser bl.a. til at tap av førerett ikke omfatter retten til å føre yrkesfartøy eller fartøy som etter sin størrelse/motorkraft et båtførerbevisfri. Dette i motsetning til i vegtrafikken hvor man taper alle førerettigheter. Politidirektoratet ber på denne bakgrunn om at forskriftsutkastet endres.

Fiskebåtrederne forbund mener at listen for inndragning er lagt for lavt. Når det foreligger skjerpende omstendigheter bør tap av førerett være minst fem år, og ikke inntil 5 år som arbeidsgruppen foreslår. Forbundet peker på at dette er et område med lav oppdagelsesrisiko og at en som mister føreretten vil ha med en annen person som har det og «bruke denne som båtfører dersom det skulle bli kontroll».

Nordland fylkes fiskarlag er enig i at grove overtredelser av sikkerhetsregelverket skal medføre tap av førerett, men mener at ved skjerpende omstendigheter skal straffen være bøter og fengselsstraff.

Norske båtskoler mener at det bør være en skjerpende omstendighet om overtredelsen begås av en person som har båtførerbevis eller høyere kompetansebevis idet det må «forutsettes at denne personen har hatt opplæring og burde visst bedre».

5.1.3 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til arbeidsgruppens forslag om en minste tapsperiode på ett år og viser til arbeidsgruppens begrunnelse. Et forslag om dette fremgår av lovutkastet § 28 a annet ledd. En kortere tapsperiode ville i mange tilfeller ikke vært en følbar og adekvat sanksjon, samtidig som terskelen for å tape føreretten er høyere til sjøs enn

i vegtrafikken. Arbeidsgruppens vurdering om at ett år også bør være den normale tapsperioden, deles av departementet. Begås derimot grove overtredelser, bør det, slik arbeidsgruppen foreslår, kunne ilegges en lengre tapsperiode, noe som vil fremgå av forskriften.

Nærings- og handelsdepartementet deler oppfatningen til Fiskeri- og kystdepartementet om at bruk av berusende eller bedøvende midler som tilsværer en større alkoholpåvirkning i blodet enn 2 i promille, også bør være en skjerpene omstendighet, og foreslår forskriftsutkastet § 6 endret. Fiskebåtrederne forbund tar til orde for at tapsperioden bør være minst fem år ved skjerpene omstendigheter. Selv om oppdagelsesrisikoen er lavere til sjøs enn i vegtrafikken, slik forbundet peker på, mener departementet at dette ikke bør være avgjørende for tapsperiodens lengde. Den bør uansett stå i forhold til den overtredelse som er begått og ses i sammenheng med tapsperioden i vegtrafikken. Norske båtskolers forslag om at høyere kompetanse skal være en skjerpene omstendighet ved utmåling av tapsperioden, mener departementet ikke vil være riktig å ta til følge. Det er overtredelsens grovhet som bør være avgjørende for utmålingen av tapsperioden, ikke om vedkommende hadde båtførerbevis eller ikke. Når det gjelder forslaget fra Nordland fylkes fiskarlag om at sanksjonen skal være bøter og fengselsstraff, er dette et spørsmål som vedrører utmåling av selve straffen og ikke tapsperioden ved kjøreforbud eller inndragning.

Politidirektoratets innvending om at politiet eller direktoratet som klageinstans skal kunne overprøve et vedtak truffet av domstol/påtalemyndigheten til sjøs, deles av departementet. Det fremstår ikke som nødvendig med en slik sikkerhetsventil med den ordningen som etableres til sjøs hvor sanksjonen ikke får like omfattende virkninger som i vegtrafikken. Forskriftsutkastet foreslås på den bakgrunn endret.

5.2 Krav til ny båtførerprøve ved tap av førerett

5.2.1 Arbeidsgruppens forslag

Arbeidsgruppen foreslo at det bør oppstilles et krav om bestått båtførerprøve som vilkår for å få tilbake føreretten. Gruppen begrunnet dette med at båtførerprøven er en langt mindre omfattende prøve enn kjøreprøven (prøven tas normalt på 45 minutter) og fordi det heller ikke er forbundet med vesentlige kostnader å ta prøven (ca. 500 kroner, inkludert utstedelse av båtførerbevis). Videre begrunnet arbeidsgruppen sitt forslag med at unntaksreglene

knyttet til alder innebærer at det er et ikke ubetydelig antall båtførere som kan føre fritidsbåt uten ha avlagt båtførerprøve. For denne gruppen vil et pålegg om bestått båtførerprøve innebære at slik prøve må avlegges for første gang. Dette vil etter arbeidsgruppens oppfatning i seg selv være et egnet virkemiddel til å øke sjøsikkerheten.

5.2.2 Høringsinstansens syn

Norske båtskoler mener at det også for personer født før 1.1.1980 bør stilles krav til bestått båtførerprøve som vilkår for å få tilbake føreretten.

5.2.3 Departementets vurdering

Departementet deler arbeidsgruppens syn om at det må stilles som vilkår for å få tilbake føreretten at vedkommende har bestått båtførerprøven, jf. lovutkastet § 28 a tredje ledd. Etter departementets oppfatning vil et slikt vilkår høyne båtførernes kunnskaper og således styrke sjøsikkerheten, samtidig som prøven i seg selv ikke er så krevende at det kan oppfattes som en uforholdsmessig byrde å pålegge båtførerne. Dette innebærer at både personer som har tatt båtførerprøven tidligere og personer som ikke har det, men likevel skal føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, må ha bestått prøven. Norske båtskolers forslag er for øvrig i tråd med arbeidsgruppens forslag.

6 Øvrige spørsmål knyttet til tap av førerett

6.1 Arbeidsgruppens forslag

Etter vegtrafikkloven skal beslutning om tap av førerett fastsettes av domstolen/påtalemyndigheten i samme dom/forelegg som vedkommende får fastsatt sin straff. Arbeidsgruppen har foreslått at dette prinsippet også bør gjelde til sjøs og mener det er vanskelig å se at andre instanser kan gjøre det uten å komme i strid med prinsippene i den europeiske menneskerettighetskonvensjonen. Lovforslaget innebærer dermed at tap av førerett bare kan fastsettes overfor en båtfører som blir ilagt straff, enten gjennom en dom eller ved å godta et forelegg.

I vegtrafikken er det Politidirektoratet (POD) som er klageinstans i saker om inndragning, sperrefrist og kjøreforbud. Arbeidsgruppen har foreslått at den samme ordningen gjelder til sjøs. Begrunnelsen for dette er dels at politidistriktene administrativt er underlagt POD, og dels at POD er den faginstansen som har bredest erfaring med

spørsmål knyttet til tap av retten til å føre motoriserte kjøretøyer.

Arbeidsgruppen har også vurdert om det også til sjøs bør innføres et prikkbelastningssystem etter mønster fra vegtrafikken. Arbeidsgruppen har etter en helhetsvurdering kommet til ikke å foreslå et tilsvarende system til sjøs. Dette har gruppen dels begrunnet med eksisterende kontrollrutiner til sjøs, lav oppdagelsesrisiko og dels med at det kun er grove overtredelser som er foreslått å medføre tap av førerrett til sjøs.

6.2 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har kommentert de nevnte forslagene.

6.3 Departementets vurdering

Departementet er enig med arbeidsgruppen i at beslutning om tap av førerrett bør fastsettes av domstolen/påtalemyndigheten i samme dom/forelegg som vedkommende får fastsatt sin straff, jf. lovutkastet § 28 a første ledd. Videre er departementet enig i at det mest hensiktsmessige er at Politidirektoratet er klageinstans i saker om inndragning, sperrefrist og kjøreforbud, og viser til arbeidsgruppens begrunnelse.

Når det gjelder eventuell innføring av prikkbelastningsordning, er departementet også enig med arbeidsgruppen i at et slikt system ikke bør innføres til sjøs. For det første legger, slik arbeidsgruppen påpeker, de eksisterende kontrollrutiner til sjøs ikke til rette for at et prikkbelastningssystem vil kunne virke etter sin hensikt. Som illustrasjon kan nevnes at politiet til sjøs kontrollerer ca. 12 000 båtførere pr. år, mens det tilsvarende tallet for vegtrafikken er 1,8 millioner kontrollerte. Oppdagelsesrisikoen er derfor for liten til at et slikt system vil ha ønsket nytteverdi. Det er videre kun Oslo havnepoliti som har helårig sjøtjeneste. I landet for øvrig er politiets sjøtjeneste svært variabel, og noen politidistrikt har ikke en gang en politibåt. Et prikkbelastningssystem vil på den bakgrunn også kunne oppfattes som vilkårlig.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Arbeidsgruppen innhentet en uttalelse fra Politidirektoratet som viser hvilke konsekvenser en ordning med inndragning av båtførerbevis og kjøreforbud vil medføre for politiet. Her viser direktoratet først til at kontrollnivået til sjøs bør økes vesentlig.

Dersom kontrollnivået økes fra 12 000 kontrollerte til for eksempel 50 000 kontrollerte båtførere per år, som naturligvis også vil medføre at det vil avdekkes et økt antall overtredelser, vil dette innebære økte kostnader på ca. 20 millioner kroner per år. Politidirektoratet har da tatt utgangspunkt i at det vil kreve ca. 15 ekstra årsverk til sjøtjenesten, samt anskaffelse av 3-5 moderne utrykningsfartøy. Dersom kontrollnivået skal videreføres på dagens nivå vil den nye ordningen kreve 2 årsverk eller ca. 1,4 millioner kroner årlig. Kostnadene er primært forbundet med etterforskning, saksbehandling og klagebehandling.

I sin høringsuttalelse har Politidirektoratet vist til konsekvensanalysen som de utarbeidet til arbeidsgruppen og dessuten lagt til grunn at kostnader forbundet med drift og lesetilgang i båtførerregisteret dekkes av Sjøfartsdirektoratet som administrerer dette registeret.

Departementet kan se at det isolert sett vil kunne medføre en styrking av sjøsikkerheten om kontrollnivået til sjøs ble øket. Arbeidsgruppen har også vært inne på at et økt kontrollnivå vil medføre en mer effektiv håndhevelse av reglene om obligatorisk båtførerbevis. Det er imidlertid ingen forutsetning for å iverksette ordningen at det skjer en økning av kontrollnivået samtidig som ordningen trer i kraft. Etter departementets oppfatning kan det være grunn til å vurdere en gradvis økning av kontrollnivået etter hvert, men dette må ses i sammenheng med andre fremtidige prioriteringer og det fremtidige ressursbehov for politiet, samt andre tiltak som settes i verk for å bedre sikkerheten til sjøs.

For Sjøfartsdirektoratet vil ikke tap av førerrett medføre vesentlige konsekvenser. Det sentrale båtførerregisteret som forvaltes av direktoratet, må tilpasses slik at politiet får tilgang til det, samt at personer som blir ilagt kjøreforbud registreres etter som de ikke har fått utstedt båtførerbevis og således ikke er registrert i dag. Det vil medføre noe administrativt merarbeid for direktoratet å tilpasse registeret.

For domstolene vil lovendringen gi visse administrative konsekvenser. Tap av førerrett skal fastsettes i samme dom som selve straffen. Det vil således bli noe merarbeid knyttet til disse sakene. Domstoladministrasjonen har i sin høringsuttalelse pekt på at det vil være nødvendig å foreta tilpasninger i deres saksbehandlingssystem (LOVISA) og at disse endringene kan være kostnads- og tidkrevende, uten at Domstoladministrasjonen har tallfestet disse. For øvrig peker Domstoladministrasjonen på at dersom det skjer en økning i politiets kontrollnivå, så vil det medføre flere straffesaker som også vil

merkes i domstolene, særlig de som har omfattende båttrafikk i sin rettskrets.

8 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 28 a Tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt m.v.

Første ledd første punktum slår fast at når en båtfører som har rett til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt blir ilagt straff, kan det i dommen eller forelegget fastsettes tap av retten til å føre slik fritidsbåt. En forutsetning er at lovbruddet er grovt og at hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det. Båtførere som har rett til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt omfatter personer hvor det er stilt krav til obligatorisk båtførerbevis, men også personer som på grunn av sin alder er unntatt fra dette kravet. Tap av førerrett gjelder altså båtførerbevispliktig fritidsbåt. Per i dag er det fartøy som er over 8 meter eller som har en motorytelse større enn 25 HK. Båtførerbevispliktige fritidsbåter er opp til 15 meter største lengde. Tap av førerretten får ingen konsekvenser for eventuelle rettigheter som føreren har til å føre fartøy som er større enn båtførerbevispliktige. Større fartøy dreier seg i denne sammenhengen i det alt vesentligste om yrkesfartøy, men heller ikke fritidsbåter over 15 meter er berørt av sanksjonsordningen. Se punkt 4.3 om bakgrunnen for dette. For fartøy større enn dette kreves høyere kompetanse. Tap av førerrett får heller ikke konsekvenser for retten til å føre fritidsbåter som er mindre enn de som er båtførerbevispliktige. Hva som skal anses som grove lovbrudd vil fremgå av utfyllende forskrifter fastsatt i medhold av sjettede ledd, men det er bl.a. lagt opp til at enhver promilleovertredelse og grov uaktsom navigering skal anses som grove lovbrudd. Uttrykket «miljøet eller allmenne hensyn ellers» vil bl.a. ramme straffbare forhold som står i en klar sammenheng med bruk av fritidsbåt. Som eksempel kan nevnes grove tilfeller av ulovlig jakt eller forstyrrelse av verneområde eller arter som er fredet eller beskyttet på annen måte, båttyveri, smugling ved hjelp av fritidsbåt, båtforsikringssvindler eller at fritidsbåt på annen måte ble brukt til å begå lovbrudd. *Annet punktum* fastslår at for personer som har tatt båtførerbevis fordi de omfattes av det obligatoriske kravet, kan beviset inndras. Personer som fører båtførerbevispliktig fritidsbåt, men som ikke har plikt til å ha båtførerbevis, kan få ilagt kjøreforbud.

Annet ledd første punktum slår fast at tapsperio-

den skal være minst ett år, noe som også er den normale tapsperioden. Ved skjerpende omstendigheter kan det fastsettes en lengre tapsperiode. Hva som er skjerpende omstendigheter vil bli utdypet i forskrifter gitt i medhold av sjettede ledd. Etter *annet punktum* kan tapsperioden likevel kortes ned til under ett år dersom tapet får urimelige virkninger eller det foreligger andre særlige forhold. Med «urimelige virkninger» siktes til tilfeller hvor tapet vil være svært byrdefullt for vedkommende eller andre som er avhengig av båtførerens førerrett. Som eksempel kan tenkes at båtføreren eller noen av hans nærstående har sin faste bopel på en øy og er helt avhengig av båt for å komme seg på arbeid, skole, sykehus etc. og hvor offentlig kommunikasjon ikke er tilgjengelig. Det skal være en høy terskel for å anvende unntaksbestemmelsen og bruk av båten til rene fritidsaktiviteter vil som utgangspunkt ikke gi grunnlag for en lavere tapsperiode. Heller ikke bruk av fritidsbåt som kommunikasjon til og fra fritidseiendom bør som hovedregel gi grunnlag for å anvende unntaket. Ved anvendelse av en lavere tapsperiode enn ett år må det også tas i betraktning at tap av førerrett ikke rammer fritidsbåter som ikke er båtførerbevispliktige, slik at den som ilegges tap av førerrett fortsatt vil ha mulighet til å benytte slike fartøy.

Tredje ledd fastslår at den som taper retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt skal ha bestått båtførerprøven før vedkommende kan føre slik båt igjen. Også personer som tidligere har bestått båtførerprøven må dermed ha bestått denne på nytt for å få tilbake førerretten.

Fjerde ledd gjelder beslag av båtførerbevis eller kjøreforbud og slår i *første punktum* fast at dette kan skje når det er skjellig grunn til mistanke om et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Når vilkårene for beslag foreligger, skal politiet iverksette beslaget snarest mulig. Det normale bør være at politiet beslaglegger båtførerbeviset på stedet. Kravet om skjellig grunn til mistanke innebærer at det må foreligge en sannsynlighetsovervekt for at vedkommende har begått en straffbar handling. Det er ikke noe tilleggsvilkår at det må være sannsynlig at saken faktisk fører til domfellelse. Vurderingen foretas på bakgrunn av en totalvurdering av samtlige foreliggende opplysninger i saken. Det må tas med i vurderingen hvorvidt sanksjonen representerer et uforholdsmessig inngrep overfor vedkommende. Etter *annet punktum* skal spørsmålet om opprettholdelse av beslaget forelegges påtalemyndigheten snarest mulig og *tredje punktum* fastslår at beslutningen skal være skriftlig, herunder datert. Opprettholdes ikke beslaget, skal båtførerbeviset

straks tilbakeleveres dersom det for vedkommende person var stilt krav til et slikt bevis. Beslag bør opprettholdes inntil saken er endelig avgjort og inndragningstiden er fastsatt. Unntak er tilfeller hvor saken trekker ut. Når vanlig tapsperiode for forholdet er utløpt uten at saken er endelig avgjort, skal båtførerbeviset utleveres eller kjøreforbudet oppheves. Også i disse tilfellene må det treffes inndragningsbeslutning. *Fjerde punktum* slår fast at uten samtykke fra innehaveren av båtførerbeviset, kan politiet beholde båtførerbeviset i 3 uker. Etter den tid må det foreligge samtykke til beslag fra tingretten. Det samme gjelder om det er kjøreforbud som skal ilegges. Innehaveren kan når som helst trekke samtykket tilbake med den konsekvens at tingrettens samtykke innen 3 uker må innhentes eller båtførerbeviset utleveres.

Femte ledd fastslår at når tap av førerrett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt og midlertidig beslag av båtførerbevis, plikter rettighetsinnehaveren straks å levere båtførerbeviset til politiet. Båtføreren har således en plikt til å levere inn beviset sitt både ved beslag når det er mistanke om et straffbart forhold, jf. fjerde ledd, og når saken er rettskraftig avgjort, herunder forelegg er godtatt.

Sjette ledd gir Kongen adgang til å fastsette nærmere forskrifter om tap eller midlertidig tilbakekall av førerrett. Oppregningen er ikke uttømmende, jf. uttrykket «herunder».

Til § 28 b Tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt m.v. på grunn av særlige forhold

Bestemmelsen gjelder tilbakekall av førerrett på grunn av særlige forhold. Den gir politimesteren eller den han gir myndighet tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det. Forutsetningen er at innehaveren av førerretten ikke er edruelig eller at hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt. En tilsvarende bestemmelse er nedfelt i vegtrafikkloven § 34 siste ledd. De samme forhold som begrunner tilbakekall av

retten til å føre motorvogn, vil være naturlig å legge til grunn ved tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt.

Til § 28 c Sperrefrist for retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt

Første ledd første punktum slår fast at dersom en som ikke har førerrett blir ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre fritidsbåt i medhold av § 28 a, skal det i dommen eller forelegget fastsettes en sperrefrist for å gi førerrett til vedkommende. Vedkommende må altså ha blitt straffet for en grov overtredelse for å bli ilagt sperrefrist. Om en båtfører uten førerrettigheter fører båtførerbevispliktig fritidsbåt uten å begå en grov overtredelse, blir sanksjonen bøter etter § 28 og ikke tap av førerrett. *Annet punktum* viser til at § 28 a annet ledd gjelder tilsvarende, slik at fastsettelse av sperrefristens lengde følger de samme reglene som tap av førerrett.

Annet ledd fastslår at dersom vedkommende er under enn den lovlige minstealderen for slik førerrett (som i dag er 16 år), løper sperrefristen til det er gått minst ett år fra den dagen vedkommende oppnår minstealderen.

Tredje ledd gjelder situasjonen hvor en person er under straffeforfølgelse. Da vil det kunne være behov for å treffe midlertidig vedtak om sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis. I slike tilfeller må politimesterens vedtak forelegges tingretten etter 3 måneder når vedkommende krever det.

Fjerde ledd gir Kongen adgang til å fastsette nærmere bestemmelser om sperrefrist.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis).

Vi HARALD, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i fritids- og småbåtloven (kjøreforbud til sjøs og inndragning av båtførerbevis)

I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel 3 A skal lyde:

Kapittel 3 A. Tap av førerett m.v.

§ 28 a Tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt m.v.

Blir en person som har rett til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt ilagt straff, kan det i dommen eller forelegget fastsettes at personen ikke lenger skal ha slik førerett dersom lovbruddet er grovt og dersom hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det. Beslutning som nevnt i første punktum kan gå ut på at båtførerbevis inndras, eller at person som ikke har plikt til å ha båtførerbevis, gis et kjøreforbud.

Tap av førerett skal settes til minst ett år. Det kan likevel besluttes tap av føreretten for en kortere periode dersom tapet ellers får urimelige virkninger eller det foreligger andre særlige forhold.

Den som taper retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, skal ha bestått båtførerprøven før vedkommende kan føre slik båt igjen.

Finner politiet at føreren eller eieren av en fritidsbåt, eller den som på eierens vegne har rådigheten over fritidsbåten, med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle føreretten ved å ta beslag av båtførerbeviset eller ved å ilegge kjøreforbud til person som ikke har plikt til å ha båtførerbevis. Spørsmålet om å opprettholde midlertidig tap av føreretten skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være

skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i det midlertidige tilbakekallet av føreretten, må spørsmålet innen tre uker oversendes tingretten til avgjørelse.

Når tap av førerett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt og midlertidig beslag av båtførerbevis, plikter rettighetshaveren straks å levere båtførerbeviset til politiet.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av tap eller midlertidig tilbakekall av førerett, herunder hva som skal anses som grove lovbrudd, hvilke overtredelser som gir grunnlag for tap av førerett utover ett år, og under hvilke omstendigheter føreretten kan tapes for mindre enn ett år. Kongen kan også gi forskrift om anvendelse av kapitlet på Svalbard og Jan Mayen.

§ 28 b Tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt m.v. på grunn av særlige forhold

Dersom innehaveren av føreretten ikke er edrueelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til sjøsikkerheten, miljøet eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 28 c Sperrefrist for retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt

Blir en person som ikke har førerett, ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre fritidsbåt i medhold av § 28 a, skal det i dommen eller forelegget fastsettes en sperrefrist for å kunne gi personen førerett. § 28 a annet ledd gjelder tilsvarende for sperrefristens lengde.

Er personen yngre enn den lovlige minstealderen

for slik førerett, løper sperrefristen til det er gått minst ett år fra den dagen vedkommende oppnår minstealderen.

Blir en som ikke har førerett, med skjellig grunn mistenkt for et straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få båtførerbevis, kan politimesteren eller den han gir myndighet, bestemme at førerett ikke kan erverves før saken er endelig avgjort,

likevel ikke ut over tre måneder uten kjennelse av tingretten.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av sperrefrist.

II

Lovent gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

