



POLITIET

POLITIDIREKTORATET

Det kongelige miljøverndepartement
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Deres referanse
13/912

Vår referanse
2013/00757-4 008

Dato
17.04.2013

Høringssvar – forskrift om bruk av vannscooter

1. Innledning

Vi viser til Miljøverndepartementets høringsbrev av 01.03.2013 om ovennevnte.

Politidirektoratet har forelagt høringen for ØKOKRIM og samtlige politidistrikt. Vi har innen fristen mottatt svar fra Asker og Bærum og Oslo politidistrikt. Høringssvarene følger vedlagt i kopi. Disse er i noen sammenhenger innarbeidet i direktoratets uttalelse.

Bakgrunnen for forskriftsendringen er forslag til endring i småbåtloven, som ble sendt på høring 15.01.2013. Det ble her lagt opp til at det gjeldende forbudet i småbåtloven § 40 oppheves, men at det gis nærmere regler om bruk av vannscooter i forskrift fastsatt av departementet. Det ble i høringsbrevet skissert en ordning med et generelt forbudsbelte langs land.

Hovedpunktene i forskriftsutkastet som nå er på høring er at det foreslås bestemmelser om nærmere regulering av generelle forbudsbelter, jf. § 3, transportkjøring gjennom forbudsbeltene, jf. § 4, adgang til å fastsette ytterligere regulering utenfor de generelle forbudsbeltene i lokal forskrift, jf. § 7, adgang til å åpne for vannscooterkjøring i konkurranse- og treningsøyemed i avgrensede områder, jf. § 6 bokstav d, krav om båtførerprøve m.v., jf. § 5, unntak for bruk av vannscooter i særskilt øyemed, jf. § 6, og tilsyn og straff, jf. § 8.

Politidirektoratet finner, i likhet med Asker og Bærum og Oslo politidistrikt, i all hovedsak å kunne gi vår tilslutning til forslaget til ny forskrift. Politidirektoratet mener at man, både av hensyn til publikum og håndhevende myndighet, bør tilstrebe en mest mulig lik lovgivning for bruk av vannscootere og småbåter. Videre bør regelverket på området harmoniseres med internasjonale regler.

Vi vil nedenfor gi våre kommentarer til hovedpunktene i endringsforslaget. Fremstillingen følger i all hovedsak høringsnotatets systematikk.

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Hammersborggata 12
Tlf: 23 36 41 00 Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950 mva
Bankgiro: 7694.05.02388

2. Kommentarer

Til punkt 4.1 Nærmere vurdering av forbudsbelter

Politidirektoratet er enig i at departementets forslag til forbudsoner i all hovedsak vil gi tilstrekkelig beskyttelse for miljøet og ivareta nødvendige sikkerhetshensyn. Oslo politidistrikt uttaler seg i samme retning.

Til punkt 4.2 Transportkjøring gjennom forbudsområdene

Departementet foreslår at transportkjøring for å ta seg ut til de åpne områdene primært skal skje ved bruk av merket farled. Dersom det ikke foreligger merket farled, åpnes det for transportkjøring kortest mulig veg ut til åpent område. Det heter i høringsnotatet at dette i de fleste tilfeller innebærer å kjøre vinkelrett ut fra kysten og at man skal holde en stø kurs. Videre er det foreslått begrensninger i form av at kjøringen ikke kan skje over en strekning på mer enn 1000 meter, og at man skal holde en avstand på minst 30 meter fra land når man eventuelt passerer øyer, holmer etc. på veg ut til de åpne områdene.

Forskriftsutkastets § 4 gjelder etter sin ordlyd transportkjøring gjennom forbudssonene ”for å komme seg fra land og ut til områder utenfor forbudssonene”. Det kan her oppstå tvil om hva som er å anse som ”transportkjøring”, herunder hva som er ment å gjelde ved transport fra de åpne områdene til land.

Oslo politidistrikt uttaler:

”Det kan her oppstå tolkningsproblemer ved avgjørelsen av hva som skal regnes som transportkjøring. Det er klart at transport fra fortøynings- eller sjøsettingsplass må regnes som transportkorridor. Spørsmålet hvor man kan gå til land når man først er i åpent område, synes ikke helt avklart. Kan man da fritt gå til land der man ønsker, eller skal man kun gå til land der man startet fra. Er det fritt fram ser vi for oss at det kan bli tett med vannscootere utenfor attraktive områder som for eksempel Aker Brygge, noe som på sikt kan medføre stor oppsamling av vannscootere i havnebassenget i Oslo, der trafikkmengden er svært stor allerede. Kan transportkorridor velges fritt, vil det i realiteten være fritt frem for vannscootere også i forbudsbeltene, om enn med redusert fart. Det synes heller ikke klart om det skal tillates transportkjøring der det fastsettes regulering utenfor de generelle forbudssonene.”

Dette bør fremgå klart av forskriftsteksten eller nærmere retningslinjer.

Til punkt 4.3 Adgang til å fastsette ytterligere regulering utenfor de generelle forbudsbeltene

Ifølge forslag til endring i småbåtloven § 40, kan ordningen med generelle forbudsbelter kombineres med en adgang til å fastsette reguleringer også i andre særskilte områder av hensyn til natur, næring, sikkerhet, eller støy. Politidirektoratet støtter utkastets § 7 om adgang til å fastsette ytterligere restriksjonsområder.

Oslo politidistrikt støtter også forslaget og uttaler herunder:

”Denne adgangen er Oslo politidistrikt svært positive til, da vi ser for oss at hele vårt sjøområde bør bli forbudssone. Oslo Havn er et sterkt trafikkert område og av

sikkerhetshensyn bør ikke vannscooterbruk tillatelse. Det bør også være adgang til å forby transportkorridorer i slike områder.”

Til punkt 4.4 Adgang til å åpne for vannscooterkjøring i konkurranse og treningsøyemed i avgrensede områder

Politidirektoratet har ingen merknader til forslaget.

Til punkt 4.5 Krav om båtførerprøve mv.

Politidirektoratet er enig i forslaget om at kravet om båtførerprøve skal gjelde for vannscootere og at dette skal tas inn i forskriften. Asker og Bærum og Oslo politidistrikt er også enig i dette.

For øvrig vil direktoratet bemerke at dersom det innføres et særskilt hurtigbåtsertifikat, må en slik ordning også omfatte vannscootere.

Til punkt 4.6 Registreringsplikt

Politidirektoratet har tidligere, av hensyn til håndhevelsen av regelverket og kriminalitetsbekjempelsen (identifisering og etterforskning), tatt til orde for gjeninnføring av et obligatorisk småbåtregister.

Politidirektoratet er av den oppfatning at en tilsvarende registreringsplikt for vannscootere vil være et sentralt verktøy for kontrollmyndighetenes identifisering av føreren (via fartøyets kjennetegnmerke) og dermed håndhevingen av forskriften. Vi viser til at førere vil kunne unndra seg politiets kontroll idet vannscootere vil kunne operere i trangere farvann enn politibåter og er raskere enn de fleste av politiets båter. Videre vil en registrering være nyttig av sikkerhetshensyn, i form av å bidra til raskere avklaring av om en situasjon, for eksempel med et fartøy midtfjords uten fører, er å anse som en redningsaksjon. I tillegg kommer at en registreringsplikt vil gi kontroll med opprinnelsen av fartøyet (hvor fartøyet kommer fra/hvem som er selger) og dermed kunne bidra til å forhindre forsikringssvindel i form av forsikringer av fartøy som ikke (lengre) eksisterer, såkalte ”papirbåter”.

Oslo politidistrikt tar også til orde for en tvungen registrering for alle fritidsbåter og uttaler at en slik registrering bør legges til Sjøfartsdirektoratet.

Asker og Bærum politidistrikt uttaler i samme retning:

”Når det gjelder registreringsplikt mener vi det av hensyn til kontrollen med overholdelse av regelverket, vil være hensiktsmessig med en tvungen registreringsplikt for småbåter, herunder vannscootere. Et slikt register bør vurderes underlagt sjøfartsmyndighetene som i dag administrer andre register.”

Til punkt 4.7 Unntak for bruk av vannscooter i særskilt øyemed

Politidirektoratet savner her en vurdering av hvordan frivillige organisasjoner, for eksempel Røde Kors, skal kunne drive opplæring i vannscooterkjøring for redningstjeneste.

Til punkt 4.8 Tilsyn og straff

Reglene om tilsyn og straff i gjeldende forskrift foreslås videreført, jf utkastets § 8.

Vi har merket oss at det ”for å unngå misforståelser” (jf. høringsnotatet side 109) er tatt inn i bestemmelsen at også politiet har kompetanse til å føre kontroll med regelverket.

Politidirektoratet vil for øvrig bemerke at politiet alltid kan gripe inn overfor straffbare handlinger.

Påtalemessige spørsmål

Overtredelser av forskriften ”straffes med bøter”, jf. utkastets § 8 annet ledd.

Etter Politidirektoratets oppfatning kan det være behov for et mer nyansert sanksjonssystem for overtredelser av forskriften. For det første mener vi at det bør vurderes å innføre en strengere reaksjon for gjentatte/grove overtredelser av forskriften, jf. også vegtrafikklovens bestemmelser.

Direktoratet mener videre at det bør vurderes om enkelte overtredelser av forskriften bør avgjøres ved bruk av forenklet forelegg, på samme måte som ved nærmere angitte overtredelser av vegtrafikkloven, tolloven og småbåtloven. Vi viser til at forenklet forelegg er en enklere fremgangsmåte ved ileggelse av straff. (Ved forenklet forelegg anvendes faste bøtesatser, og forelegget ilegges av tjenestemenn som ikke tilhører påtalemyndigheten.)

For øvrig viser vi til at Sanksjonsutvalget i NOU 2003: 15 ”Fra bot til bedring ” anbefaler at overtredelsene i vegtrafikkloven, tolloven og småbåtloven som kan avgjøres ved forenklet forelegg gjennomgås med utgangspunkt i de prinsipper for straff som utvalget har anbefalt i utredningens kapittel 10.

Utvalget har videre (kapittel 1.10, side 29) vurdert om området for forenklet forelegg bør utvides til saker som nå avgjøres med ordinært forelegg:

”Som sentrale momenter har utvalget her lagt vekt på om tallet på lovbrudd er så høyt at bruk av forenklet forelegg merkbart vil avlaste politiet og påtalemyndigheten, om lovbruddet er av en slik art at det er hensiktsmessig å reagere med standardbøter, og om hendelsesforløpet normalt vil være så enkelt og oversiktlig at lovbrudd lett kan konstateres på stedet. Det må videre tas hensyn til om vedtatte forelegg skal registreres, slik at det blir mulig å fange opp gjentakelser. Jo mer alvorlige straffbare forhold det dreier seg om, jo viktigere er det å være oppmerksom på tidligere straffereaksjoner, slik at den nye saken kan bli behandlet som en ordinær straffesak og føre til strengere reaksjon.”

Til punkt 8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er i høringsnotatet punkt 8 Økonomiske og administrative konsekvenser (side 11) påpekt at forslaget vil kunne medføre økt behov for kontroll, både fra politiets og Statens naturoppsyns side. Det er videre vist til at dersom økt kontroll skal prioriteres, vil dette kunne tilsi økte kostnader og administrative konsekvenser.

Politidirektoratet har i brev av 21.02.2013 til Justis- og beredskapsdepartementet anbefalt at bruken av vannscooter som følge av nytt regelverk tas til observasjon for å høste erfaring, og at dette inneværende år bør kunne ivaretas innenfor rammen av politiets eksisterende sjøtjeneste.

Politidirektoratet vil for øvrig bemerke at en tvungen registreringsordning for vannscootere vil kunne bidra til en mer effektiv kontroll med overholdelsen av regelverket, jf. ovenfor.

Med hilsen

Christian Budsberg Pettersen
avdelingsdirektør

Kristine Langkaas
seksjonssjef

Saksbehandler:
Gunnvor Hovde
Tlf: 23364129

Vedlegg:
2

Kopi:
Justis- og
beredskapsdepartementet