Meld. St. 30
(2018–2019)
Melding til Stortinget

Samhandling for betre sjøtryggleik
Meld. St. 30
(2018–2019)
Melding til Stortinget

Samhandling for betre sjøtryggleik
Innhald

1 Innleiing ......................................... 5

2 Ansvarsfordeling tryggleik til sjøs .......................... 7

3 Om maritim næring .............................. 8
   3.1 Dei ulike skipsfartssegmenta .................. 8
   3.2 Utvikling framover .......................... 9

Del I Samhandling og sjøtryggleik ... 11

4 Førebyggjande sjøtryggleik og oljevernberedskap ........... 13
   4.1 Prioritering av förebyggjande sjøtryggleikstiltak .......... 13
   4.2 Beredskap mot akutt forureining ................. 14
   4.3 Samhandling på beredskapsområdet ............... 15

5 Tryggleik knytt til skip og mannskap ......................... 16
   5.1 Nasjonalt og internasjonalt sjøtryggleiksarbeid .......... 16
   5.1.1 Regelverk ...................................... 16
   5.1.2 Tilsynsverksemda i Sjøfartsdirektoratet ............ 17
   5.1.3 Haldningsskapande verksemd .................... 19
   5.1.4 Maritim sikring (security) .................... 20
   5.2 Ulykker med næringsfartøy ....................... 20

6 Kystberedskap og sjøredning ... 24

Del II Særskilt om nordområda ....... 29

7 Nordområda .......................................... 31
   Internasjonalt og regionalt samarbeid ...................... 31
   Førebyggjande og haldningsskapande arbeid ............... 32
   Spesielt om Svalbard .................................. 33
   Utfordringar og trendar ................................ 34
   Kunnskap og opplæring ................................ 35
   Hendingar, ulykker og statistikk ......................... 37
   Søk og redning ....................................... 39

8 Tryggleiken på fritidsbåtar ..................... 41
   Ulykker og hendingar med fritidsbåtar ...................... 44
   Utvikling i fritidsbåtulykker og ulykkestypar ............ 44
   Betre fakta- og statistikk-grunnlag ...................... 47
   Krav til båtøver og fritidsbåtar ...................... 47
   Kompetansekrav ..................................... 48
   Tryggleikstyr ......................................... 49
   Promillegrense ....................................... 51
   Båtutleige ........................................... 52
   Fart og ferdsel med fritidsbåtar ...................... 53
   Obligatorisk småbåtregister ......................... 53
   Haldningsskapande arbeid ......................... 54
   Politiets sjøteneste .................................. 56

9 Økonomiske og administrative konsekvensar .................. 57
Samhandling for betre sjøtryggleik

Tilråding frå Nærings- og fiskeridepartementet 21. juni 2019, godkjend i statsråd same dagen.
(Regjerings Solberg)

1 Innleieing


I denne meldinga vil regjeringa ta for seg tryggleiken til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy og beskrive samhandlinga mellom relevante offentlege og private aktørar. I meldinga gir regjeringa ei overordna beskrivelse av regelverk og utviklingstreek knytt til tryggleik til sjøs for nærings- og fritidsflåten, og ein særskild gjennomgang av sjøtryggleiken i nordområda.


I arbeidet med meldinga har det vore halde eitt innspelsmøte med arbeidsgivars- og arbeidsstaksida og ulike interesseorganisasjonar. Departementet har vidare fått skriftlege innspel frå ei rekke aktørar.


Arbeidet med meldinga om samhandling for betre sjøtryggleik har ikkje avdekt eit behov for endringar i ansvarsfordelinga mellom departe-
Samhandling for betre sjøtryggleik

Meld. St. 30

2018–2019

Det sentrale er at samhandlinga fungerer godt, slik at ressursane blir effektivt utnytt. Gjennomgangen har ikkje avdekt vesentlege manglar i samhandlinga mellom offentlege og private aktørar, men medverka til ytterlegare bevisstgjering om at god samhandling er eit viktig premiss for å halde oppe eit høgt tryggleiksnivå i norske farvatn.


2 Ansvarsfordeling tryggleik til sjøs

Fleire departement har eit ansvar for tryggleiken til sjøs. I denne meldinga har vi særleg fokus på oppgåvane til Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet i form av regelverksarbeid og kontroll og tilsyn, jamfør kapittel 5.


Samferdselsdepartementet med Kystverket som utøvande etat har ansvaret for å legge til rette for sikker sjøtransport og god framkomst i norske farvatn og for den statlege beredskapen mot akutt forureining.


Kunnskapsdepartementet har det overordna ansvaret for utdanning. Tilgang på kompetanse er avgjerande for å bevare og utvikle konkurranse- og verdiskapingsevna både til sjøs og for landbaserte maritime bedrifter.

Klima- og miljødepartementet har ansvaret for Sjøfartsdirektoratets saker som gjeld forureining frå skip og vern av det marine miljøet. Arbeidet med klima- og miljøvennlege løysingar er viktig for å få til ei omstilling i skipsfarten.
3 Om maritim næring


Den norske maritime næringa er internasjonalt leiande og består av reiarlag, og andre maritime tenesteytarar, verft og utstyrsleverandørar. Skipsfartsnæringa er ein viktig del av den norske maritime næringa og ein prioritert sektor for regjeringa. Tal frå 2018 viser at den maritime næringa totalt sysselsette rundt 85 000 personer og skapte verdiar for til saman 142 milliardar kroner.

3.1 Dei ulike skipsfartssegmenta

Norsk reiarinnäring er samansett av fleire delsegment.

Det norskeigde deep sea-segmentet består mellom anna av kjemikalietskip, gasstankskip, ro-ro (transport av køyretøy) og tørrlastskip. Verksemda er sterkt internasjonalisert, og viktige marknader er mellom andre USA, Kina, Brasil, India, Australia og Japan.

Norskeigd offshoreflåte driv hovudsakleg i norsk og britisk sektor i Nordsjøen, men verksemda på andre lands soklar er og av stor verdi for norske offshoreiarlag. Viktige marknader er særlig Brasil og USA.

Nærskipsflåten har verksemd i Noreg og mellem Noreg og hamner i Europa. Flåten er dominer av tørrlastskip, etterfølgd av tankskip. Nærskipsflåten elles, særlig spesialfartøy knytte til nye energimarknader og til havbruksnæringa, er aukande.

I ferje- og hurtigbåtsegmentet er det 203 pasasjer- og bilferjer og om lag 100 hurtigbåtsamband langs heile kysten.

1 Maritim verdiskapingsbok 2019
Samla norskeigd flåte var i 2018 på om lag 2 800 skip og har vore på dette nivået det siste tiåret. Handelsflåten i NOR har også nokå stabel i den same perioden og hadde 873 skip. Talet på skip i NIS har auka med om lag 100 frå 522 i desember 2014 til 615 i 2018. I 2018 er 34,6 prosent av utanriksflåten registrert i NIS, den høgaste prosentdelen sidan 2008.

Norske skip hadde om lag 125 000 anløp i norske og utanlandske hamner 2017. Av desse var drygt 46 000 i Noreg, 10 302 i Storbritannia og 6 139 i Nederland. Dei viktigaste landa utanom Europa var USA med 4 312, Brasil med 2 788 anløp, Kina med 2 288 anløp og Australia med 2 282 anløp.

3.2 Utvikling framover

Noreg ligg langt framme i utviklinga av klima- og miljøvennleg teknologi i skipsfarten og fokuserer i aukande grad på alternative energikjelder og utselepsreduksjon, mellom anna batteriteknologi, hybriddrift, hydrogen og brensekceller. Også i utviklinga av automatiserte og førarlausa skip kan Noreg dra nytte av ei unik maritim klyngje med sterke innovative forskings- og kompetansemiljø i alt frå satellittkommunikasjon og automatiserte styringssystem til fartøydesign og konstruksjonar.

I 2020 skal det leggjast fram ei ny stortingsmelding om maritim næring. I meldinga vil regjeringa gjere ein heilskapleg gjennomgang av den maritime politikken.

Klima- og miljøvennleg skipsfart

Utviklinga når det gjeld framdriftsmaskiner og drivstoff, særleg nasjonalt, går i retnin av meir komplekse hybride maskinsystem, til domes bruk av LNG i kombinasjon med batteriløysingar. Det er og venta i unik maritim klyngje med sterke innovative forskings- og kompetansemiljø i alt frå satellittkommunikasjon og automatiserte styringssystem til fartøydesign og konstruksjonar.

I 2020 skal det leggjast fram ei ny stortingsmelding om maritim næring. I meldinga vil regjeringa gjere ein heilskapleg gjennomgang av den maritime politikken.

3.2 Utvikling framover

Noreg ligg langt framme i utviklinga av klima- og miljøvennleg teknologi i skipsfarten og fokuserer i aukande grad på alternative energikjelder og utselepsreduksjon, mellom anna batteriteknologi, hybriddrift, hydrogen og brensekceller. Også i utviklinga av automatiserte og førarlausa skip kan Noreg dra nytte av ei unik maritim klyngje med sterke innovative forskings- og kompetansemiljø i alt frå satellittkommunikasjon og automatiserte styringssystem til fartøydesign og konstruksjonar.

I 2020 skal det leggjast fram ei ny stortingsmelding om maritim næring. I meldinga vil regjeringa gjere ein heilskapleg gjennomgang av den maritime politikken.

Klima- og miljøvennleg skipsfart

Utviklinga når det gjeld framdriftsmaskineri og drivstoff, særleg nasjonalt, går i retnin av meir komplekse hybride maskinsystem, til domes bruk av LNG i kombinasjon med batteriløysingar. Det er og venta i unik maritim klyngje med sterke innovative forskings- og kompetansemiljø i alt frå satellittkommunikasjon og automatiserte styringssystem til fartøydesign og konstruksjonar.

I 2020 skal det leggjast fram ei ny stortingsmelding om maritim næring. I meldinga vil regjeringa gjere ein heilskapleg gjennomgang av den maritime politikken.

Digitalisering av maritim sektor


Kystverket og Sjøfartsdirektoratet legg legg til rette for at det kan gjennomført ei rekke testaktiviteter med autonome fartøy i norske farvann. I samarbeid med maritim industri og forskningsinstitusjonar er det oppretta tre testområde for autonome fartøy i Noreg. I tillegg blei det hausten 2018 opna ein eigen testarena for autonome skip i Horten med infrastruktur for å teste ut teknologi. Sjøfartsdirektoratet er myndighet for kontroll, godkjennin og sertifisering av skip og arbeider med regelverk for automatisering og autonome skip både nasjonalt og internasjonalt.

Ei vidare satsing på autonome skip kan gi nye mogleigheter både for den maritime næringa og sjøfølka. Autonome skip vil gi behov for høgt utdanna maritimt personale også på land som må beherske både teknologi og godt sjømannskap.


Regjeringa vil arbeide for å sikre eit teknologinøytralt regelverk som fremjar jobb- og verdiskaping og maritim kompetanse og samtidig varetek sjøtryggleik og miljø.
MARKOM2020 er eit nasjonalt utviklingsprosjekt som har i oppgåve å heve kvaliteten på maritim profesjonsutdanning. MARKOM UH omfattar Høgskulen på Vestlandet, NTNU, Høgskolen i Sørøst-Norge og UiT. MARKOM FS omfattar tolv maritime fagskular.


**Kompetanse**

Både stadig meir avansert utstyr om bord og digitalisering av skipsfarten medfører eit behov for kontinuerleg vidareutvikling av kompetansen til sjøfolk og av sertifikatgivande maritim utdanning.

Lange skipsfartstradisjonar og utdanningsinstitusjonar med eitt høgt fagleg nivå har lagt noko av grunnlaget for Noregs styrke på det maritime området, men og for at vi har dyktige sjøfolk som dagleg varetek sjøtryggleiken og klima- og miljøomsyna langs kysten vår på ein god måte. Den maritime kompetansepolitikken byggjer vidare på den allereie sterke kompetansen som finst blant norske sjøfolk i dag. Høg maritim kompetanse gjer åat norske sjøfolk er godt posisjonerte til å ta i bruk ny teknologi og å tilpasse seg utviklinga i skipsfarten.

Regjeringa vil arbeide for eit godt og relevant utdanningssystem som rustar kandidatane for morgondagens skipsfart.

Ei oversikt Nærings- og fiskeridepartementet har fått utarbeidt av SSB viser at talet på norske sjøfolk har heldt seg relativt stabilt dei siste åra. Per 2018 var talet på norske sjøfolk om lag 20 100.
Del I
Samhandling og sjøtryggleik
4 Førebyggjande sjøtryggleik og oljevernberedskap


I meldinga er det vist til nullvisjonen i Nasjonal transportplan, som seier at det ikkje skal føre komme ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. For den førebyggjande sjøtryggleiken har regjeringa lagt til grunn eit hovedmål om at talet på transportulykker skal reduserast i tråd med nullvisjonen.

4.1 Prioritering av førebyggjande sjøtryggleikstiltak

I meldinga går det fram at regjeringa vil styrkje innsatsen på området førebyggjande sjøtryggleik for å vareta måla om å redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og for å hindre akutt forureining. Regjeringa vil prioritere førebyggjande sjøtryggleikstiltak i område der skipstrafikken representerer ein relativt stor risiko. Risikoanalysepeiker på Vestlandet og Oslofjorden som slike område. For å prioritere mellom ulike tiltak vil regjeringa så langt råd er ta utgangspunkt i samfunnsøkonomiske vurderingar.

Utvide tenesteområdet til sjøtrafikkcentralane


Bygge ut den maritime trafikkovervakinga rundt Svalbard

Regjeringa har sett i gang utbygging av landbaseerte AIS-basestasjonar på Svalbard for å styrkje den maritime trafikkovervakinga. AIS er eit automatisk skipsidentifikasjonssystem som mellom anna gir informasjon om identitet og posisjon. AIS-data innsamla via basestasjonar gir eit samtidssiste av skiptrafikken i farvatnet.

På Svalbard er det svært avgrensa tilgang til infrastruktur som kraftforsyning og samband, og det må òg takast særlege miljø- og naturvernomsyn. På grunn av dette vil ytterlegare utbygging vere basert på at det skal etablerast færrast mogleg stasjonar, og at kraft skal genererast ved hjelp av solceller og vindkraftgenerator.

Etter kvart som stasjonane kjem i drift, får ein meir detaljert informasjon om skiptrafikken i farvatna rundt Svalbard. Informasjonen inngår i det maritime situasjonsbiletet som sjøtrafikkcentralen og andre operative etatar bruker, og som blir oppdatert fortøpande.

Modernisere maritim infrastruktur

Utvikle intelligente transportsystem (ITS) for sjøtransporten
Regjeringa vil leggje til rette for utvikling og implementering av intelligente transportsystem (ITS) for sjøfarten. Utvikling av dynamisk risiko- overvaking for å styrke trafikkovervakinga i sjø- trafikksentralane er sett i gang. Regjeringa støtta og opp under samarbeid mellom norske maritime styremakter, reiarlag og utstyr- og tenesteleverandører med sikte på å utvikle nye tenester som er tilpassa behova i næringer, og som aukar tryg- gleiken til sjøs. Kystverket medverkar med anna i utvikling av løysingar for automatisk skipsrap portering, utveksling av seglingsplanar mellom skip og sjøtrafikksentral og automatisert rapportering av anløpsmeldingar. Arbeidet blir gjort i sam arbeid med norske leverandører av utstyr og tenester.

Sjøkartlegging

4.2 Beredskap mot akutt forureining

Dimensjonering av beredskap mot akutt forureining
Kystverket er nasjonal styremakt ved hendingar som medfører akutt forureining, eller fare for akutt forureining, og varetek den statlege beredskapen mot akutt forureining. For å sikre at denne beredskapen er tilpassa risikobiletet som gjeld til kvar tid, vil regjeringa sørge for at arbeidet med beredskapen er basert på oppdatert kunnskap om miljørisiko langs kysten. Vidare skal beredskapen mot akutt forureining vere basert på samfunnsøkonomiske analysar.

Kystverket baserer beredskapen sin på kunnskap om utviklinga i miljørisiko, som kan definerast som produktet av kor sannsynlege ulykker med akutt forureining er, og kva miljøkonsekvensar forureininga kan få. AIS-data som gir oversikt over skiptrafikken, og miljødata frå Havforskingsinstituttet, Norsk institutt for naturforskning og Miljødirektoratet er viktige datagrunnlag for å vurdere miljørisikoen. Kystverket har utvikla eit system som kan brukast til forløpende risikovurderingar. Større endringar i kor sannsynlege ulykker er, eller kor sårbare artane er, kan gi grunnlag for å endre dimensjoneringa av den statlege beredskapen mot akutt forureining. Miljø direktoratet, som er kravstillar til privat og kom munal beredskap mot akutt forureining, gjer seg og nytte av denne kunnskapen.

Grunnopplæring i handtering av akutt forureining

Statleg dispergeringsberedskap

Beredskap mot akutt forureining på Svalbard og Jan Mayen

På bakgrunn av utfordringane som er identifiserte i miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014, har regjeringa gjennomført ei rekkje tiltak for å betre beredskapen mot akutt forureining i området.

Sysselmannens fartøy har fått ytterlegare oljemadringstyr og opplæring i bruken av dette. Fleire nye fartøy i kystnær beredskap inngår i bered skapen på Svalbard. «KV Svalbard» er tilført ei ny isforsterka oljevernlense. Kystverket har i sam arbeid med Sysselmannen og Telenor bygd ut eit betre sambandsnett for sentrale delar av vest kysten på Svalbard. Forutan eit breibandsamband ved aksjonar vil dette fungere som eit nettverk for å sende AIS-data frå skip til Kystverkets over vakingssystem for skip.


Kystverket har analyser sk mange av dei nye drivstofftypane som blir brukte i norske farvatn og i Arktis. Levetid, fordampingstakt, opplysings rate i vatn, dispersjonsevne og giftighet er testa
under arktiske forhold. Vidare har Kystverket undersøkt utslipp av gassar og partiklar ved forbrenning av olje. Dette er viktig bakgrunnsinnsamling når det gjeld miljøfaglige vurderinger av ulike tiltak for å handtere oljeforureining, mellom anna i islagde farvatn.

Statleg depotstruktur

Forsking og utvikling (FoU)
I Meld. St. 35 (2015–2016) blei det varsla at regjeringa ville vidareføre forsking og utvikling innanfor førebyggande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining, og vil i samarbeid med Forskningsrådet sjå på innretninga av eksisterande forskingsprogram. I tillegg skulle det vurderast nærmare om det skulle opprettast eit eige forskingsprogram for området. Samferdselsdepartementet har vore i dialog med Noregs forsikring om oppfølging av FoU innanfor førebyggande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining. Det er konkludert med at ei eventuell satsing på FoU på feltet kan varetakast på ein tenleg måte innanfor eksisterande programportefølje.


Regjeringa er oppteken av at det skal vere god samordning og samhandling mellom den statlege, kommunale og private beredskapen mot akutt forureining, slik at dei samla beredskapssressursane i samfunnet blir utnytta på ein mest mogleg effektiv måte.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.


4.3 Samhandling på beredskapsområdet
Regjeringa er oppteken av at det skal vere god samordning og samhandling mellom den statlege, kommunale og private beredskapen mot akutt forureining, slik at dei samla beredskapssressursane i samfunnet blir utnytta på ein mest mogleg effektiv måte.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premis for beredskap mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsteknologisforskrifta.
5 Tryggleik knytt til skip og mannskap

Regjeringa har som hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikke skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. For å hindre ulykker til sjøs er det viktig å sjå til at fartøy som trafikkerer kysten, er i god teknisk stand og har høg driftsttryggleik, og at mannskapet har tilstrekkeleg kompetanse.

Eit godt tryggingsregelverk skal verke saman med gode arbeids- og levevilkår for sjøfolk. Haldningsskapande arbeid retta mot næringsflåten kjem i tillegg til krav til tryggleik og arbeidsmiljø i regelverket. Gode haldningar både i reiarlag og blant sjøfolkla er avgjerande for at norske skip skal halde eit høgt tryggleiksivå til sjøs.

### 5.1 Nasjonalt og internasjonalt sjøtryggleiksarbeid

Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som utøvande etat, har ansvaret for å leggje til rette for sjøtryggleiken knytt til mannskap og skip. Sjøfartsdirektoratet driv sjøtryggleiksarbeid i form av regelverksarbeid, gjennomføring av tilsyn og haldningsskapande arbeid. Skipstryggleikslova og skipsarbeidslova, med tilhøyrande forskrifter, er sentralt regelverk. Skipstryggleikslova har til formål å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å leggje til rette for god skipstryggleik og tryggleikskystring, mellom anna ved å hindre forureining frå skip, sikre eit fullt forsvarleg arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, og eit godt og tidsmessig tilsyn. Skipsarbeidslova har som hovudformål å sikre trygge tilsetjingsforhold og arbeidsmiljø i arbeidslivet til sjøs.

Det nasjonale regelverket er i stor grad gjennomføring av regelverk fastsett i IMO, ILO og EU. Regelverket omfattar i hovudsak tekniske og ope rasjonelle krav til fartøy, reiarlag og mannskap for å vareta helse, tryggleik, miljø og arbeidsrett.

Det er viktig at fartøy som trafikkerer kysten, er i god teknisk stand og har høg driftsttryggleik, og at mannskapet har tilstrekkeleg kompetanse. Ei rekke internasjonale konvensjonar stiller krav til mellom anna skip sin konstruksjon og utrusting, til dei som arbeider om bord på skip, til vern av miljøet og til sjøfolk sine levevilkår. Internasjonalt er det fire hovedkonvensjonar for regulering av dette: Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), Internasjonal konvensjon for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) og Internasjonal konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC).

Det er ei samanhengande utvikling på desse områda som påverkar skipsfarten.

IMO-konvensjonar har som regel eit tonnasjekrav som eitt av iverksetjingssvilka, og det er derfor eit mål å auke tonnasjen under norsk flagg slik at Noreg har eit tonnasje som medverkar til at det internasjonale regelverk trer i kraft raskt. Noreg arbeider for å vere tidleg ute med å tilte internasjonale konvensjonar. Med ein stor og moderne flåte under norsk flagg og tidleg ratifisering av forhandla konvensjonar er Noreg ein viktig premissgivar og pådrivar for utvikling av internasjonalt regelverk. På denne måten gjer norsk tonnasje sitt til å stille krav til internasjonale konvensjonale flåter som opererer i farvatn utanfor Noreg. Regjeringa vil halde fram med å delta og medverke aktivt for å fremme norske interesser i IMO.

5.1.1 Regelverk


Boks 5.1 Eksempel på internasjonal regelverksutvikling

IGF-koden (The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels)


Retningslinjer for ankerhandteringsfartøy

Etter påtrykk frå Noreg vedtok IMO i 2015 retningslinjer for ankerhandteringsfartøy, mellom anna stabilitetskriterium for å kunne berekne om skipet er eigna til å utføre ankerhandteringsopdraget.

Polarkoden


5.1.2 Tilsynsverksemda i Sjøfartsdirektoratet

Ein sentral del av tryggleiksarbeidet i Sjøfartsdirektoratet er tilsynsverksemda, som direkta anten gjennomfører sjøvill eller delegerer til anerkjende klasseseelskap eller til godkjende førerektn. Tilsynet har utgangspunkt i at reiarlaget har ansvaret for mannskap, miljø og fartøy. Direktoratet fører tilsyn med norske og utanlandske skip som er innom norsk farvatn eller hamn.
Direktoratet fører og tilsyn med at kvaliteten i sertifikatgivende maritim utdanning er i tråd med internasjonale foresegnere som er nedfelte i STCW-konvensjonen. Tilsynet blir gjennomført i samarbeid med Nasjonalt organ for kvalitet i utdanninga, NOKUT. Sjøfolk som har sertifisat frå utlandet, må ha påteikning frå Sjøfartsdirektoratet før å kunne giere teneste på norske skip.

**Risikobasert tilsyn**

Frå 1. juni 2017 etablerte Sjøfartsdirektoratet nye metoder for å jobbe med eit risikobasert tilsyn med skip. Det vil seie at fartøy som blir vurderte til å ha høg risiko, får meir omfattande tilsyn enn fartøy som er vurderte til å ha låg risiko. Formålet er å sikre at direktoratet rettar ressursane sine mot dei områda der dei gir størst effekt for helse, miljø og tryggleik.


**Boks 5.2 Tilsyn**

Tilsynet med norske skip og flyttbare innretningar, såkalla flaggstatskontroll, er samansett av ulike element. Det omfattar kontroll av dokumentasjon, teikningar og berekningar, inspeksjonar og revisjonar av seglande skip, umelde inspeksjonar og revisjonar av tryggleiksstyringsystem på skip og i reiarlag. Direktoratet gjennomfører revisjonar som grunnlag for førstegangs-sertifisering, som blir følgd opp av periodiske, mellomliggende og umelde tilsyn og ein grundigare kontroll av at skipet oppfyller gjeldande krav til fornyt sertifisering kvart femte år. Sjøfartsdirektoratet har som ei strategisk målsetjing å ha færre og mindre omfattande periodiske tilsyn for å kunne ha fleire omfattande tilsyn basert på risikoen fartøyet representerer. Sjøfartsdirektoratet utfører ferdig sertifisat som dokumentasjon på at fartøyet er bygd og blir drive i samsvar med gjeldande regelverk. Reiarlaga er pålagde å be om jemle inspeksjonar av fartøy og flyttbare innretningar.


Frå 1. januar 2015 er det ikkje lenger tillate å bruke drivstoff som inneholder meir enn 0,10 % svox (SOx) i store delar av norsk farvatn. Sjøfartsdirektoratet har sidan intensivert kontrollen med at krava til utslipp, særleg av svox, blir etterlevde. Direktoratet gjennomfører om lag 350 dokumentkontroller og 200 analysar kvart år. Ny teknologi gir at Sjøfartsdirektoratet får høve til å ta i bruk nytt utstyr for gjennomføring av sikkert og effektiv tilsyn. Eksempel på dette er apparat som raskt avdekkjer om eit fartøy oppfyller regel-
verket for utselepp. Sjøfartsdirektoratet har eit samarbeid med Kystvakta, som kan bruke dronar til miljøkontroll. Auka bruk av sensorar om bord i skip og sensordata som kan delast, kan opne for nye måtar å føre tilsyn med skip på.

Det er viktig å legge til rette for god dialog med verft, reiarlag og utstyrsleverandørar i byggeprosessen. For å vere endå meir tilgjengeleg har direktoratet medarbeidarutplasserte i Tyrkia, der mykje av byggjeaktiviteten går føre seg no. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg eigne prosjektteam som følger opp nybygg og ombyggingar.

Tilsynet med delar av flåten er delegert til anerkjende klasseselskap og godkjende føretak. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med verksmåte som har fått delegert tilsynsoppgaver. Sjøfartsdirektoratet gjer for å sikre at ordningane fungerer etter intensjonen.

Tilsyn med utanlandske skip


Avvik mot regelverket i skipsfarten er ikkje sjelden, og det er viktig å følgje opp forhold som ikkje er i samsvar med regelverket. Sjøfartsdirektoratet har eige verktøy til disposisjon, mellom anna å gi reiarlag pålegg, tvinge fram oppfylling av pålegg gjennom tvangsstraff eller gebyr for brot på skipstryggleikslova og skipsarbeidslova. Sjøfartsdirektoratet kan òg nekte skip å forlate hamna dersom dei ikkje er sikre nok. Politiet følger opp vesentlege brot på regelverket, gjerne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet.

Boks 5.3 EQUASIS


Sanksjonar

Ein viktig del av tryggleiksarbeidet i skipsfarten er å følge opp forhold som ikkje er i samsvar med regelverket. Sjøfartsdirektoratet har eige verktoy til disposisjon, mellom anna å gi reiarlaget pålegg, tvinge fram oppfylling av pålegg gjennom tvangsstraff eller gebyr for brot på skipstryggleiksslova og skipsarbeidslova. Sjøfartsdirektoratet kan òg nekte skip å forlate hamna dersom dei ikkje er sikre nok. Politiet følger opp vesentlege brot på regelverket, gjerne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet.

5.1.3 Haldningskapande verksemnd

Sjøfartsdirektoratet utarbeider informasjonsmateriell, gjennomfører målretta tryggleikekamppanjer og arrangerer konferansar og seminar med deltaking fra næringa. Direktoratet har eige verksemnd, som arrangerer konferansar og seminar med deltaking fra næringa. Direktoratet utarbeider jamleg rettlemingsmateriell, nettartiklar, tryggleiksmeldingar og læringsemner for å klargjere eller
rette merkemnda mot problemstillinger i samband med tryggleik.


Det haldfogardet arbeidet er basert på risikovurderingar, slik at innsatsen kan setjast inn der det synest å vere størst rom for å auke tryggleiken.

5.1.4 Maritim sikring (security)

Ansvaret for maritim sikring er delt mellom Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet med høvesvis Sjøfartsdirektoratet og Kystverket som underliggjande etatar.

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for sertifisering og kontroll av skip under norsk flagg og kontroll med skip under framandt flagg som er innom norsk hamn. Kystverket har godkjennings- og tilsynsansvar for dei hamneanlegga skipa er innom.

Sjøfartsdirektoratet er gitt ei koordinerande rolle som «competent authority for maritime security» for verksomheter som kjennetegnes av USAs reguleringsplan over govningsvirksomheter i havområda, der sjøfart, nabolandsk-havn, og OECD-landa er inkludert.


Hovudedlementa i koden er at alle passasjer- og passegjer skip og elles alle skip (med nokre unntak) over 500 BT som opererer internasjonalt, og hamneanlegga som tek imot desse skipa, med det mål å hindre terrorisme.

Hovuedelementa i koden er at alle passasjer- og passegjer skip og elles alle skip (med nokre unntak) over 500 BT som opererer internasjonalt, og hamneanlegga som tek imot desse skipa, med det mål å hindre terrorisme.

5.2 Ulykker med næringsfartøy

Sjøfartsdirektoratet skal vere ein attraktiv sjøfartsadministrasjon med høg tryggleik for liv, helse, miljø og materielle verdier. For å danne seg ei oppfatning av om direktoratet når målsetjinga om høg sjøtryggleik, er det formålsbetydande å sjå på ulykkeloven og annan statistikk.

Sjøfartsdirektoratet førder statistikk over ulykker og personulykker i dei maritime næringsområda seg ein av tre fiske- og veifartøy som trafikkerer norske farvatn. I statistikkarbeidet sitt skil direktoratet mellom skipsulykker og personulykker og personulykker som skjer på skipet, mens personulykker er ein hending der ein eller fleire personar er innblanda, men som ikkje medfører skade på skipet, til dømes fall eller klemskadar.

Både skipsulykker og personulykker kan medføre personskadar og omkomne. Vidare førder Sjøfartsdirektoratet statistikk over dødsulykker i
samband med bruk av fritidsfartøy. Sjøfartsdirektoratet sine data om ulykker og fartøy blir brukte til ulike analyseformål i offentleg og privat regi. Dødsulykker knytte til fritidsfartøy er omtalte i kapittel 8.

Statens havarikommisjon for transport (SHT)

SHT undersøker sjøulykker. Til lik med ulykker i dei andre transportformene har undersøkingar av sjøulykker til formål å kartlegge omstende som er viktige for å kunne førebygge nye ulykker og alvorlege hendingar og betre sjøtryggleiken generelt. Undersøkingane skal ikkje ha til formål å fordele strafferettsleg skuld og ansvår. SHT skal undersøke alle sjøulykker med norske passasjerskip og sjøulykker med andre norske skip, også fiskefartøy, der mannskap, skipsførar eller nokon annan som følger med skipet, har eller truleg har mista livet. Vidare kan kommisjonen undersøke ulykker med utlandsk skip som forulykker i norsk territorialfarvatn, og ulykker med utlandsk skip som forulykker i andre farvatn når flaggstaten samtykker eller det etter folkeretten kan utovast norsk jurisdiksjon. Havarikommisjonen kan og undersøke andre ulykker som ulykker med fritidsbåtar, når kartlegginga kan bidra til betre sjøtryggleik.

Hendinga med cruiseskipet Viking Sky i mars 2019 har aktualisert spørsmål knytte til sjøtryggleik, sjøredning og beredskap. SHT har sett i verk undersøkingar etter hendinga, og USA og Storbritannia har meldt seg som statar saka vedkjem, og deltek i undersøkingane med sine respektive havarikommissjonar. Det er klokt å avvente ulykkesrapporten frå SHT før det eventuelt vert fremja forslag om nye krav i IMO.

Ulykkesbiletet for næringsfartøy 2018

Det er blitt tryggare å jobbe på norske skip. Det har vore ein markant nedgang i talet på omkomne over tid frå 1990 fram til i dag, sjå figur 5.1. I 2017 registrerte Sjøfartsdirektoratet 204 personulykker og 244 skipsulykker. I 2018 er det registrert 199 personulykker og 240 skipsulykker. Gjennomsnittet for den siste femårsperioden var 462 ulykker per år (både person- og skipsulykker), sjå figur 5.2.

Det er ein positiv trend med nedgang i det samla ulykkestalet. Talet på brannhendingar, kontaktskadar og arbeidsulykker går ned. Sjølv om det dessverre skjer dødsulykker på norske skip, viser trendar over tid at det blir klart færre av dei mest alvorlege ulykkene.

Personsukadar

Den siste femårsperioden har Sjøfartsdirektoratet registrert 1 200 personsukadar. Dei fleste personsukadane stammar frå personulykker (90 %). Den store majoriteten av personsukadane skjer i norsk farvatn (76 %). I 2018 registrerte Sjøfartsdirekto-

![Figur 5.1 Omkomne i alt](image-url)
Det ble rapportert 226 skadar på personar, mot 231 personskadar i 2017. Av dei 226 personskadane i 2018 skuldast 204 reine personulykker, mens 22 skuldast skipsulykker. I gjennomsnitt har det vore 240 personskadar kvart av dei siste fem åra, sjå figur 5.3. 


Av dei i alt 1 200 personskadane dei siste 5 åra har 51 medført at den forulykka omkom. Talet på omkomne på næringsfartøy auka frå 7 i 2017 til 10 i 2018. Både i 2017 og i 2018 skjedde alle dødsulykkene på norskregistrerte fartøy. 7 av i alt 10 hendingar fann stad på mindre fartøy under 15 meter. 7 av hendingane med omkomne i 2018 fann stad på fiskefartøy, 3 på lasteskip.
**Skipsulykker**


Talet på grunnstøytingar har halde seg ganske stabilt den siste femårsperioden, mens talet på kontaktskadar er redusert frå 58 i 2014 til 34 i 2018.

I 2018 har Sjøfartsdirektoratet registrert 33 ulykker med miljøutslepp – anten som reine utslipp eller som utslipp som følge av ei anna ulykke, til dømes grunnstøyt. Det er hovudsakleg snakk om mindre utslipp (5–200 liter) av olje eller diesel, men direktoratet har òg registrert nokre større hendingar. Eit eksempel på dette var utslipp av 217 tonn raffinerte oljeprodukt i samband med ein kontaktskade, eit anna var utslipp av 10 000 liter diesel i samband med ein kollisjon.

![Figur 5.4 Ulykkestype](image)

**Kjelde:** Sjøfartsdirektoratet
6 Kystberedskap og sjøredning


Redningstenesta

Det offentlege har ei redningsplikt overfor personar i naud. Organisering, ansvar og oppgåver for redningstenesta er fastsett i kgl.res. 19. juni 2015 Organisasjonsplan for redningstjenesten. Organisasjonsplanen definerer redningstenesta slik:

Offentlig organisert øyeblikkelig innsats fra flere samvirkepartnere for å redde mennesker fra driv eller skade som følge av øktte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak. Redningstjenesten utøves som et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personar, under ledelse og koordinering av to hovedredningssentralar og underordnede lokale redningssentralar.

Redningstenesta er ei integrert teneste, noko som inneber at ho omfattar alle typar redningsaksjonar knytt på land-, sjø- og luftredning. Redningstenesta er ikkje ein organisasjon på same måten som til dømes politiet eller Sivilforsvaret. Redningstenesta er ei nemning på samarbeid (gjerne omtalt som samvirke) mellom ulike etatar og organisasjoner, både offentlege, frivillige og private. Redningstenesta fyller ei funksjon som ingen enkeltorganisasjon har kapasitet til å vareta på eiga hand. Kva for ein aktør som blir mobilisert i kvar enkelt søk- og redningsaksjon, er avhengig av type hending og kva for ressursar som trengst og er tilgjengelege i området.

Alle offentlege organ som har kapasitet, informasjon eller kompetanse som er eigna til redningsformål, pliktar å bidra i redningstenesta med tilgjengelege kapasiteter, kompetansar og fullmakter. Samvirkeprinsippet inneber òg at alle aktørar har eit sjølvstendig ansvar for å sikre eit best mogleg samvirke både i det førebyggjande arbeidet og ved redningsaksjonar. Av dei offentlege etatane i Noreg er det berre hovudredningssentralane og redningshelikoptertenesta som har redningsteneste som primæroppgave.

Boks 6.1 Prinsipp

**Samvirkeprinsippet**

Redningstenesta er eit samvirke mellom offentlege organ, frivillige organisasjoner, private verksamder og personar. Alle offentlege organ som har kapasitet, informasjon eller kompetanse som er eigna til redningsformål, pliktar å bidra i redningstenesta med det dei til kvar tid har tilgjengeleg av kapasitatar, kompetanse og fullmakter. Samvirkeprinsippet inneber at alle aktørar har eit sjølvstendig ansvar for å sikre best mogleg samvirke både i det førebyggjande arbeidet og under redningsaksjonar.

**Ansvarsprinsippet**

Organet som har ansvar for funksjonar eller oppgåver til dagleg, har òg ansvaret for desse under ein redningsaksjon, uavhengig av omfanget og årsaka til aksjonen.
I tillegg til norsk territorium med Svalbard er det geografiske ansvarsområdet til redningssteneste dei sjø- og havområda og det luftrommet der Noreg gjennom internasjonale overeinskomstar har forpliktat seg til å yte redningssteneste. Ansvarsområdet er stort og dekker havområde frå Skagerak i sør og heilt opp til Nordpolen.

Hovudredningssentralane

Noreg har to hovudredningssentralar med kvart sitt geografiske ansvarsområde. Sentralane har det overordna koordineringsansvaret for all sjø-, luft og landredningsteneste. Sjø- og luftredningsteneste blir stort sett leia og koordinert direkte frå ein av hovudredningssentralane. Koordineringa av hendingar på land blir i dei aller fleste tilfelle delegert til ein av de lokale redningssentralane.


Leilinga av hovudredningssentralane i nord og sør er høvesvis politimeisteren i Nordland politi- og domsdepartementet, og politimeisteren i Sør-Vest politidistriktet. Funksjonen som leiar av dei respektive hovudredningssentralane kjem i tillegg til rolla som leiar av politidistriktet.

Redningshelikoptertestenen

Redningshelikopteret er ein dedikert beredskapsressurs for redningsteneste og er til disposisjon for hovudredningssentralane. Dagens flåte på tolv Sea King redningshelikopter er for tida i beredskap på fem basar (Ryggje, Sola, Ørland, Bodø og Banak) og har ei reaksjonstid på 15 minutt som måltal. Redningshelikopteret høg medisinsk kapasitet med lege og medisinsk utstyr om bord.

Justis- og beredskapsdepartementet har gått til innkjøp av mellombels sivil redningshelikopterkapasitet på Florsø-basen, som starta opp i 2017. Dette vart gjort for at Forsvaret skal kunne frijere ressursar til å kunne handtere programmet for innføring av nye helikopter.

Sea King redningshelikopter blir erstatta av 16 nye redningshelikopter (av typen AW 101) som er under innfasing. Anskaffinga inneber ei vesentleg forbeting av redningskapasiteten i Noreg. Dei nye helikoptera får høgare fart og vesentleg større rekkevidde enn dagens Sea King. Kabinen vil vere stor og fleksibel og ha plass til fleire menneske. Betre navigasjonss- og søkjeutstyr vil legge til rette for at folk kan oppsporast raskare og meir effektivt.

Redningsinsats til sjøs (RITS)

For å yte bistand til skip ved ulykker i rom sjø har DSB inngått avtale med sju brann- og redningsvesen med særlig kompetanse og trening for bistand til skip.

Brantryggleiken på eit skip er primært avhengig av at det er gjennomført førerbyggjande tiltak om bord, og at skipets eigen beredskap fungerer. Desse forholda er vesentleg forbereda dei seinare åra. Bistand frå brann- og redningsvesen vil vere ein sekundær innsats, ettersom det er skipsbesettninga sjølv, saman med førerbyggjande tiltak, som skal utgjere beredskapen.

Etter oppmoding har brann- og redningsvesenet plikt til å yte innsats ved brannar og andre ulykkessituasjoner i sjøområde innanfor eller utanfor den norske territorialgrensa. Plikta er generell og gjeld alle brann- og redningsvesen med kysttilhøyr. Grunnlaget for plikta går fram av lov om brann og eksplosjonsvern § 11, inndelings i hamnedistrikt og ei geografisk avgrensing som normalt fall saman med kommunegrensene. Ei særskild ordning med beredskap til sjøs for å yte innsats ved brannar og ulykker utanfor hamnedistriktet dannar behovet for ei fastsett reguler.

DSB har ein avtale med Oslo brann- og redningsetat, Larvik Brannvesen, Rogaland brann og redning IKS, Bergen brannvesen, Ålesund brannvesen, Tromsø brann og redning IKS, og Kystvesen SK. Beredskapen er elles kjenneteikna ved at det årleg blir gjennomført trening saman med redningshelikopter, hovudredningssentralane, Kystvakta, Redningsselskapet og reiarlag. Trening blir gjennomført ved at RITS-mannskap blir sette om bord på ferjer frå helikopter eller båt, i tillegg til at det blir gjennomført kurs og samtretning med skipsmannskapet.

Det er hovudredningssentralane som anviser RITS-innslags. I tillegg til RITS-korps har flere brannkorps med omfattende sjøbasiert aktivitet, som ikkje har særskild avtale med staten, bygd opp beredskap for å møte det lokale risiko- og sårbarhetsbiletet.

**Kystvaka**


Kystvaka er ein viktig ressurs og bidragsyter også under statlege aksjonar mot akutt forureining, og har gjennom KYBAL (kystberedskap og aksjonssleising) mynde til å utøve aksjonssleising i situasjonar som normalt fell inn under primæransvaret til andre etatar, inntil primærøtetaten tek over aksjonen. Ein kystberedskapsplan er utarbeidd for å sikre hurtig aksjonering i tilfelle anserleg fagetat ikkje har organisasjon eller ressursar til gjengelege å gripe inn straks. Forsvaret har eit mynde som er utfyllande og subsidiært til etaten som har primærmynde.

**Noreg**


**Nødnett**

Nødnett er det landsdekkjande digitale kommunikasjonsnettet for naudetatar og andre beredskapsaktørar. Nødnett var ferdig utbygd i heile landet i 2015 og vil vere ein viktig berebjudje i norsk beredskap i mange år framover. Nødnett blir brukt av dei tre naudetane –brann- og redningstenesta, helsetenesta og politiet – og mange andre beredskapsaktørar, deriblant hovudredningssentralane, redningshelikoptertenesta, frivillige organisasjonar (til dømes Redningsakademiet) og ande informasjon på tvers av organisatoriske og geografiske grenser og såleis samverke meir effektivt. Det er over 50 000 brukarar i Nødnett i
dag, og det går om lag 1,4 millionar samtlar kvar måned i nettet.

Nødnett er robust oppbygd, har høg oppetid og er avlyttingsikker. Nødnett har nær 100 prosent befolkningsdekning og dekker 86 prosent av Fastlands-Noreg, og det har dekning for luftfartøy og i vegtunellar. Nødnett har og dekning over trafikkerte saltvassareal i kystnære strøk og blir dermed også brukt ved aksjon langs kysten som krev kommunisjon mellom styrkar på land og til sjøen.


Samferdselsdepartementet til Justis- og beredningsselskapet er frå 1. januar 2019 overført frå rast med grunnlag i kommersielle mobilnett i samtalar. Hovudredningssentralane kan samvirke i felles talegrupper på tvers av etatane som har delteke i førebuingane, og det er lagt til rette for at nordiske naud- og beredskapsaktørar kan samvirke i felles talegrupper på tvers av landa og ved innsats i naboland.


**Redningsselskapet**


**Kartverket**


**BarentsWatch-tenesta «Felles ressursregister»**


I ein naud-situasjon er det avgjerande at operative etatar med ansvar for liv, helse, miljø og materielle verdier har tilgang til kvalitetssikra informasjon om tilgjengelege ressursar som kan nyttast i eit hending. Gjennom BarentsWatch-tenesta «Felles ressursregister» jobbar ulike beredskapsaktørar saman om eit verktoy som gir betre oversikt over kva ressursar som er tilgjengelege. Informasjon frå offentlege etatar, frivillige organisasjonar og private verksamdata er registerd i ein database. Dette gield både type res-surs, kapasitet, posisjon, kontaktinformasjon og tilgjengelegenhet. Ambisjonen er at all denne inform
Masjonen vil kunne gjøyst tilgjengeleg for alle beredskapsaktørar tilpassa behov og samfunnsoppdrag.

Hovudredningssentralane er blant dei aktive brukarane av registeret og medverkar til å utvikle tenesta.
Del II
Særskilt om nordsørerada
Nordområda er Noregs viktigaste strategiske ansvarsområde. Noreg har eit særskilt ansvar som flagg-, kyst- og hamnestat for å legge til rette for ein sikker og miljøvennleg skipstrafikk i norske farvatn. Vi skal vere til stades og levere god overvaking, tryggleik og beredskap i havområda.


Ekstreme værforhold, periodevis mørketid, mangelfulle kart og kommunikasjonssystem og islagde farvatn utgjer ei konstant utfordring for skipstrafikken i nordområda. Områda ligg avsides til, noko som gjer vidare søk- og redningsarbeid og beredskap mot akutt forureining vanskelig og kostbart.


Utanriksdepartementet koordinerer nordområdepolitikk til regjeringa. Det faglege ansvaret for å følge opp politikken for sjøtrygglege i fagdepartementa, slik det går fram av kapittel 2.

### 7.1 Internasjonalt og regionalt samarbeid

Internasjonalt samarbeid i IMO og Arktisk råd om sjøtryggleik og berekraftig skipsfart i nordområda er viktig for å sikre eit høgt tryggleiksnivå i polare område og for å hevde norske interesser i nordområda. Noreg tek ofte ei leiarrolle og er ein aktiv pådrivar i det globale og regionale arbeidet i det maritime området. Regjeringa vil vidareføre pådrivarrolla Noreg har hatt i det internasjonale samarbeidet for å finne optimale løysingar på viktige spørsmål knytte til sjøtryggleik og miljø i nordområda.

*IMO*

Rolla til FNs sjøfartsorganisasjon IMO som regelverksutviklar for sjøtryggleik, også i nordområda, er nærmare omtalt i kapittel 7.2.

*Arktisk råd*

Skipsfart har lenge hatt høgt fokus i Arktisk råd. Det er spesielt to arbeidsgrupper som dekker skipsfartssaker: PAME (Protection of the Arctic Marine Environment) for skipsfart og miljø, og EPPR (Emergency Prevention Preparedness and Response) for førebygging av akutt forureining og beredskap.

aktivt for å bevare og vidareutvikle dette samarbeidet.


7.2 Førebyggjande og haldningsskapande arbeid

For å sikre ei berekraftig utvikling i nordområda og hindre ulykker og skadelege utslipp er det viktig at skipsfarten opererer med høge tryggleiks- og miljøstandardar. Særskilde forhold rår i nordområda, og det er viktig at regelverket er tilpassa dette. Mykje er gjort de siste ti åra for å auke sjøtryggleiken i nord. Det aller viktigaste er arbeitet for å førebyggje ulykker. Regjeringa arbeider nasjonalt og internasjonalt for å sikre at fartøy og utstyr er eigna til operasjon i polare farvatn, og at mannskapet har nødvendig kompetanse. I tillegg kjem arbeidet med trafikkoovervaking og kontroll av traffikken gjennom norske farvatn.

Det viktigaste førebyggjande arbeid som kan gjerast, er å sikre at skip er bygde og utrusta i samsvar med forholda dei skal operere under, at mannskapet er opplyst om arbeidet i skipet og kvarom skipet opererer i pakt med dette.

Regelverk

Hovudutfordringane i Arktis er grenseoverskridande og kan berre handterast gjennom tett internasjonalt samarbeid. Vi har i dag eit godt globalt juridisk rammeverk for å regulere skipsfarten i nordområda.

Havrettskonvensjonen

Skipsfarten i Arktis er i utgangspunktet underlagd det same rettslege rammeverket som skipsfarten i andre farvatn. Det er prinsippa som følger av havrettskonvensjonen, som dannar det overordna rettslege rammeverket. Prinsippa er i stor grad reknar som felles for delar av verdens skipstrafikk. Konvensjonen har reglar som skaper og regulere skipsfarten. Det er sentralt at reiarlaget analysere det ønskte operasjonsområdet, slik at skipet opererer i samsvar med forholda der skipet skal operere.

7.2 Førbyggjande og haldningsskapande arbeid

For å sikre ei berekraftig utvikling i nordområda og hindre ulykker og skadelege utslipp er det viktig at skipsfarten opererer med høge tryggleiks- og miljøstandardar. Særskilde forhold rår i nordområda, og det er viktig at regelverket er tilpassa dette. Mykje er gjort de siste ti åra for å auke sjøtryggleiken i nord. Det aller viktigaste er arbeidet for å førebyggje ulykker. Regjeringa arbeider nasjonalt og internasjonalt for å sikre at fartøy og utstyr er eigna for operasjon i polare farvatn, og at mannskapet har nødvendig kompetanse. I tillegg kjem arbeidet med trafikkoovervaking og kontroll av traffikken gjennom norske farvatn.

Det viktigaste førebyggjande arbeid som kan gjerast, er å sikre at skip er bygde og utrusta i samsvar med forholda dei skal operere under, at mannskapet er opplyst om arbeidet i skipet og kvarom skipet opererer i pakt med dette.

Regelverk

Hovudutfordringane i Arktis er grenseoverskridande og kan berre handterast gjennom tett internasjonalt samarbeid. Vi har i dag eit godt globalt juridisk rammeverk for å regulere skipsfarten i nordområda.

Havrettskonvensjonen

Skipsfarten i Arktis er i utgangspunktet underlagd det same rettslege rammeverket som skipsfarten i andre farvatn. Det er prinsippa som følger av havrettskonvensjonen, som dannar det overordna rettslege rammeverket. Prinsippa er i stor grad reknar som felles for delar av verdens skipstrafikk. Konvensjonen har reglar som skaper og regulere skipsfarten. Det er sentralt at reiarlaget analyserer det ønskte operasjonsområdet, slik at skipet opererer i samsvar med forholda der skipet skal operere.
med auke tryggleiken for skip og mannskap, og skal beskytte det sårbare miljøet i desse områda.

7.3 Spesielt om Svalbard

Skipstryggleikslova er gjord gjeldande for norske skip same kvar dei er. Lova er òg gjord gjeldande for utanlandske skip i norsk territorialfarvatn, også ved Svalbard og Jan Mayen, i norsk økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel.

Dagens regelverk når det gjeld tryggleik for fartøy, er bygd opp rundt fartøytypen og fartsområde som skipet skal segle i. For dei fleste fartytypar er det ikkje sett eigne krav for fart i farvatnet rundt Svalbard og Jan Mayen. For passasjerfartoy er det derimot eigne førseksig for fart på Svalbard, likeins for skipsfartsregelverket er fart mellom fastlandet og Svalbard rekn som utanriksfart. Skip som opererer mellom fastlandet og Svalbard, skal derfor ha internasjonale sertifikat.


Los

Statleg losteneste og losplikt blei innført på Svalbard i 2012 med tilsvarende ordningar som på fastlandet. Losane har god kjennskap til lokale farvatn og brei navigasjonskompetanse som medverkar til trygg og sikker segling i kystnære farvatn rundt Svalbard.

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet har hatt fast nævær med inspectørar i Longyearbyen frå sesongen 2014 og utfører desse inspeksjonstyperne:
- sertifikatinspeksjonar
- unmelde tilsyn (norske fartøy)
- hamnestatskontrollar (framande fartøy)
- havariinspeksjonar, grunnstøytingar o.l.
- miljøkontrollar
- tilsyn basert på urommeldingar


Verneområda på Svalbard

viser at dei fleste tek godt hand om tryggleiken, men vi finn og fleire eksempel der dette ikkje er tilfelle. Dette gjer det desto meir nødvendig for direktoratet å vere til stades, og det må framleis fokuserast på denne gruppa.

Det er eit godt samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Sysselmannen på Svalbard, og dei møtest jamleg. Sysselmannen held direktoratet informert om hendingar på Svalbard, og det er tett dialog etter ulykker og hendingar.

Vidare er det god dialog i konkrete saker med tilknytning til Svalbard. Eksempel på viktige område er orientering om eventuell ulovleg verksemd på sjøen, endra operasjonsmønster og operasjonsområde for skip, beredskap og kommunikasjon. Sjøfartsdirektoratet har medverka med opplæring og rettleiing i samband med handheving av tungoljeforbodet.

### 7.4 Utfordringar og trendar

Det knyter seg særlege utfordringar til skipsoperasjoner i polare farvatn. Områda ligg avsides til, og krevjande klimatiske forhold og auka aktivitet gjer at det er behov for forbeteringar i mellom anna infrastruktur og søk og redning. Å finne gode løysingar på fleire av desse utfordringane kreiv god internasjonalt samarbeid. Noreg vil framleis arbeide aktivt både i IMO, Arktisk råd og andre relevante internasjonale forum.

**Sikre harmonisert og effektiv implementering av Polarkoden**

Det er viktig å få implementert Polarkoden og søkje ei mest mogleg harmonisert fortolking. IMO og Arktisk råd har ei viktig rolle i dette arbeidet, og fleire prosjekt er allereie sette i gang.


Vidare har PAME starta eit prosjekt som ser nærmare på gjennomføring av Polarkoden i dei arktiske statane, mellom anna regelverket og utfordringane i etterleving av krava.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom IMO teke initiativ til å utvikle nødvendige retningslinjer, ytings- og testkriterium som skal sikre effektiv og harmonisert fortolking og implementering av Polarkoden. Det finst relativt lite forsking som kan medverke til å klargjere kva krava i Polarkoden inneber når dei skal omsetjast i praksis. Dette gjeld særlig utvikling av redningsmiddel, og det har vist seg utfordrande å fastsetje akseptkriterium ved sertifisering av skip i samsvar med Polarkoden.

**SarEx-øvinga**

**Skipsutstyr**

Den auka skipsaktiviteten i nordområda og implementeringa av Polarkoden viser behovet for testing av utstyr til bruk i polare område. Dette kan vere utstyr som redningsmiddel, skippsystem og tryggleiksutstyr for skip, i tillegg til kløde anna teknisk skipsutstyr. Med meir koordinert testing kan produsentar av utstyr til bruk i polare farvatn få prøvd ut dei operative funksjonane til skipsutstyret og sjå kor pålitelig det er under kontrollerte forhold. Slike testar kan identifisere svake punkt og behov for forbetringar parallel med at ein utviklar nye kommersielle produkt og tenester for polar skipsfart. Allereie i dag går det føre seg ei rekkje slike testar ved Svalbard på grunn av den sentrale plasseringa og miljøet.

Regelverket for redningsmiddel er i hovudsak prega av tekniske og funksjonsmessige krav til utstyr, med lite fokus retta mot dei menneskelege elementa. Erfaringane frå øvingar viser at tekniske kvað krav til redningsmiddel ikkje er nok i seg sjølø, men at overlevingsevne er knytt til fleire menneskelege faktorar i tillegg til dei ytre faktorane som spelar inn ved ei ulykke. Sjøfartsdirektoratet har gjennom det pågåande arbeidet i IMO foreslått ei rekkefølgning for å overleve fleire døgn i polart klima. Dette er mellom anna tiltak mot hypersomnia og tiltak for å bevare eit leveleg mikroklima i ein lukka redningsfarkost. For å sikre motivasjonen for å overleve er det også viktig å koordinere fleire døgn i polart klima. Dette er mellom anna skal motverke fatigue.

Den auka interessa for det menneskelege elementet framfor einstign av tekniske spesifikasjonar kan på sikt føre fram til ein heilt ny metod for vurdering av skip og redningsarrangement. Framfor å vurdere kvar redningsmiddel isolert ser direktoratet for seg at dei kan utvikle ein heilsakspoleng framgangsmåte der ein vurderer kombinasjonen av redningsmiddel på skipet (eigenskapane til redningsmiddelen) som ein heilsak ut frå gitte parametrar og akseptkriterium for overleving. Sjøfartsdirektoratet har medverka i IMO for å få på plass ein slik modell for å vurdere mikroklima i ein redningsfarkost, og ønskjer å jobbe vidare med ein liknande modell for vurdering av varmetap.

Regulering av fartøy som ikkje fell inn under Polarkoden

Polarkoden regulerer berre fartøy som fell inn under IMO-konvensjonane SOLAS og MARPOL. Eit tiltak på arbeidsprogrammet til IMO er å vurdere behovet for særskilde reglar for skip som opererer i polare farvatn, og som ikkje fell inn under Polarkoden. I IMO har Sjøfartsdirektoratet foreslått å gjere delar av Polarkoden gjeldande for enkelte ikkje-konvensjonsskip.

**7.5 Kunnskap og opplæring**

Sjøfolk med høg kompetanse er eit viktig element for å sikre god sjøtryggleik og gjere hendingar mindre sannsynleg. Drift av skip i polare farvatn medfører store utfordringar for både skip og mannskap, slik at slike avsideleggende område med sør krevende klimatiske forhold som her stiller særskilde krav til kompetanse.

Polarkoden står krav til særskild opplæring av navigatørar. Det er ingen særskilde krav til generell kompetanseoppbygging for resten av mannskapet, utover kjennskap til prosedyrer og utstyr som er særskilt beskrive i operasjonsmanualane for skipet.

Forsvarleg, berekraftig og effektiv drift av skip i polare farvatn krever god og oppdatert maritim arktisk kompetanse. Det er derfor viktig å sikre ei generell kompetanseoppbygging for alle som opererer i polare farvatn. Auka aktivitet i nordområda medfører eit tilvarende større behov for arktisk maritim kompetanse. Forkunnskaper om risikoen ved operasjonar i arktiske farvatn varierer hos mannskapet. Denne samanhengen er det ønskeleg å kople utdanningsinstitusjonar tettare til industrien, slik at opplæringa i større grad tilfredsstiller dei behova næringsaktørane har.

Som oppfølg av den maritime strategien til regjeringa utførte Sopra Steria i 2015 på oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet og Utanriksdepartementet ei utgreiing om behovet for å etablere eit arkisk maritimt kompetansecenter. I rapporten blei det påpekt at arenaer og aktørar som samordnar og mobiliserer ressursar mot felles mål, er nødvendig for å skape samarbeid som stimulerer til utvikling og vekst. Rapporten blei påpekt om at dei medverka i IMO for å få på plass ein slik modell for å vurdere mikroklima i ein redningsfarkost, og ønskjer å jobbe vidare med ein liknande modell for vurdering av varmetap.

---

1. Utgreiing av behovet for å etablere eit arkisk maritimt kompetansecenter.
2. Utgreiing av modell for styrkt arkisk maritim kompetanse.
ei samarbeidsplassform for maritim arktisk kompetanse. Regjeringa vil etablere ein arktisk maritim kompetansenode under leiring av Maritimt Forum. Ein styringsmodell og finansieringsmekanisme vil bli utarbeidd i samarbeid med Kunnskapsdepartementet.

Infrastruktur
Ein velfungerande infrastruktur er ein premiss for auka verdiskaping, betra tryggleik og redusert miljørisiko. Dei siste åra er det gjennomført ei rekke førebyggjande tiltak som har styrkt sjøtryggleiken i nordområda.

Trafikkseparasjonssystem og tilrådje seglingsleier

Overvaking av skipstrafikk
Overvakinga av skipstrafikk i norske havområde er blitt vesentleg styrket. Varde sjøtrafikkcentral, som blei opprett i 2007, overvaker skipstrafikken i heile norsk økonomiske sjøområde og i farvatnet rundt Svalbard, med spesielt fokus på tankskips- og annan risikotrafikk. Trafikkcentralen sender ut navigasjonsvarsel til skipstrafikken i nordområda.

Utbygging av infrastruktur for mottak av signal frå antikollisjonssystemet Automatic Identification System (AIS) har også ført til eit styrking av overvakinga. I samarbeid med Forsvaret opererer Kystverket ein sjøtrafikkcentral, som blei opprett i 2007, overvaker skipstrafikken i heile norsk økonomisk sone og i farvatnet rundt Svalbard, med spesielt fokus på tankskips- og annan risikotrafikk. Trafikkcentralen sender ut navigasjonsvarsel til skipstrafikken i nordområda.

Utbygging av infrastruktur for mottak av signal frå antikollisjonssystemet Automatic Identification System (AIS) har også ført til eit styrking av overvakinga. I samarbeid med Forsvaret opererer Kystverket ein sjøtrafikkcentral, som blei opprett i 2007, overvaker skipstrafikken i heile norsk økonomisk sone og i farvatnet rundt Svalbard, med spesielt fokus på tankskips- og annan risikotrafikk. Trafikkcentralen sender ut navigasjonsvarsel til skipstrafikken i nordområda.

Infrastruktur
Ein velfungerande infrastruktur er ein premiss for auka verdiskaping, betra tryggleik og redusert miljørisiko. Dei siste åra er det gjennomført ei rekke førebyggjande tiltak som har styrkt sjøtryggleiken i nordområda.

Infrastruktur
Ein velfungerande infrastruktur er ein premiss for auka verdiskaping, betra tryggleik og redusert miljørisiko. Dei siste åra er det gjennomført ei rekke førebyggjande tiltak som har styrkt sjøtryggleiken i nordområda.

Infrastruktur
Ein velfungerande infrastruktur er ein premiss for auka verdiskaping, betra tryggleik og redusert miljørisiko. Dei siste åra er det gjennomført ei rekke førebyggjande tiltak som har styrkt sjøtryggleiken i nordområda.
det i dag avgrensa tilgang til breibandskommunikasjon i nordområda.


**Boks 7.2 Arktis 2030**


**7.6 Hendingar, ulykker og statistikk**

Sjøfartsdirektoratet får rapport om hendingar og ulykker frå norske fartøy og frå utanlandske fartøy i norsk farvatn. Statens havarikommissjon undersøker alvorlege hendingar.

**Svalbard**

Statistikken for passasjerskip i perioden 1993 til 2017 viser at det er meldt inn 34 hendingar med passasjerskip på Svalbard. Av desse hendingane er 4 melde inn som nestenulykker. Ei av ulykkene var kollisjon, og 24 var grunnstøytingar. Fleire av grunnstøytingane var kontakt med umarkerte grunner eller grunner som var markerte i feil
posisjon på kartet. Det har vore fleire hendingar med personskade og dødsfall i samband med pas-
sasjertransport på Svalbard. Dette har vore hen-
dingar i samband med sightseeing i nærleiken av
brear og isfjell og med mindre fartøy som har kan-
tra. Krava som Sjøfartsdirektoratet fastset til byg-
ging, utrusting og drift av skip som operer i
norsk territorialfarvatn ved Svalbard, får innverk-
nad på sannsynet for at det skal oppstå ei alvorleg
hending, og på kor stor konsekvensane av ei
alvorleg hending kan bli.

**Oversikt over ulykker i nordområda generelt**

<table>
<thead>
<tr>
<th>År</th>
<th>Ulykke</th>
<th>Nestenulykke</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2007</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>5</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>2016</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>2017</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Figur 7.1 Ulykker i nordområda 2007–2018**

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

**Figur 7.2 Ulykker i nordområdene 2007–2018 etter fartøytype**

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet
7.7 Søk og redning


På Svalbard har det dei seinare åra skjedd ei betydelig styrking på rednings- og beredskapsområdet, både når det gjeld rellrussar som nye helikopter, nytt tenestefartøy med auka seglingssesong og infôring av førebyggande tiltak som statleg losteneste og at hamne- og farvasslova er gjord gjeeldane. Longyearbyen står i dag fram som ei platform for redning og beredskap.


Frå 2018 er det etablert vaktordning for anestesilegar knytte til Sysselmannens helikopter kombinert med styrking av medisinteknisk utstyr i Longyearbyen. Sysselmannen er i dialog med andre relevante beredskapskårar om å vurdere samlokalisering av utstyr i Longyearbyen. Desse tiltaka vil ytterlegare styrke Longyearbyen som eit nav for søk og redning.


**Akuttberedskap i andre nordlege havområde**

Ei uønskt hending i nordområda er ofte meir krevjande di lenger unna fastlandet, Bjørnøya og Svalbard det skjer.


Det går føre seg ein del samarbeidsprosjekt om søk og redning i nordområda. HRS NN samarbeider mellom anna med Nord universitet om ulike øvingar, workshops, seminar og prosjekt. Vidare er det etablert eit samarbeid mellom HRS NN og Island der det blir arrangert årlege table-top-øvingar i søk og redning. HRS NN har òg fått innvilga ein søknad om EU innanfor ramma av EU-programmet for samfunnstryggleik (Horizon 2020 Secure Societies) til eit stort femårig nettverksprosjekt, ARCSAR. Formålet er å utvikle ny teknologi og planverk og å bidra til styrkt samarbeid om beredskap på tvers av landegrensene.

**Oljevernberedskap**

Både søk- og redningsberedskap og aksjonar mot akutt forureining i nordområda er krevjande.

---

**Boks 7.3 SARiNOR**

Norsk maritim næring har på fleire område teke initiativ til tiltak som kan fremje ei berekraftig utvikling i Arktis. SARiNOR og SARiNOR2 er to omfattande utgriegingsprosjekt om beredskap i arktiske strøk. SARiNOR fokuserer på søk og redning av menneske etter ulykker i arktiske farvatn, mens SARiNOR2 gjeld beredskap mot akutt miljøforureining og berging av verdier på skadestaden. SARiNOR-prosjektet er finansierte av Utanriksdepartementet og næringa i fellesskap. I den fortølpende vurderinga av beredskapen på Svalbard og i nord tek regjeringa omsyn til innspela frå SARiNOR.

Kystverket har i samarbeid med Sysselmannen etablert eit beredskapsdepot i Longyearbyen, og noko beredskapsutstyr er lokaliseri i Ny Ålesund.


Del III
Særleg om tryggleiken på fritidsbåtar
8 Tryggleiken på fritidsbåtar


Både offentlege styremakter og eit stort tal organisasjonar arbeider målretta for å redusere talet på ulykker ved bruk av fritidsbåt. Sentrale aktørar er Redningsselskapet, Kongelig Norsk Båtforbund, Seilforbundet, Padleforbundet, Nor-Boat og andre. Det er etablert eit sakkunnig råd for fritidsfartøy under leiring av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket der organisasjonar og offentlege styremakter deltek.


Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjennomførte i 2018 ei omfattande kartlegging av ulykker med fritidsbåtar i Noreg. Formålet med kartlegginga er å etablere ei grunnlegging for å skape et sannsynleg samband mellom ulykker og fritidsbåtområdet. kartlegginga er utarbeidde på oppdrag frå Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) i samarbeid med offentlege styremakter, båtbransjen, leverandørar og organisasjonar.


Båtlivsundersøkinga presenterer nokre overordna trendar og utviklingsstrek. Ho viser at fritidsbåtlivet er i vekt, og at talet på fritidsbåtar har auka frå om lag 750 000 til 900 000. Den sterke auken blir forklart med at det vert selt fleire mindre båtar som kajakkar, kanoar og små motorbåtar. Fleire hushald er båteigarar, og det er fleire som er på båttur i løpet av sesongen. Eitt av åtte hushald som har delteke i undersøkinga, seier at dei planlegg å kjøpe ny båt i løpet av dei neste fem åra. Det går fram av undersøkinga at eigen tryggleik ser ut til å vere betre vareteken enn tidlegare, og at det har vore ei positiv utvikling i bruk av flytevest. Resultata frå Båtlivsundersøkinga viser at påbodet om redningsvest i båtar under 8 meter som vart innført i 2015 har hatt ein effekt – nesten 2 av 3 seier at dei alltid bruker godkjent flyteplagg. Det er ein auke frå litt over halvparten frå sist måling. Båteigarar peiker på meir synleg politi som det viktigaste førebyggande til-taket. Ein klar majoritet er einig i påstanden om at det bør innføra påbud om dødmannsknapp for hurtiggåande båtar, eit eige hurtigbåtsertifikat og fartsrestriksjonar etter at det er mørkt.

Boks 8.1 Båtlivsundersøkinga


Båtlivsundersøkinga presenterer nokre overordna trendar og utviklingsstrek. Ho viser at fritidsbåtlivet er i vekt, og at talet på fritidsbåtar har auka frå om lag 750 000 til 900 000. Den sterke auken blir forklart med at det vert selt fleire mindre båtar som kajakkar, kanoar og små motorbåtar. Fleire hushald er båteigarar, og det er fleire som er på båttur i løpet av sesongen. Eitt av åtte hushald som har delteke i undersøkinga, seier at dei planlegg å kjøpe ny båt i løpet av dei neste fem åra. Det går fram av undersøkinga at eigen tryggleik ser ut til å vere betre vareteken enn tidlegare, og at det har vore ei positiv utvikling i bruk av flytevest. Resultata frá Båtlivsundersøkinga viser at påbodet om redningsvest i båtar under 8 meter som vart innført i 2015 har hatt ein effekt – nesten 2 av 3 seier at dei alltid bruker godkjent flyteplagg. Det er ein auke frå litt over halvparten frå sist måling. Båteigarar peiker på meir synleg politi som det viktigaste førebyggande til-taket. Ein klar majoritet er einig i påstanden om at det bør innføra påbud om dødmannsknapp for hurtiggåande båtar, eit eige hurtigbåtsertifikat og fartsrestriksjonar etter at det er mørkt.
8.1 Ulykker og hendingar med fritidsbåtar

Det å utarbeide eit godt fakta- og statistikkgrunnlag er sentralt i arbeidet med å gjennomføre tiltak som effektivt og målretta vil kunne førebygje fritidsbåtulykker. Sjøfartsdirektoratet har sidan 1981 utarbeidd årlege statistikkar over ulykker med omkomne i fritidsbåtfåten. Rapporteringa har dei seinare åra blitt meir detaljert og omfattar informasjon om type ulykke, type båt, type farvatn, nasjonalitet, alder og kjønn, om det er brukt flyteutstyr, eller om føraren var ruspåverka. Samtidig gir statistikken inga fullstendig oversikt over årsakene til at ulykker skjer.

Offentlege aktørar, interesseorganisasjonar og fritidsbåtbrukarar har lenge meint at man gavløgde kunnskap har gjort det vanskeleg å vurdere kva tiltak som effektivt og målretta vil kunne førebygje fritidsbåtulykker. Sjøfartsdirektoratet har side hovudtanken på at det var viktig å innhente utfyllande informasjon om ulykker og årsaksforhold, slik at kunnskapsgrunnlaget blir omfattande nok til å fange opp dei problemstillin-gane som har innverknad på sjøtryggleiken. På denne måten kan ein gjennomføre treffsikre tryggleikstiltak retta mot områda med dokumentert høgest risiko.


Havarikommisjonen si kartlegging og Sjøfartsdirektoratet sin statistikk over omkomne i fritidsbåtulykker er litt ulik. SHT har innhenta fleire opplysningar enn det Sjøfartsdirektoratet tidlegare har gjort i sitt statistikkarbeid, og resultata deira er derfor vurderte til å beskrive nyansane og omstenda kring ulykkene betre. Nedarfor refererer vi hovudfunna i SHT-rapporten.

### Boks 8.2 Statens havarikommisjon for transport

**Statens havarikommisjon for transport (SHT)** er ein offentleg undersøkingskommisjon. Formålet med undersøkingane deira er å greie ut forhold som ein trur kan ha betydning for å førebygge transportulykker.

Sjøfartsavdelinga ved SHT blei operativ 1. juli 2008. Som for ulykker med andre transportformer har undersøkingar av sjøulykker til formål å kartlegge forhold som kan vere viktige for å førebygge nye ulykker og alvorlege hendingar og for å betre sjøtryggleiken generelt.

I 2018 har SHT gjennomført ei omfattande kartlegging av ulykker med fritidsbåtar i Noreg. Formålet er å etablere i større grad enn i dag eit faktagrunnlag om omfang og omstende i samband med ulykker med fritidsbåtar. Dette vil betre kunnskapsgrunnlaget om kva tiltak som kan styrke tryggleiken til sjøs.
Samhandling for betre sjøtryggleik

Framdriftshavari og grunnstøyting er registreer som dei vanlegaste ulykkestypene med høvesvis ~450 og 420 ulykker i gjennomsnitt per år, sjå figur 8.2. Vidare står vassinntrenging, kantring/forlis, brann og person over bord for ~40–90 ulykker i gjennomsnitt per år. Flest fritidsbåtulykker skjer med motorbåt (i snitt ca. 900 per år) og seglbåtar (i snitt ca. 200 per år), noko som er forventa, då desse fartøytypene dominerer fritidsbåtsegmentet. Auken i talet på framdriftshavari og grunnstøytinger over tiårsperioden blir delvis sett i samanheng med at det har blitt fleire fritidsbåtar i det same tidsrommet.

Ommomne i fritidsbåtulykker

I 2018 omkom 23 personar i fritidsbåtulykker. Det er tydeleg færre enn tidlegare år. Havarikommissjonen viser til at sommaren 2018 var rekordvarm i Sør-Noreg, og at det kan ha vore større bruk av
fritidsbåt enn tidlegare. Det er heller ingen tryggleiksforbetrande tiltak samanlikna med tid-
legare år som kan forklare nedgangen. Ein del av
forklaringa kan vere at tidlegare statistikk ikkje
har gjort det klart om ei hending er rekna som ei
fritidsbåtulykke eller ikkje, til dømes ved fall mellom
brygje og båt. I tiårsperioden 2018–2017 var
det 367 omkomne.

Kantring/forlis og fall over bord er dei ulyk-
kestypene med fritidsbåt som står for flest
omkomne. Dei fleste ulykkene med omkomne
skjer med motorbåt, men det har og vore ein del
ulykker med kajakk/kano, jolle, robåt og seglbåt.
SHT peiker på at flest dødsulykker skjer med
båtar under 8 meter (26 fot).

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>39</td>
<td>40</td>
<td>39</td>
<td>43</td>
<td>37</td>
<td>36</td>
<td>32</td>
<td>41</td>
<td>29</td>
<td>31</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Figur 8.3 Omkomne i alt 2008–2017
Kjelde: SHT

Figur 8.4 Omkomne i alt fordelt per ulykkestype og fartøytype 2008–2017
Kjelde: SHT
Ulykker ved kantring og fall over bord
I 2018 var halvparten av dei omkomne (11 av 21) personar som drukna etter at båten hadde kantra, eller etter at dei hadde falle over bord. Ulykkene skjedde i hovudsak med små båtar mens dei køyde i låg fart (under 10 knop), og truleg utan ruspåverknad. I dei fleste ulykkene tok det lang tid, over 45 minutt, før andre blei klar over at personen var i naud. Omtrent halvparten av dei omkomne i denne kategorien, og totalt kvar fjerde omkomne i 2018 (5 av 21), var utanlandske turistar som hadde leid båt.

Grunnstøytingar og kollisjonar
Kvar femte omkomne i 2018 (4 av 21) døydde etter at båten gjekk på grunn eller kolliderte. SHT peiker på at desse ulykkene er kjenneteikna av tre faktorar: høg fart (over 20 knop), moderat til tydeleg ruspåverknad (i snitt 1,4 promille) og tussmørke. Gjennomsnittsalderen for personane som er involverte i denne typen ulykker, er lågare enn for andre ulykker, og i 2018 omkom berre personar under 45 år.

8.1.2 Betre fakta- og statistikkgrunnlag
Kartlegginga til SHT har avdekt at det er mogleg for Sjøfartsdirektoratet å forbetre grunnlaget for den årlige statistikkføringa. I rapporten «Skadebildet i Norge» strekar Folkehelseinstituttet under at personskadar som følgje av ulykker framleis er ei stor utfordring for folkehelse, sjølv om det har vore ein betydelig nedgang i ulykkedødsfall dei siste 40 åra. Pålитеleg statistikkgrunnlag vil vere ein nøyaktig informasjon for å kunne planlegge det førebyggende folkehelsearbeidet.


SHT ser det som relevant å bruke desse to kjeldene i kombinasjon for å få ei meir heilkapleg oversikt over kor mange fritidsbåtulykker og alvorlege hendingar det er i Noreg kvart år. Dette omfattar når og kvar hendingane oppstår, type hending, type fartøy og kor mange ulykker som fører til omkomne. Ved å samanlikne over fleire år vil det vere mogleg å identifisere trendar. For at datakjeldene i framtida skal kunne takast i bruk som sitt pålenteleg og effektivt årlig statistikkgrunnlag, vil det vere nødvendig å justere formålet med bruken av oppdragssystema og å rapportere hendingane betre.

For å få fleire og meir nøyaktige opplysningar kan det i framtida kanskje innarbeidast data frå andre kjelder, til domes rapportar frå politiet og skaderapportar frå forsikringselskapane. Sjøartsdirektoratet fører i dag statistikk over sjøulykker med næringsfartøy og fiskefartøy og fritidsbåtulykker med omkomne. Dette kan vidareutviklast. Regjeringa vil be om at Sjøartsdirektoratet i samarbeid med relevante etatar/organisasjonar utarbeider eit betre fakta- og statistikkgrunnlag knytt til ulykker med fritidsbåtar.

8.2 Krav til båtførarar og fritidsbåtar
I det offentlege arbeidet med sjøtryggleik går det eit tydelig skilje mellom skipsfart og næringsverksemd på den eine sida og båtliv og fritidsaktivitet på den andre. I del I i meldinga er det gjort generelt greie for arbeidet med tryggleik til sjøs, særlig når det gjeld næringsfartøy.

Fritidsbåtar, som folk flest gjerne bruker til rekreasjon og fornøyelse, stiller andre krav til tryggleik og tilgjenge og er gjenstand for mindre omfattande regulering. I motsetnad til næringsfartøy, som er regulerte i skipstryggleikslova, er fritidsbåtar regulerte i fritids- og småbåtlova.2 Lova med tilhøyrande forskrifter inneheld føresegner om mellom anna kompetansekrav, krav til bruk av flyteutstyr og promillegrense.

Konkrete tiltak som er gjorde for å betre tryggleiken på fritidsbåtar dei seinare åra, er innføringa av obligatorisk båtførarbevis i 2010 og påbudet om bruk av flyteutstyr i 2015. Båtførarbeviset aukar kunnskapen og kompetansen til å føre båt, mens redningsvesten er ei viktig sikring dersom ulykka

---

1 Då det ikkje var tilstrekkeleg med informasjon er to av ulykkene ikkje med i analysegrunnlaget.

skjer. For fritidsbåtar under 15 meter har promillegrensa lege fast på 0,8 sidan 1999.

**Skilje mellom fritidsbåt og næringsfartøy**

Fritids- og småbåtlova definerer ein fritidsbåt som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet». Dette omfattar motorbåt, seglbåt, robåt, vasskuter, kano/kajakk og liknande.

I dei fleste tilfelle er det enkelt å konstatere om ein båt blir brukt i eller utanfor næringsverksemd, og om det er skipstryggleslova eller fritids- og småbåtlova som gjeld. Samtidig kan det i nokre samanhengar vere usikkert om det blir utøvd næringsverksemd, med den følgje at det og er uklart kva lov som gjeld. Tvilstifella dreier seg typisk om båtar som ikkje blir brukte til fritidsfør, men der bruken heller ikkje naturleg kan kallast næringsverksemd, til domes når mindre båtar blir brukte i offentleg eller humanitær verksamhet, opplysning, frivillig arbeid eller liknande.

I sin eigen praksis har Sjøfartsdirektoratet lagt til grunn at eit fartøy er brukt i næringsverksemd så lenge det blir betalt ei form for vederlag i samband med aktiviteten, og bruken ikkje er å rekne som fritidsaktivitet. Mellom anna er det å rekne som næringsverksemd når barnehagar og skular bruker båt i opplysningasagemed, når leirskular, sjøspreadar eller frivillig redningsteneste (Røde Kors) bruker båt til å transportere passasjerar, og når opne trefartøy blir brukte til utflykter med passasjerar. Sjøfartsdirektoratet vurderer for tida nærmare korleis regelverket kan tilpassast dei ulike bruksområda. Felles i denne vurderinga er eit ønske om å utforme eit regelverk som ikkje gjør det vanskelegare å tilpasses på sjøen, men samtidig å varetrygglegeiken om bord på ein god måte.


8.2.1 **Kompetansekrav**


For å føre fritidsbåt frå 15 til 24 meter må ein ha fritidsskippersertifikat. Dette er eit eit omfattande sertifikat som stiller krav til både teoretisk og praktisk kunnskap.

I tillegg til sertifikatkravet har Noreg krav om minstealder. For å føre fritidsbåt som kan oppnå større fart enn 10 knop, eller som har motor med større effekt enn 10 hk, må føraren ha fylt 16 år.

**Sverige**

I Sverige er det krav til formell kompetanse derom fritidsfartøyet er over 12 meter langt og over 4 meter breitt. Føraren må da ha sertifikatet
«kustskaparintyg». I tillegg vurderer dei å innføre krav til sertifikat for å føre vasskuter.

**Danmark**

I Danmark er det krav til motorbåtsertifikat («speedbåtkørekort») for førarar av motorbåtar under 15 meter som planar. Aldersgrensa for å føre desse båtane er 16 år. For båtar under 4 meter gjeld krava dersom båten planar og har motoreffekt over 19 kW.

På fritidsfartøy mellom 15 og 24 meter må skipsførar og styrmann ha bevis. Då er kravet minst yachtsskipper av 3. grad. For å føre vasskuter er aldersgrensa 16 år, og ein må ha motorbåtsertifikat (speedbåtkørekort). 1. januar 2018 innførte Søfartsstyrelsen i tillegg eit «vandscooterkørekort» med særlege kvalifikasjonskrav som mellom anna medfører at ein må ta ein praktisk prøve for å vise at ein er i stand til å føre vasskuter på forsvaregvis.

**Finland**

Finland har ei generell føresegn om at førarar av fritidsbåtar skal ha passande alder, kunnskap og ferdigheter. For registrerte motorbåtar som er lengre enn 5,5 meter og har større motorkraft enn 15 kW, er aldersgrensa 15 år.

**Island**

På Island må alle førarar av fritidsbåtar frå 6 til 24 meter ha passande alder, kunnskap og ferdigheter. For registrerte motorbåtar som er lengre enn 5,5 meter og har større motorkraft enn 15 kW, er aldersgrensa 16 år.

**Vurdering av kompetansekrav**

Sjølv om regjeringa vil arbeide for at fleire skal ta båtførarprøven, er det ikkje noko i faktagrunnlaget som tilseier at båtførarprøven bør gjerast obligatorisk for alle fritidsbåtbrukarar utan omsyn til alder. Kartlegginga frå SHT gir ikkje grunnlag for å hevde at fritidsbåtulykker generelt kjem av manglande formell sjøkompetanse hos båtførarane eller at båtførarane har for lite erfaring med å føre båt. I tidlegare undersøkingar av sjøulykker har SHT likevel peikt på at det krevest spesielle ferdigheter for å føre båt trygt i høg fart.

Høg fart gir større fare for alvorlege personskadar og utset andre for fare. Historiske data viser at det er mange grunnstøytingar, men desse innehold ikkje opplysningar om fart.

Redningsselskapet har i sitt innspl til meldinga mellom anna vist til at fritidsbåtar får stadig kraftigare motor. Båtlivsundersøkinga frå 2018 viser at det er om lag 900 000 fritidsbåtar i Noreg, og at den vanlegaste båttypen er motorbåt utan overnattingsplass. Trenden er at det blir fleire fritidsbåtar med høg fart og skadepotensial.

SHT la i oktober 2018 fram «Rapport om sjøulykke – Hugin, kollisjon i Harstad 16. februar 2017» (Sjø 2018/02) etter ulykka med ein RIB som kolliderte med ei fontene i sjøen i Harstad. I si tryggleikstilråding sa SHT at Sjøfartsdirektoratet burde innføre særskilde kompetansekrav for førarar av hurtiggåande fartøy med inntil 12 passasjerar. Konkret anbefaler SHT eit eige kurs for fartøy som gjer over 35 knop. Sjølv om denne tryggleiksutilrådinga er retta mot førarar av næringsfartøy, kan det tenkjast at tilrådinga òg bør få følgjer for førarar av fritidsbåtar.

Regjeringa meiner at grensa eventuelt bør ligge høgare for fritidsbåtar. Fritidsbåtar som kan oppnå ein fart på over 50 knop, har så stort skadepotensial at det bør vurderast å stille strengare kompetansekrav til førarane av slike båtar.

Regjeringa vil vurdere om det bør innføra eit eige teoretisk og praktisk kurs for førarar av fritidsbåtar som kan oppnå større fart enn 50 knop.

**8.2.2 Tryggleikstyt**

I Noreg skal alle fritidsbåtar vere utstyrt med eigna rednings- og flyteutstyr til alle om bord. I 2015 blei det vidare innført eit krav om at alle om bord i fritidsbåtar under 8 meter skal ha på seg eigna flyteutstyr når dei opphold seg utandørs mens båten er i fart. For å sjå på effekten av påbod blei det i 2016 gjennomført ei evaluering av lovforsegn. Rapporten viste mellom anna til at påbodet har verka haldningsskapande, men det var for tidleg å påvise om det hadde ein ulykkesreduksjons-effekt. Heller ikkje i SHT-kartlegginga av historiske fritidsbåtulykker er det nok informasjon i datagrunnlaget til å vurdere kor effektivt eller relevant bruks av redningsvest er.

Ifølgje Sjøfartsdirektoratet er manglande bruk av flyteutstyr ei medverkande årsak til døds-
ulekker. Ei oversikt frå 2017 viste at 18 av 29 omkomne ikkje hadde brukt flyteutstyr. For 2018 har SHT funne at nesten halvparten av dei som drukna eller truleg drukna (9 av 19), ikkje brukte flytemiddel. For dei som brukte flytemiddel og drukna, var flytemiddelet ikkje rett tilpassa, eller det sørpte ikkje for frie luftvegar når personen mista medvitet eller på annan måte ikkje var i stand til å ta vare på seg sjølv.

Regjeringa vil per i dag ikkje foreslå nokon endring i påbodet om å bruke flyteutstyr. Det er viktig å framleis ha fokus på bruk av flyteutstyr i det haldningsskapande arbeidet. Bruk av redningsvest som er rett tilpassa og har skrittstropp festa er det flytemiddelet som sørger for frie luftvegar også når brukaren blir bevisstlaus. SHT peiker på at omgåande varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av redningsvest som er rett tilpassa, kan medverke til at personar overlever etter fall i sjøen.

Sverige
Det er ingen obligatoriske krav til tryggleiksutstyr på fritidsfartøy.

Danmark
I Danmark skal alle fritidsfartøy som ikkje er forøyde i hamn, ha godkjende redningsvestar til alle om bord. I tillegg er det eit generelt krav at alle fritidsfartøy skal vere utstyrt med tryggleiksutstyr som er nødvendig sett på bakgrunn av årstida og verforholda, fartøytypen, storleiken og bruken av båten og lengda på turen.

Finland
I fritidsfartøy over 5 meter må det vere godkjent flyteutstyr til alle om bord. I tillegg er det krav om lensepumpe (eller anna utstyr for å få vatn ut av båten) og årar eller anker for alle motorbåtar og seglbåtar over 5 meter. Det er og krav til brannsløksningsutstyr på båtar med innanbordsmotor, eller utanbordsmotor med motorkraft større enn 25 kW, eller dersom det er kokeinnretning i båten.

Island
Det skal vere godkjent flyteutstyr til alle om bord.

Vurdering av tryggleiksutstyr
SHT-kartlegginga av fritidsbåtulekker viser at halvparten av dei omkomne i 2018 drukna etter at båten kantra, eller etter fall over bord, og at det ikkje blei brukt automatisk fjernstopp av motor eller tryggleiksline. Historisk viser havarikommisjonens undersøking at to av tre omkomne har døyd i ulykker med kantring og fall over bord.

Haldningsskapande arbeid kan vere innretta på å forhindre ulykker ved kantring og fall over bord og å synleggjere ulike former for tidleg varsling dersom ein kjem i nød.

Regjeringa vil vurdere å innføre eit krav om dødmannsknapp og bruk av denne i motorbåtar. Fleire båtar og motorar er utstyrt med dødmannsknapp, men det er truleg mange båtførarar som ikkje festar dødmannsknappen på seg. Eit påbod om bruk av dødmannsknapp kan vere et fornuftig krav som til dømes kan hindre ulykker med "løpske" båtar etter fall over bord.

8.2.3 Promillegrense


Havarikommissjonen si kartlegging viser at rus påverknad særleg blir sett i samband med ulykkestypene grunnstøyting og kollisjon, og personar som har omkomne ved fall i sjøen mellom brygge og båt. I 2018 var 8 av 21 omkomne rus påverka eller trueleg rus påverka. Dei omkomne som var rus påverka, hadde i gjennomsnitt 1,7 i promille (median 1,5).

Sverige

Promillegrensa for førarar av fritidsbåtar som kan oppnå fart over 15 knop, eller som er over 10 meter, er 0,2 promille. Denne grensa gjeld og for andre enn føraren dersom dei utfører oppgåver om bord som er spesielt viktige for tryggleiken om bord. For båtar som er mindre enn 10 meter, og som går saktare enn 15 knop, er grensa 1,0 promille.

Danmark

I Danmark er promillegrensa 0,5 promille for fritidsfartøy over 15 meter og planende speedbåtar og liknande fartøy (også vasskuter) under 15 meter.

Finland

Promillegrensa er på 1,0 promille ved føring av fritidsbåt. Promillereglane gjeld ikkje ved føring av mindre fartøy som robåt, segljolle eller anna fartøy som kan sidestillast med slike farkostar.

Island

Promillegrensa til sjøs er 0,5 promille for fritidsbåtar og skip.

Vurdering av promillegrensa

Regjeringa vil ikkje foreslå å endre dagens promillegrense på 0,8. Det blir vurdert som usikkert om ein reduksjon av promillegrensa vil ha

---

**Figur 8.6** Fordeling av hendingar med omkomne der rus og fart er registrert 2013–2017

Kjelde: SHT
den ønskte effekten i form av færre fritidsbåtulykker og omkomne.

I Prop. 51 L (2014–2015) blei det konkludert med at det ikkje var noko tilstrekkeleg faktagrunnlag som tilsa ei endring av promillegrensa for fritidsbåtar. Departementet meinte – ut frå den generelle kunnskapen om korleis promille påverkar åtferd og reaksjonsmønster – at det er grunn til å tru at det hovudsakleg er promille over 0,8 som representerer ein reell fare på sjøen.

Havarikommisjonen si kartlegging av fritidsbåtulykker bekreftar dette inntrykket. I rapporten diskuterer kommisjonen kva rus påverkan har å seie for føring av fritidsbåt. SHT meiner at det er behov for meir kunnskap om kvifor folk fører båt når dei er moderat til tydeleg ruspåverknad, for å kunne setje i verk målrettet tiltak. Regjerings vil døfor arbeide for et betre faktagrunnlag, sjå kap. 8.1.2.

Rapporten viser at rus hovudsakleg er ein faktor ved ulykkestyperne grunnstøyting/kollisjonar og fall i sjøen mellom brygge og båt, og når dreier seg om ein tydeleg ruspåverknad (mellom 1 og 2 i promille). SHT viser til at erfaringar frå vegtrafikken med å redusere promillegrensa kan ha positive resultat i form av færre personskadar og dødsulykker. Samtidig viser dei til ein studie frå Skottland som konkluderer med at ein reduksjon av promillegrensa (frå 0,8 til 0,5) ikkje medførte færre trafikkulykker, då det ikkje blei innført andre tiltak samtidig, til domes auka promillekontroll. I Prop. 51 L (2014–2015) er det slått fast at ein allmennpreventiv effekt føreset eit auka kontrollnivå, noko som krev større ressursbruk. Det går mellom anna fram att dei økonomiske ressur-sane som blir stilt opp til disposisjon for politiet, bør prioriterast på ein slik måte at det gir mest mogleg effektiv kamp mot kriminalitet og best resultat på alle område politiet har ansvaret for. Denne vurderinga er aktuell også i dag og er eit argument som kan tale mot ein reduksjon av promillegrensa.

### 8.2.4 Båtutleige


**Vurdering av båtutleige**

Sjøfartsdirektoratet har i fleire år hatt fokus på denne gruppa og utarbeidd materiale på fleire
språk som blir distribuert til reiselivsbedrifter. Innovasjon Noreg har og i flere år produsert brosjyren «Sikkerhet ved friútstílæt við kysten» i samarbeid med mellom andre DNT, Røde Kors, Forbundet Kysten, Virke, NHO Reiseliv, Redningselskapet og Hanen. Vidare innehold nettetid visitor.no konkrete tips til kva som skal til for å ha trygge opplevelser på sjøen.

Utleige av fritidsbåtar er å sjå på som ei forbrukerkartene som er regulert i produktkontrolllova\textsuperscript{3}. Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) fører tilsyn med tilbydarar av båtutleige og har ei sentral rolle med å sjå til at utleige av fritidsbåtar skjer på forsvareig vis. Utleigearar må melom anna vise aktsam og treffe rimelege tiltak for å hindre at utleieverksemda medfører helse- skade. Utleigearar skal gi informasjon slik at turistar som leiger båtar, blir i stand til å vurdere tryggleiken og eventuelt sikre seg mot fare. Både kompetansekrav og krav til utrusting gjeld for personar som skal leige båt.

SHT viser i sin rapport til tilsynet DSB gjorde med tilbydarar av båtutleige i 2011, som mellom anna viste at kunnskapen om produktkontrolllova var låg. Fokus på det haldningsskapande arbeidet er framleis viktig, og regjeringa vil arbeide for at

\textit{...}

Regjeringa vil vurdere om det bør stillast særskilde krav til både leige og utleieg av fritidsbåtar på Island må til domes utanlandskes borgarar legge fram dokumentasjon på at dei oppfyller krav som gjeld på Island, dersom de skal føre eit islandsk fritidsfartøy. Det kan til domes vere eit internasjonalt båtførarbevis.

\subsection{8.2.5 Fart og ferdsel med fritidsbåtar}


\subsection{8.2.6 Obligatorisk småbåtregister}


\textsuperscript{3} Lov av 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll av produkter og forbrukertjenester

\textsuperscript{4} https://kart.kystverket.no/fartsforskrift
Regjeringa meiner at dagens ordning med Redningsellskapet sitt småbåtregister kombinert med frivillig registrering av fritidsbåtar over 7 meter i Skipsregistrene (NOR), der det er ønske om realregistrering, er ei formålstenleg løysing. Regjeringen har derfor ikkje planer om å innføre et obligatorisk småbåtregister på nåværende tidspunkt.

8.3 Haldningsskapande arbeid

Haldningsskapande arbeid er eit av dei viktigaste tiltaket som kan medverke til å redusere talet på ulykker med fritidsbåtar, og Sjøfartsdirektoratets førbyggjande arbeid for å redusere ulykkestal på fritidsbåtlivet. Regjeringen har derfor ikkje planer om å innføre et obligatorisk småbåtregister på nåværende tidspunkt.

Boks 8.4 Sakkunnig råd for fritidsfartøy

Rådet skal medverke til å fremje tryggleik ved bruk av fritidsfartøy og koordinere initiativ mellom aktørane. Rådet gir faglege råd i saker som gjeld sjøvett og fritidsfartøy, og skal mellom anna leggje vekt på

- tryggleik for liv, helse, miljø og fartøy
- førbyggjande arbeid overfor brukarar av fritidsfartøy
- kompetanse og sertifisering

Rådet består av
- Redningsselskapet
- Kongelig Norsk Båtforbund
- NORBOAT
- NHO Reiselin
- Norges Motorsportsforbund
- Norges Padleforbund
- Norges Seilforbund

Offentlege styresmakter med ansvar på eller knytt til fritidsbåtområdet:
- Sjøfartsdirektoratet
- Kystverket
- Politidirektoratet
- Miljødirektoratet
- Hovudredningssentralane
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Nærings- og fiskeridepartementet (observatør)
- Statens havarikommisjon for transport (observatør)


Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker

Gjennomgangen i meldinga illustrerer ei rekke gode haldningsskapande tiltak, men det manglar ei overordna tilnærming – ein nasjonal handlingsplan. Ein slik plan eksisterer på vegtrafikkområdet. Den nasjonale handlingsplanen mot ulykker i vegtrafikken inneholder ein nullvisjon, og utviklinga viser at ulykkene i trafikken går ned.

I stortingsmeldinga «På rett kurs» går det fram at når det gjeld den førbyggjande sjøtryggleiken, har regjeringa som sitt hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikkje skal skje ulykker med drepane eller hardt skadde i transportsektoren. Ein slik nullvisjon gjeld også på fritidsbåtområdet.

Offentlege styresmakter, organisasjonar og frivilligheten bør i enda større grad enn i dag sam-
ordne innsatsen på fritidsbåtområdet. Regjeringa
har dfor bedt Sjøfartsdirektoratet i samarbeid
med Sakkunnig råd for fritidsfartøy om å utar-
beide ein nasjonal handlingsplan mot fritidsbåt-
ylykker.

_Tilskotsordning for sjøvettaktivitet_
Den frivillige innsatsen i Noreg er uvurderleg, og
frivillige organisasjonar gjer ein viktig innsats for
å spreie kunnskap om godt sjøvett. Sjøfarts-
direktoratet har sidan 2014 lyst ut midlar til fri-
villige organisasjonar som driv sjøvettarbeid blant
barn og unge, og når gjennom det årleg ut til over
15 000 barn og unge. I 2018 har 79 lag og foreinin-
gar frå heile Noreg søkt om støtte, og det blir til-
delt i underkant av éin million kroner. Barn og
unge vil og kunne påverke vaksne menn, den
gruppa som er mest utsett for fritidsbåtulykker.

_Redningsskapet_
Redningsskapet har i dag sommarskular for
barn frå 9 til 13 år ungdomsleirar for ungdom frå
14 til 18 år, og dei arrangerer «Forebyggende Sei-
las», eit tilbod til 5.–7. klasse. Redningsskapet
ønskjer å styrkje dette tilbodet framover og vil òg
mellom anna satse på lokale markeringar langs
kysten og lansere eit interaktivt spel som skal
vere spennande og lærerikt for barn og unge.
Redningsskapet vil gå i gang med sjøvettkampanjer
og symjeopplæring for minoritetsgrupper. Arbei-
det med kunnskap og haldningar blant fritidsbåt-
folket og fiskarar vil også bli fornyt og få eit løft. I
tillegg tilbyr Redningsskapet ei rekkefølg av elektron-
skjorteverdifulle kartstasjoner og hand-
haldne satellittmottakarar. Dette er i praksis ofte
gode løysingar til sitt bruk, sjølv om løysingane
ikkje oppfyller krav fastsette av Den internasjon-
ale maritime organisasjonen (IMO) for naviga-
sjonssystemer. Kystverket har òg samarbeidd tett med sjødivisjonen i
Kartverket om å redusere tidene til å få nye
merke inn i sjøkarta.

_Sjøkart til fritidsflåten_
Fritidsflåten er ei stor og viktig brukargruppe,
og Kartverket jobbar kontinuerleg for å levere
oppdaterte sjøkort til fritidsflåten. Sjøkart på papir
er tilgjenglege i forskjellige format. Kartverket leverer retningsfor
sanne til sjøkartene i «Etterretninger for sjøfaringe» kvar
fjortande dag. Fleire leverandørar tilbyr elektron-
skjortevedtillpassa, ulike kartplottarar og hand-
haldne satellittmottakarar. Dette er i praksis ofte
gode løysingar til sitt bruk, sjølv om løysingane
ikke oppfyller krav fastsette av Den internasjon-
ale maritime organisasjonen (IMO) for naviga-
sjonssystemet utan bruk av offisielle papirkart i
professionelle samanhengar. For å stimulere til
hyppigare oppdatering av kartdata til brukarane
endra Kartverket i desember 2016 vilkåra i
 distribusjonsavtalen med leverandørane i fritids-
båtmarknaden. Sjøkart som tilsvarende papir-
kart og dei elektroniske kart, er tilgjengelege via
Kartverkets innsynsloysing noregskart.no.
Denne måten å sjå på karta på er best eigna til førehandsplanlegging.

8.4 Politiets sjøteneste


Politiet på sjøen har i utgangspunktet same oppgåve som på land. Det inneber å vere synleg til stades for å medverke til å hindre uønskt og farleg åtferd og førebygge ulykker og andre uønskte hendingar. Vidare har politiet som rettshandhevande styresmakt til oppgåve å gripe inn mot ulovleg verksamhet. Politiet etterforskar saker og hendingar der det er rimelig grunn til å undersøke om det er gjort noko straffbart. Sidan politiet disponerer relativt små båtar, blir tenesta i praksis utført i fjordar og relativt nær land.

Politiets sjøv på det å vere til stades og drive kontrollverksemd som eit vesentleg bidrag til god sjøtryggleik. Innanfor dei eksisterande økonomiske rammena og vilkåra ønskjer politiet å vere best mogleg representert på sjøen, i fritidsbåtmiljø og elles der sjøtryggleik står sentralt. Politiets må sjø sjøtenesta i samanheng med andre oppgåver på sjøen, i fritidsbåtmiljø og elles der sjøtryggleik står sentralt. Politiet må sjå sjøtenesta i samanheng med andre oppgåver på sjøen, i fritidsbåtmiljø og elles der sjøtryggleik står sentralt. Ønsker politiet å vere best mogleg representert på sjøen, i fritidsbåtmiljø og elles der sjøtryggleik står sentralt.

I støtt på fareforhåningar i fritidsbåt og fangst av fisk og innsjøfiske er politiet særdeles påpasselige på sjøen. I tillegg til at fysisk nærvær er rekna for å ha ein førebygjande effekt, gjennomfører politiet kontroll av båtførarar med omsyn til både alkoholpåverknad og bruk av andre rusande eller bedøvande middel, kvalifikasjonar til båtforarane og bruken av flyteutstyr. Politidirektoratet har pålagt politidistrikta å rapportere om aktiviteten. Kvart politidistrikt har ansvaret for å organisere sjøtenesta på grunnlag av disponeringsskriv frå Politidirektoratet og lokale utfordringar. Politiet har stort fokus på å styrke sjøen. Vidare er det ein del av politiets sjøteneste å handheve regelverket for laksefiske og fangst av hummer.

I førebygjande augemed samarbeider politiet med Kystvakt og Skjærgardstestesta i Oslofjordområdet. I kontrollsamanheng samarbeider politiet med Kystvakt både når det gjelder handheving av reglom for krav til fritidsbåtar og fangstföresegnene (laks og krabbe). Statens natur oppsyn er samarbeidspartner når det gjelder kontroll med etterlevinga av førsegnene i småbåtlova, lov om laksefisk og innlandsfisk m.v. og naturmangfoldslova.

Tiltaka som er beskrivne i meldinga, blir gjennomførte innanfor gjeldande budjettrammer og får ikkje administrative konsekvensar å snakke om.

Nærings- og fiskeridepartementet
								
tilrår:
Tilråding frå Nærings- og fiskeridepartementet 21. juni 2019 om Samhandling for betre sjøtryggleik blir send Stortinget.
Bestilling av publikasjonar
Tryggings- og serviceorganisasjonen til departementa
www.publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00
Publikasjonane er også tilgjengelege på
www.regjeringen.no
Omslagsfoto: Camilla Bredde Pettersen
Redningsselskapet: Redningsskøyta RS Hans Herman Horn
Alicia Hamer/Norsk Polarinsittutt:
Kronprins Haakon på tokt i Framstredet i 2018
Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 06/2019