



KYSTVERKET

Hovedkontoret

MOTTATT

15 MAR 2017

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.:  
16/2663

Vår ref.:  
2016/6585-4

Arkiv nr.:

Saksbehandler:  
Kristin Frotvedt

Dato:  
10.03.2017

### Forslag om oppheving av vannscooterforskriften - høringsuttalelse

Vi viser til brev av 10.01.2017 hvor det bes om innspill til Klima- og miljødepartementets høring av forslag om å oppheve vannscooterforskriften og å endre forskrift 02.11.2012 nr. 1040 om bruk av mal og godkjenning av kommunale ordensforskrifter.

Forslaget om oppheving av vannscooterforskriften medfører bl.a. at kommunene gis ansvar for å regulere bruk av vannscootere etter motorferdselloven og havne- og farvannsloven. Etter havne- og farvannsloven har kommunene hjemmel til å gi lokale fartsforskrifter og til å fastsette forskrift om bruk av og orden i farvann og havner (ordensforskrift).

Dersom kommunen velger å fastsette ordensforskrift, følger det av forskrift 02.11.2012 om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner, at det må brukes en fastsatt mal. I foreliggende høring foreslås det å endre denne malen slik at kommunene gis hjemmel til å gi bestemmelser om bruk av fritidsfartøy uten at dette skal godkjennes av Kystverket. I dag må slik regulering skje gjennom malens § 10 og ordensforskriften må godkjennes av Kystverket før den kan gi virkning.

Det fremgår av høringsnotatet at malen for ordensforskriften ikke har egen bestemmelse for å regulere bruk av fritidsfartøy i dag, og videre at *«for å tydeliggjøre at det kan fastsettes lokale bestemmelser om dette foreslås det at forskriftsmalen tilføyes en bestemmelse om slik bruk (...). Dette vil også innebære at det ikke kreves sentral godkjenning fra Kystverket for denne type lokale reguleringer.»* I høringsnotatet på side 10 gis det eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy i ordensforskrift: *«Eksempler på regulering (...), kan være forbud mot bruk i bestemte områder, f.eks. i tett trafikkerte områder for å unngå fare for ulykker, av hensyn til støy i f.eks. trange sund, bukter og vikler med hyttebebyggelse eller som er særlig attraktive for friluftsliv. Bruk av fritidsfartøy kan også begrenses til en nærmere fastsatt avstand fra land av hensyn til støy, fare for sammenstøt, konflikt med badende o.l. (...).* [vår utheving]

Kystverket har ingen prinsipielle motforestillinger til at vannscootere behandles på lik linje med fritidsfartøy generelt. Etter havne- og farvannsloven vil en vannscooter være et fartøy etter hfl. § 4, og reguleringer som gjelder fartøy vil også gjelde for vannscootere. Vi har

#### KYSTDIREKTØREN

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
				E-post:	post@kystverket.no
For besøksadresse se	www.kystverket.no	Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

imidlertid noen kommentarer til hvordan forslaget som er på høring ønsker å håndtere regulering av ferdselen, da særlig regulering av ferdsel med fritidsfartøy, herunder vannscootere.

Innledningsvis vil vi anføre at høringsnotatet etter vår mening ikke redegjør for konsekvensene av forslaget om ny § 9A i malforskriften, og særlig da forslaget om at regelen skal gjelde for fritidsbåter generelt. Dette er en svært inngripende regel som kommunene ikke hittil har hatt mulighet til å fastsette på egenhånd og vi savner en vurdering av konsekvensene av at slike bestemmelser ikke skal godkjennes av Kystverket før de gis virkning.

Videre redegjør ikke høringsnotatet for sammenhengen mellom havne- og farvannsloven § 13 og § 14. § 13 gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om trafikkreguleringer, herunder forbud mot bruk, mens § 14 gir myndigheten etter loven hjemmel til å gi forskrifter om bl.a. bruk av farvann. Slik forslaget er formulert, skal kommunene nå gis hjemmel til i ordensforskrift bl.a. å fastsette forbud mot bruk av fritidsfartøy generelt i kommunens sjøområde. Det er ikke redegjort særlig for konsekvensene av dette eller hvordan man tenker seg at disse to hjemlene skal virke sammen, se nærmere under.

Det fremkommer i høringsnotatet at det er sannsynlig at forslaget om å oppheve dagens regelverk vil føre til mer vannscooterkjøring. Dette er ut fra et sjøsikkerhetsperspektiv ikke belyst videre. Vi mener dette er en mangel ved høringsnotatet. Spesielt peker vi på at man her ønsker å åpne for at kommunene gjennom ordensforskriften kan regulere fritidsfartøys (ikke kun vannscooter) ferdsel i eget sjøområde. Det foreslås også at en slik regulering ikke skal kreve sentral godkjenning fra Kystverket, noe vi er skeptiske til.

Høringen viser til regelverket før 2013, som i utgangspunktet innebar et totalforbud mot vannscooterkjøring med mindre kommuner lokalt hadde åpnet opp områder for denne typen aktivitet. Det vises også til at svært få områder ble åpnet. Det er derfor også rimelig å anta at svært mange kommuner vil forby vannscooterkjøring i kommunale sjøområder når en hjemmel for dette blir mulig. Når dette kan gjøres, uten noen form for sentral godkjenning fra Kystverket, vil en utilsiktet konsekvens kunne være at de eneste delene av farvannet som kan benyttes i noen områder er hoved- og biled.

Dette er en situasjon som ikke er ønskelig. Det påpekes i sjøsikkerhetsanalysen at navigatører og los har uttrykt bekymring for stadig mer fritidsbåtaktivitet i, og rundt, nyttetraffikkledene. Her vises det til flere eksempler på nestenkollisjoner mellom fritidsfartøy og nyttefartøy (lasteskip og passasjerskip), hvor årsakene hovedsakelig knyttes til at fritidsbåtføreren feilvurderer fart og avstand til nyttefartøyet. På grunn av blant annet dette, arbeides det nå med å etablere egne fritidsbåtleder i enkelte områder. Ett av målene med dette vil være å få separert fritidsbåttrafikken fra nyttetrafikken, og derav redusere ulykkesrisikoen. Forslaget til ny bestemmelse i ordensforskriften kan virke mot de sjøsikkerhetsgevinstene vi forsøker å oppnå, og vi mener at forslaget til ny § 9A som et minimum må omfattes av godkjenningsordningen. Når forslaget i tillegg gir kommunen adgang til å begrense eller forby bruk av farvannet for fartøy i sin helhet, kan konsekvensene bli enda større.

Videre vil vi også peke på at vi ikke er enige i at havne- og farvannsloven § 14 er egnet til å regulere trafikken, herunder fastsette denne type ferdselsbegrensninger. Forarbeidene til havne- og farvannsloven sier uttrykkelig at adgangen til å gi ordensforskrifter i farvannet må avgrenses mot statens myndighet til å gi trafikkreguleringer i medhold av havne- og farvannsloven § 13. Kommunenes hjemmel etter § 14 til å fastsette forskrift om orden i og bruk av farvannet gjelder bare for det kommunale sjøområdet, mens staten har hjemmel til å fastsette ordensforskrifter for hoved- og biled. Hjemmelen i § 14 for staten er i praksis overflødig ved siden av § 13, og brukes ikke. Departementets hjemmel til trafikkregulering i § 13 gjelder for farvannet generelt og ikke kun i hoved- og biled. Departementet kan gjennom denne regulere ferdsel også i kommunalt sjøområde, og man viser her til sjøsikkerhetsanalysens henvisning til egne leder for fritidsbåtleder. Vi kan ikke se at dette forholdet er drøftet og heller ikke hvordan man ser for seg at Kystverket skal kunne håndtere dette dersom kommunen kan fastsette farvannsrestriksjoner i eget sjøområde uten at Kystverket er informert.

Vi peker også på at for brukerne vil dette kunne bli et veldig vanskelig regelverk å forholde seg til. Det er potensielt 277 kystkommuner som kan fastsette slike forskrifter for sitt farvann. Felles for alle kommunene vil være at hoved- og biled ikke kan være inkludert i en slik regulering. Erfaringer med dagens håndtering av fartsforskriftene viser at dette er en vanskelig og lite brukervennlig måte å håndtere dette på. Slik hovedled og biled er fastsatt i forskrift 30.11.2009 nr. 1477 om farleder vil forslaget kunne føre til fragmenterte ferdselsforbudssoner. Dette mener vi ikke er hensiktsmessig, da det i slike tilfeller vil være vanskelig for førerne å vite hvor de kan kjøre og ikke kjøre.

Med hilsen

Kirsti L. Slotsvik  
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*