

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
POSTBOKS 8010 DEP
0030 OSLO

Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2018-2029

Sjøfartsdirektoratet er svært positive til at skipsfart generelt og planer for økt sikkerhet både innen næringsfartøy og fritidsfartøy har fått en tydelig plass i den foreslåtte NTP 2018-2029.

Kommentarer knyttet til innenriks ferjetrafikk og hurtigbåt

Det foreslås i 4.2 en målsetning om at alle nye ferjer og hurtigbåter skal bruke biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi. Direktoratet er svært positive til målsetningen. En slik målsetning vil etter vår vurdering øke utskiftingstakten på eldre materiell. Dette vil i de fleste tilfeller også innebære et betydelig sikkerhetsmessig løft da nye fartøy naturligvis må bygges etter dagens krav i regelverket.

Vi vil imidlertid samtidig advare mot ensidig fokus på lavutslipp i anbudsprosessene. De tiltak som iverksettes for å redusere utslipp fra skip innebærer ofte reduksjon av skipets vekt i kombinasjon med lavere installert effekt. Dette innebærer i seg selv ikke en sikkerhetsrisiko, men det blir svært viktig at både rederi og oppdragsgiver er bevisst hvilke konsekvenser dette har for fartøyets operasjonelle begrensinger sammenlignet med materiell som har trafikkert sambandet tidligere.

Det er derfor viktig at Statens vegvesen har tatt initiativ til å innarbeide sikkerhet i større grad i kontraktsmalen for framtidige ferjekontrakter. Vi håper dette arbeidet også kan komme fylker som skal anskaffe ferje- og hurtigbåttjenester til gode.

Kommentarer knyttet til kapittel 8.4 Styrket sjøsikkerhet

På generelt grunnlag vil vi kommentere at styrket sjøsikkerhet kan gjennomføres ved forbedringer i infrastruktur og faktorer som ligger utenfor skipet, men i mange tilfeller vil det være en bedre løsning å implementere løsninger om bord på fartøyene. Likeledes er det viktig at forbedringer på infrastruktur følges av en oppgradering om bord på skipene og av skipsmannskapenes evne til å nytte seg av dette.

Slik vi oppfatter det foreliggende dokumentet har dette fokus på sjøsikkerhetstiltak knyttet til utforming av farled og infrastruktur. Tiltak knyttet til fartøyets overlevelsessevne og mannskaps evne til å operere fartøyet med høy grad av sikkerhet og håndtere situasjoner som måtte oppstå er i mindre grad foreslått. Vi vil dermed understreke viktigheten av at en i de videre beslutningsprosessene vurderer alle relevante tiltak for å styrke sjøsikkerheten.



Innledningsvis i kapittelet pekes det på mangelfull informasjon i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at opprettelsen av seksjon sjø ved Statens havarikommisjon for Transport i 2008 var et viktig løft for å styrke kvaliteten på undersøkelse av sjøulykker. Erfaringen så langt er slik direktoratet ser det at kommisjonens ressurser i stor grad synes bundet til å undersøke ulykker som er pålagt undersøkelse etter Sjøloven. Undersøkelse av fritidsbåtulykker er omfattet av Statens Havarikommisjons mandat i Sjøloven, men i praksis har de så langt ikke utført slike undersøkelser.

Dagens statistikk knyttet til fritidsfartøy er i stor grad basert på dialog med politi og mediaoppslag. Politiet foretar rutinemessig undersøkelser av dødsulykker med fritidsbåter for å avdekke hendelsesforløpet. Det varierer hvor omfattende undersøkelsene er. Formålet med politiets undersøkelser er primært å avdekke om det har skjedd et straffbart forhold, og de bidrar således lite med tanke på å innhente informasjon som kan bidra til læring om ulykkene.

For å styrke kunnskapsgrunnlaget på fritidsbåt bør den fortsatte behandlingen av NTP gi tydelig signal om hvordan regimet for undersøkelse av ulykker skal forbedres.

Vi antar det også i fremtiden vil være ulykker som ikke blir prioritert for undersøkelse av havarikommisjonen. Sjøfartsdirektoratet jobber derfor kontinuerlig med å redusere graden av underrapportering og forbedre kvaliteten på ulykker som rapporteres. Det er imidlertid ikke rimelig å forvente at data knyttet til disse hendelsene er av en tilsvarende kvalitet som vi ser i hendelser undersøkt av Statens Havarikommisjon.

Kommentarer knyttet til satsningsområder

Sjøfartsdirektoratet gir på generelt grunnlag sin tilslutning til de tiltak som skisseres som viktige satsningsområder.

AIS ble opprinnelig vedtatt som et antikollisjonsverktøy mellom skip. Systemet har også vist seg å ha stor nytteverdi for overvåking av skipstrafikk på et globalt nivå. Kystverket har etterhvert bygd en betydelig kapasitet og kompetanse knyttet til innsamling og bruk av AIS data. Sjøfartsdirektoratet og Kystverket har de senere år samarbeidet om utvikling bruk av AIS data i risikomodeller. Vi støtter dermed opp om initiativet om å utvikle pilot for automatisert analyse av skipenes seilas i sanntid.

Sjøfartsdirektoratet opplever stort press fra næringsaktører som ønsker å utvikle autonome skipsteknologier. Vi er derfor svært positive til at en gjennom NTP signaliserer etablering av testområder for dette. Samtidig mener vi at det er viktig å erkjenne hvor fort utviklingen går på feltet og at en derfor ikke bare må se på etablering av testområder – men også hvordan en skal håndtere autonome fartøy i farvannet generelt.

Særsilt om fritidsfartøy

Sjøfartsdirektoratet ser positivt på at det nå kommer et tydelig innspill via NTP om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. Dette er i tråd med de satsingsforslag som direktoratet har fremmet i budsjettarbeidet de siste årene. Særlig må forebyggende arbeid, og bedre koordinering av dette arbeidet, ha fokus for å få ned antall ulykker med fritidsbåt.

Arbeidsgruppen, ledet av sjøfartsdirektør Olav Akselen, som i 2012 la frem rapporten «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt», mente at en forbedring av ulykkestallene forutsetter at

båtbrukernes holdninger til sikkerhet forbedres. Det ble derfor foreslått økt innsats på forebyggende og holdningsskapende arbeid. Samtidig påpekte arbeidsgruppen at arbeidet med å endre holdninger er et vanskelig og tidkrevende arbeid. Det forutsetter innsats fra flere hold, og langsiktig målrettet innsats. Dette krever at det foreligger dokumentasjon på hvilke områder som er forbundet med høy risiko, slik at innsatsen kan konsentreres til disse.

Samarbeid

Det foregår allerede en del bra holdningsskapende arbeid både av offentlige- og private aktører. I og med at det i utgangspunktet vurderes som krevende å endre folks holdninger, er det viktig at samordningen forbedres, slik at budskapene kommer tydeligere frem.

Ved å bringe de forskjellige aktørene sammen, kan man planlegge strategi og lage en helhetlig plan for den totale innsatsen. På denne måten kan man også bedre utnytte de enkelte aktørenes kompetanse og ressurser. Det er selvfølgelig en forutsetning at det blant aktørene finnes både økonomiske og menneskelige ressurser tilgjengelig for gjennomføringen.

Sjøfartsdirektoratet har etablert en nasjonal fritidsbåtkonferanse, som har blitt arrangert tre år på rad. Flere etater og organisasjoner er trukket inn i arbeidet med planlegging og gjennomføring – dette for å styrke konferansen som et viktig samarbeidsfora for sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. En ytterligere styrking av konferansen, gjennom samarbeid og finansiering, vil forsterke dette.

Et annet viktig forum for samarbeid rundt sikkerhetsarbeid og fritidsbåt er sakkyndig råd for fritidsfartøy. Rådet ledes i dag av Sjøfartsdirektoratet og er et viktig bindeledd mellom offentlige og private aktører innen fritidsbåtsegmentet. Sjøfartsdirektoratet har våren 2016 tatt initiativ til at rådets instruks endres. En av endringene er å utvide mandatet slik at rådets tilrådinger kan adresseres til andre offentlige etater enn Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet ønsker også å styrke rådets funksjon som samarbeidsarena mellom aktørene. Dette arbeidet skjer i samarbeid med Kystverket og medlemmene av rådet.

Tilskuddsordning sjøvett

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene bidratt med om lag en million årlig til frivillige lag som vil utføre holdningsskapende/forebyggende arbeid rettet mot barn og unge. Tilskuddsordningen skal fremme sjøvettvettaktivitet fortrinnsvis ved, i eller på vann og er et ledd i det holdningsskapende arbeidet rettet mot sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. Frivillige foreninger som får tilskudd til aktiviteter er pliktige til å rapportere om bruken av disse på eget skjema etter at arrangementet er over. En styrking av denne ordningen vil bidra til at mange unge nåes med et viktig forebyggende budskap.

Forebyggende arbeid

Ser en på ulykkesstatistikken over omkomne ved bruk av fritidsbåt så er det fortsatt en stor andel av de som omkommer som ikke brukte flyteutstyr. Det er grunn til å tro at mange av dem kunne vært reddet.

Selv om en nå har fått et vestpåbud som trolig bidrar positivt til at flere bruker flyteutstyr, vil det være viktig med høyt fokus på holdningsskapende arbeid for å få til en adferdsendring hvor enda flere bruker flyteutstyr.

Sjøfartsdirektoratet og Kystverket har startet arbeidet med å formalisere et samarbeid rundt dette temaet gjennom de to respektive kampanjene #huskvest og #umistelig.

Det vil også være viktig med høyt fokus på tiltak som kan bidra til å forhindre at ulykker skjer, for eksempel gjennom kompetanseheving hos båtførere, sikker utforming av fartøy og hastighetsbegrensninger.

Oppsummering

Satsingen bør i plangrunnlaget settes opp noe mer konkretisert. Sjøfartsdirektoratet har følgende innspill til konkretisering:

- Det bør i tillegg til særskilte testområder for autonome skip utarbeides retningslinjer eller regler for autonome skip i ordinære farvann
- Utvikling av pilot for automatisert analyse av AIS-data bør skje i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet for å kunne ivareta begge etaters behov.
- Det bør vurderes å settes av midler til å styrke Sjøfartsdirektoratet tilskuddsordning sjøvett – gjerne i et tettere samarbeid med Kystverket.
- Det bør vurderes å settes av midler til en større samarbeidskampanje mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet (en profesjonalisering av #umistelig og #huskvest) med et konkret mål og langsiktig plan for gjennomføring.
- Det bør vurderes å settes av midler til å støtte gjennomføring av båtlivsundersøkelse for fritidsfartøy i planperioden.
En bør gi tydelig signal om hvordan regimet for undersøkelse av ulykker skal forbedres, både med tanke på fritidsbåtulykker og andre ulykker, som ikke er omfattet av undersøkelsesplikt i dag.
- Ansvarsområdene til Kystverket og Sjøfartsdirektoratet innen fritidsbåt bør beskrives noe mer i plangrunnlaget da dette kan bidra i å gjøre det enklere å konkretisere hvem som vil få ansvar for oppfølging av de ulike satsingene.
- Kystverkets kampanje «Merk skjæret» bør prioriteres og synliggjøres noe bedre i plangrunnlaget.
- Det bør vurderes å utrede behovet for og regimet rundt fastsetting av fartsgrenser. Det er viktig at alle relevant aktører tas med i arbeidet. Midlene som avsettes må også være tilstrekkelig til å kunne implementere eventuelle fartsbegrensninger på en effektiv måte. Herunder produksjon og distribusjon av informasjonsmaterieil, kampanjer i media, men også at kunnskap om den gjeldende fartsgrense skal være lett tilgjengelig.
- Det bør i plangrunnlaget synliggjøres viktigheten av å forbedre sikkerheten gjennom tiltak rettet mot økt kompetanse hos båtførere samt sikker utforming av fartøy.

Med hilsen

Øyvind Johan Olsen
fungerende sjøfartsdirektør

Yngve Folven Bergesen
fungerende avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer