



Samferdselsdepartementet  
Boks 8010 Dep  
0030 OSLO

Trondheim, 04.12.2020

Deres ref.:  
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
2020/11982

Saksbehandler:  
John Ole Grøtøe

## Høringsuttalelse - forslag til forskrift om fartsgrenser i sjøen

Vi viser til høringsbrev av 31.08.20, og rapport og forslag til ny forskrift om fartsgrenser til sjøs. Det er gitt utsatt frist med å avgi høringsuttalelsen, jf. kontakt og avtale med Samferdselsdepartementet før fristens utløp.

Høringsuttalelsen vil også omfatte Statens naturoppsyn (SNO) som er organisert som en avdeling i Miljødirektoratet, og som utfører deler av sin lovpålagte tilsynsvirksomhet på sjøen og i kystnære områder. Tilsvarende vil uttalelsen omfatte Skjærgårdstjenesten, som er en tjeneste som blant annet driver renovasjon og skjøtsel i statlig sikrede friluftslivsområder og i kystområdene, og som har et nært samarbeid med Miljødirektoratet og SNO.

**Miljødirektoratet støtter forslaget om en generell aktsomhetsplikt, fastsetting av en generell fartsgrense for fritidsfartøy nært land og generelle bestemmelser om ferdsel ved badeplasser. Det vil virke klargjørende for publikum, og særlig være positivt i forhold til myke brukergrupper som kajakkpadlere og badende m.v., herunder begrense faremomentene og konfliktene mellom ulike brukergrupper. Direktoratet vil likevel foreslå at andre offentlige aktører enn de som er nevnt, og som har et særlig behov for bruk av båt innenfor merkebøyer, også blir innlemmet blant de organer som forbudsbestemmelsen i § 4 ikke skal gjelde for.**

### Hensynet til friluftslivet

Friluftslivet har de senere år vært økende og blitt mer mangfoldig. Mange velger å nyte friluftslivet på sjøen. Ut fra en utvikling med stadig flere hurtiggående fritidsbåter, og etter endring av regelverket for bruk av vannscooter i 2017, har vi sett at kjøring nært land har vært en utfordring i forhold til opplevd trygghet for andre brukere. En generell aktsomhetsplikt og generell fartsgrense nært land vil, sammen med hensynsregelen i friluftslivets § 11 og sedvanerett om god ferdselskultur på sjøen, sikre at også andre brukere får god anledning til å utøve friluftsliv i forhold til bølger, støy og trivsel. Dette er det viktig og positivt at nytt forslag til regelverk søker å ivareta.

## Hensynet til natur og miljø

Stor ferdsel kan være en utfordring for den mest sårbare naturen. Publikums ferdsel til vanns kan særlig være en utfordring i forhold til fuglelivet, spesielt i folkerike områder. Mange viktige hekkeområder er derfor vernet som naturreservater med tilhørende ferdselsforbud i hekketiden. Forbudet mot ferdsel kan også gjelde i en 50-meters sone utenfor holmer og øyer. Bestemmelsene i naturmangfoldloven og reglene i forskriftene for verneområdene, bidrar til å ivareta og sikre blant annet leveområdene til sårbare og truende fuglearter. Det er imidlertid viktig at også annet regelverk støtter opp under og tar hensyn til sårbar natur, f.eks. gjennom fastsetting av aktsomhetsplikter og bestemmelser om fart m.v.

## Om begrepene "fartøy" og "fritidsfartøy" - og om ferdsel ved badeplasser

Vi legger til grunn at båtene som SNO og Skjærgårdstjenesten bruker i sine virksomheter, må likestilles med båter som f.eks. politi og tolletaten bruker. De må regnes å utøve "offentlig næringsvirksomhet". Slike fartøy regnes med det ikke som "fritidsfartøy" i forslaget til forskrift, og vil ikke omfattes av bestemmelser der dette begrepet benyttes.

I likhet med Friluftsrådernes landsforbund er vi opptatt av behovet for drift og forvaltning av offentlige badeplasser. Vi slutter oss til forslaget derfra om at bestemmelsen i § 4, forbud mot ferdsel med fartøy innenfor merkebøyer, ikke skal gjelde for bruk av båter til forvaltning og drift av offentlige badeplasser. Organer som har ansvarsoppgaver innenfor merkebøyene, bør omfattes av unntaksbestemmelsen. Dette vil gjelde for Skjærgårdstjenestens båter, som i praksis er de som legger ut og tar opp badeflåter etc. innenfor badebøyene. Ordlyden i unntaksbestemmelsen bør videre omfatte virksomheter som kan utløse annen nødvendig ferdsel i denne sonen, f.eks. i forhold til oljevern.

Likeledes kan det etter vår oppfatning også være behov for å gjøre unntak for offentlig tilsynsvirksomheter. Foruten SNOs virksomhet, kan det i prinsippet gjelde for enhver annen tilsynsvirksomhet der bruk av båt er nødvendig for utførelse av arbeidet, som kan kreve bruk av båt nært land. Det bes om at dette blir vurdert inntatt som en del av de virksomheter forbudsbestemmelsen ikke skal gjelde for.

## Hva som skal regnes som land og om avstandskravet på 100 meter

Det foreslås at fartsgrensen fra land også skal omfatte bl.a. øyer, holmer og skjær som til enhver tid er synlige i overflaten. Dette vil være viktig for å beskytte sjøfugler mot forstyrrelser m.v., og bidra til å unngå at egg og reir forlates, med de konsekvenser det har for bestandene. Det vil forhåpentlig også være et bidrag til å forhindre unødig jaging av sjøfugler på vannet.

Vi er enig i at en generell fartsgrense 100 meter fra land, også i større grad vil ivareta behovet for å beskytte hekkende fugler og sårbar natur. Det er imidlertid

ikke alltid avstanden fra land gir denne effekten. I grunne sjøområder hvor det er mye fugl, vil en generell fartsgrense 100 fra land ikke ha særlig effekt. Vi legger likevel til grunn at krav til aktsom ferdsel med fartøy i forhold til fuglelivet, er fanget opp og ivaretatt i forslaget til aktsomhetsnorm i § 3.

### Om sanksjoner

Det er etter Miljødirektoratets oppfatning naturlig at politiet er den etaten som primært håndhever fartsgrensene og regelverket på sjøen. Dersom den foreslåtte endringen i havne- og farvannsloven om å sanksjonere overtredelsen med forelegg på bot fremfor overtredelsesgebyr - blir bestemmende for utformingen av forskriften om fartsgrenser i sjøen, må det forutsette at straffbare handlinger blir søkt avdekt og straffetrusselen håndhevet.

Dersom man alternativt opprettholder forslaget om overtredelsesgebyr på fartsovertredelser til sjøs, er vi enig i at standardsatser vil innebære et enkelt og effektivt sanksjonsregime. Det vil gi god forutberegnelighet for publikum og sikre likebehandling. For at bruken av overtredelsesgebyr skal gi nødvendige allmennpreventive virkninger, og for at gebyrene som ilegges skal bli noe mer enn kun en driftsutgift i samband med bruk av fartøyet, tror vi likevel det er viktig at satsene oppjusteres mer enn det som er foreslått i høringsutkastet. Alternativt at det vurderes inntatt en bestemmelse i forskriften som åpner for å fravike normalsatsene.

Hilsen  
Miljødirektoratet

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*

Trond Flydal  
seksjonsleder

John Ole Grøtte  
seniorrådgiver

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på [www.norge.no](http://www.norge.no).

