



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

NATIONAL POLICE DIRECTORATE

Deres referanse:
20/1848

Vår referanse:
20/108285

Sted, Dato
Oslo, 24.11.2020

HØRINGSSVAR – FORSKRIFT OM FARTSGRENSER I SJØEN

Det vises til utsendt høringsbrev av 31.8.d.å. med forslag til ny forskrift om fartsgrenser i sjøen. Med forslaget om ny forskrift var vedlagt en rapport av 14.8.d.å. fra en intern arbeidsgruppe om saken, og som skal danne grunnlag (og forarbeider) for forskriftsforslaget. Politidirektoratet (POD) har tidligere gitt innspill til arbeidsgruppen vedrørende enkelte spørsmål i saken, jfr. vårt brev av 19.5.d.å. (vår sak WS 20/43040), der våre primære syn fremgår. Vi fremholdt som spesielt viktig å fokusere på

- Ensartede regler langs kysten, som ikke endrer seg fra kommune til kommune
- Størst mulig grad av enhetlige bestemmelser langs kysten / i landsdeler
- Regulering som er godt kjent for båtfolket og som er forutsigbare
- Tydelig markert/skiltet fartsregulering
- Reguleringer som er praktisk håndterlige å håndheve

Utover vårt brev av 19.5.d.å. har vi ikke vært involvert i forskriftsarbeidet vedrørende hovedspørsmålene i forskriften. Vi konstaterer at våre innspill kun i begrenset grad er tatt hensyn til, jfr. også rapportens vurderinger under bl.a. pkt. 5.7.4..

Høringsforslaget er sendt til alle politidistrikt med mulighet til innspill til POD. Vårt svar må oppfattes som politietatens samlede høringssvar.

Vi har en del merknader til forskriftsforslaget, og skal påpeke de viktigste her.

Prosess

Den nedsatte arbeidsgruppe har i august d.å. avgitt sin rapport til Samferdselsdepartementet sammen med arbeidsgruppens forslag til ny forskrift. Det kan synes som om departementet tilrår arbeidsgruppens forslag som sitt eget, og har gjennom sitt høringsbrev av 26. august d.å. sendt dette ut til høring i offentligheten.

Basert på det foreliggende, synes forslaget til ny forskrift noe prematurt, idet det ikke fremgår av underlagsmaterialet om, og eventuelt i hvilken grad, andre relevante fagetater med ansvar på fagområdene er kjent med, eller i det hele tatt har deltatt i arbeidet. I første omgang tenkes blant annet på Riksadvokaten og Justis- og beredskapsdepartementet, men også vårt

Politidirektoratet

Post: Postboks 2090 Vika, 0125 Oslo
Besøk: Fridtjof Nansens vei 14/16

Tlf: 23 36 41 00
Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950
Giro: 7694.05.18020
www.politi.no

eget direktorat. Dette er sentrale beslutningstagere til blant annet å vurdere hvilke ulike reaksjons- og sanksjonsmønstre som bør gjelde, utforming av aktsomhetsbestemmelser m fl. Vi kan ikke se spor i det underliggende arbeidet til at disse er involvert. Dette gjør seg særlig gjeldende etter sommerens opplevelser etter etablering av hurtigforskrift for hastighetsovertredelser på sjø, og arbeidet som har fulgt i kjølvannet av dette. Riktignok henviser oversendelsesbrevet av 31.8.d.å. til arbeidet knyttet til lovendringsforslag i havne- og farvannslovens bestemmelser, ref. brev 25.8.d.å., men denne høring og dette forskriftsforslag fremstår som premature når det har henvisning og begrunnelser knyttet til et gebyrinstitutt som mange av oss ikke anbefaler og som foreslås opphevet. Vi legger derimot til grunn at departementets lovforslag om tilbakeføring til bruk av forenklede forelegg (dvs. straff) blir vedtatt og vil tre i kraft som foreslått.

Lignende betraktninger om manglende involvering og analyse kan anføres på flere områder i det fremsendte materialet. Vi mener derfor at forskriftsforslaget bør undergis en mer omfattende behandling før det vurderes iverksatt.

Hovedpoenger i ny forskrift slik de bør være

Vi har også tidligere fremhevet betydningen av at særlig hastighetsbestemmelsene er så like som mulig langs kysten, og at de er kjent og så forutsigbare som mulig for den sjøfarende. Videre skal fremheves at de bør være lettfattelige for folk flest, og samsvare rimelig med den gjengse rettsoppfatning i samfunnet. Disse hensyn i kontrast til dagens situasjon med et vell av ulike, lokale bestemmelser som vanskelig lar seg påvise og håndheve. Dette medfører lett dårlig regeletterlevelse blant folk flest. Lokale ulikheter bør derfor unngås i størst mulig grad.

Vi oppfatter at det fremsendte forslag gir nye, kommunale forskrifter forrang, foran eventuelle nasjonale regler som hastighetsbegrensning. Utover lokal regulering i de nære havneområder som vi kan ha mer forståelse for, er dette ikke en ønsket situasjon sett fra vår side. Kommunale regler med forrang vil lett skape store ulike forskjeller slik som i dag, selv om man ved denne forskrift opphever de gamle, lokale forskrifter, men med mulighet for kommunene å etablere nye.

50 eller 100 meter

Nasjonale bestemmelser om begrensning av hastighet et visst antall meter fra land, kan ha stor innflytelse på om kommunene i det hele tatt ønsker å særskilt regulere i sitt forvaltningsområde utover hva som fremgår av nasjonale regler. Kommunenes og lokalbefolkningen standpunkter vil nok her kunne være forskjellige, avhengig av geografi og demografi lokalt.

Spørsmålet er dog relevant overfor et annet spørsmål, - nemlig hvilken regulering som forefinnes i farvannet rett utenfor 50 eller 100-metrsonen. Dersom det ikke finnes restriksjoner utenfor 50/100-beltet, men i realiteten er fri fart, vil dette nok i stor grad påvirke eventuelle lokale behov for restriksjoner og bestemmelser. Fri fart utenfor 50 meter fra land, vil i realiteten medføre at det kun er aktsomhetsbestemmelsene som gjelder utenfor denne sone. Dersom man beslutter (lokalt eller nasjonalt) en 100 meter-sone, vil tilsvarende gjelde her.

Vi kan vanskelig se for oss at dette kan være en ønsket utvikling. Behovet for nye, nasjonale hastighetsforskrifter ligger etter vår oppfatning også i behovet for å regulere adferden utenfor 50/100-sonene fra land.

Vi har i flere sammenhenger foreslått en maksimal hastighetsgrense innenfor grunnlinjen (eller ytterkant av skjærgården) på forslagsvis 30/35 knop (ikke 1 nautisk mil utenfor som skisseres av arbeidsgruppen, - dette blir å anse som havområde slik vi ser det).

Vi oppfatter at tilnærmet alle offentlige utredninger og rapporter peker på det økende farepotensialet som utgjøres av den stadig voksende fritidsbåtflåten med stadig større motorkraft og dermed også større farepotensiale. Også bransjen og båtorganisasjonene påpeker dette. Kombinert med høyst begrensede krav til førerkompetanse for å føre raske og ofte store båter, påpekes det også at samfunnet bør stramme inn på adferdsmønster og om mulig regulere dette mer. Våre nordiske naboland har i stor grad gjort dette, enda de nok har mindre fritidsbåtutfordringer enn vårt land.

Vi leser arbeidsgruppens rapport slik at man ikke ser nødvendigheten av å regulere farvannet utenfor 100 meters avstand fra land. Dette medfører at det da vil være "fri fart" i skjærgården, hvilket vi for vår del sterkt vil advare mot. Selv om det i disse dager av Regjeringen foreslås å arbeide videre for å innføre sertifikatregler for hurtigbåt som går over 50 knop, hvilket i seg selv er meget raskt og kun gjelder et begrenset antall båter, vil dette i seg selv neppe medføre stor atferdsendring i skjærgården av relevans for disse spørsmål.

Det kan videre synes som om arbeidsgruppen har vektlagt at de fleste alvorlige sjøulykker skjer ved høy hastighet mot land (ofte i mørket), dvs. innenfor 5 knops-sonen, og at disse førere allerede vil ha forgått seg i forhold til hastighetsbegrensning på stedet (nær land). Denne eventuelle anførsel kan ikke legges særlig vekt på i denne sammenheng. En generell hastighetsbegrensning vil derimot over tid kunne medføre at båter generelt, også under risikoatferd i mørket, vil etablere et lavere hastighetsnivå generelt sett, og med derpå følgende færre og mindre alvorlige ulykker. En øvre hastighetsgrense innaskjærs vil påvirke folks adferdsmønster i riktig retning og være et viktig holdningsdannende moment.

Regulering av farvannet utenfor 50 eller 100 meter er derfor høyst relevant å regulere.

Ytterkant av dette farvann synes naturlig å sette i grunnlinjen. Skjærgårdens ytre grense mot hav kan etter vårt skjønn være en naturlig grense. For de som ønsker å utfordre særlig høye hastighetsnivåer, må en henvisning til ferdsel "utaskjærs" kunne være på sin plass. Selvsagt vil dette medføre større risiko, åpent hav, mer sjø etc.. Risikoatferden vil dog ikke på samme måte ramme uskyldig sjøveisfarende i skjærgården i de mer beferdede områder i skjærgården der man må kunne forvente et lavere hastighetsnivå.

Vi er for vår del overrasket over arbeidsgruppens vurderinger av disse spørsmål under pkt.

5.7.4. og tar avstand fra de betraktninger som fremkommer der.

Ovennevnte betraktninger er som nevnt relevante for om man bør anbefale en 50 eller 100-meters grense. Mot en 100-meters grense anføres at i store deler av den tettest beferdede del av skjærgården (f. eks. Kragerø og Bamble kommuner) vil dette medføre 5 knop i nesten hele skjærgården (pga. mye øyer og skjær). En 50 meters grense vil kunne møte større forståelse, da dette kun vil medføre regulering tettere på land. Imidlertid vil spørsmålet om hastighetsnivå utenfor regulert belte i begge tilfeller være av stor betydning. I eksemplet Kragerø vil en regulering på 50 meter, sammen med en maxregulering på 30/35 knop innenfor grunnlinjen møte vesentlig større forståelse, enn en 100 metersgrense med fri fart utenfor.

Vi viser til særskilt, lokalt innspill fra Sør-Øst politidistrikt som følger vedlagt, og som ytterligere peker på utfordringer knyttet til disse spørsmål lokalt.

Badebøyer

Forskriftens § 4 regulerer adferd ved badeplasser. Det er trygg hjemmel og fast og etablert praksis at adferd innenfor badebøyer ikke tillates (§ 4, 2.ledd), og hånheves ved straffereaksjon.

Slik § 4 er formulert i 1. ledd, "(lovlig ferdsel).... 5 knop 50 meter ... fra merkebøyer som er utlagt ved offentlig badeplass", - mener vi at dette lett kan misforstås av de sjøfarende, idet man kan tro at man kun skal holde lav hastighet her. Henvisningen i fotnote 1) til spesialmerker etter IALA-merkesystemet er neppe kjent for den vanlige fritidsbåtkbruker. I § 4.2. ledd står det tydelig at oppankring eller ferdsel innenfor merkebøyer lagt ut ved offentlig badeplass ikke er tillatt, hvilket bør videreføres. Vi mener at 1. ledd lett misforstås, og derfor bør endres.

Aktsomhetsbestemmelse

Uaktsomhetsbestemmelsen i forskr. § 3 er nok av det gode, men bør vurderes konkretist og utviklet noe mer. Vi har fyldig rettspraksis fra tilsvarende bestemmelse i vegtrafikken, og vi reiser igjen spørsmålet om man har involvert politi, påtalemyndighet og andre sentrale aktører knyttet til utforming av og forarbeider til en så juridisk krevende bestemmelse.

Vi ønsker en anvendbar uaktsomhetsbestemmelse, men er ikke overbevist om at man her har gjort tilstrekkelig grundig arbeide. Ikke minst vil forarbeidene være en sentral rettskilde ved slike skjønnsmessige bestemmelser.

Vi reiser også spørsmålet om ikke en slik bestemmelse burde gjennomføres i lovs form, og ikke gjennom en fullmakt til forskrift som skisseres her. Se også anførsel under straffebestemmelser.

Sesongvarighet

Vi er i utgangspunktet ikke så begeistret for sesongbestemmelser. Imidlertid vil de hensyn som kan anføres vedrørende bestemmelser gjeldende høy faregrad, i mindre grad gjøre seg gjeldende utenfor sesong med særlig liten båttrafikk.

Vi kan derfor under noe tvil slutte oss til bestemmelser av denne type der det er forstandig og fornuftig.

Fritidsfartøyer – næringsfartøyer

En differensiering av type fartøy for så vidt gjelder mulige overtredelser av denne type adferds bestemmelser er et annet sentralt spørsmål i høringsforslaget. At bestemmelsene tar sikte på fritidsbåtflåten er innlysende og naturlig, det er her det store volum av sjøfarende finnes, og det er særlig her det er behov for regulering. Denne gruppe båtførere har også gjennomgående lavere kompetanse for båtføring, enn yrkesutøvere i båt, jfr. også ulike sertifikatkrav. Disse forskjeller vil eventuelt ta lang tid å utjevne.

Mange yrkesbåter har ikke så store hastighetspotensialer som ovenfor beskrives. Dog er endret hastighetsregulering høyst relevante for f. eks taxibåtnæring, rutetrafikk m.v. og man må kunne forvente reaksjoner fra disse dersom reguleringene blir omfattende.

Fra vår side mener vi at hensynet til sjøsikkerheten må ha forrang foran hensynet til hurtig transportnæring. At evt. taxi- og rutebåtene i Kragerøskjærgården må redusere hastighet i sundene, mener vi må være en eventuell ulempe som næringen må tåle å leve med.

Tilsvarende ulike hastighetsnivåer for taxi/vanlig trafikk på land, ville ikke være tenkelige å kunne foreslå.

Å finne lokale løsninger ved disse spørsmål burde kunne være mulig, f.eks. ved å innføring av sesongrestriksjoner. At hurtigbåtnettet på Helgelandskysten og taxibåtnæringen i Kragerøskjærgården måtte redusere hastighet nær land i sommertiden, contra resten av året, burde være en tålt belastning og noe man burde kunne innpasse for å sikre trygg adferd.

Forskriften bør derfor gjelde alle typer fartøyer (nødetater under oppdrag unntatt, men det er de normalt også gjennom annen lovgivning).

Forholdet til straffebestemmelser

Betraktninger om straffebestemmelser fremgår over. Forskriftsutkastet bør justere seg opp mot høstens foreslått lovendring om straffereaksjoner for hastighetsoverskridelser.

For øvrig gjentas spørsmålet om disse forhold er forelagt påtalemyndighet og Justis- og beredskapsdepartement, som er sentrale og relevante beslutningstagere på området og som vi har mye dialog med i disse spørsmål.

Vi gjentar også om det ikke hadde vært tjenlig å flytte straffebestemmelser til loven, i stedet for å legge disse i forskrifts form, selv om det foreligger delegert fullmakt til å gjøre dette.

Oppsummering

Politidirektoratet har i sommer som nevnt over vært meget aktive pådrivere for å endre de nye bestemmelser om fartsovertredelser etter havne- og farvannsloven, der det ble konstatert lovtekniske mangler for håndheving. Innføring av forskrift om gebyrlegging for disse saker var som antatt kjent ikke noen ønsket situasjon sett fra vår eller påtalemyndighetens side, men det eneste praktisk gjennomførbare på det tidspunkt. Samferdselsdepartementet har, i samarbeid med bl.a. Justisdepartementet fremmet et lovendringsforslag som ventes å bli vedtatt, og der gebyrforskriften antas å bli opphevet.

Herværende forslag om forskriftsendring burde tatt i seg og vært harmonert med ovenstående forslag. Arbeidsgruppens vurderinger og begrunnelser i denne sammenheng ser vi det her ikke naturlig å kommentere ytterligere, annet enn at det kan synes som at de relevante parter om disse spørsmål ikke har deltatt i vurderingene, og at de for øvrig ikke samsvarer med våre syn og sammenheng til andre straffebestemmelser for øvrig. Strafforfølgning og reaksjonsmåter for overtredelser til sjøs må selvsagt sees i sammenheng med det øvrige reaksjonsregimet som samfunnet har besluttet på disse områder.

Med disse innvendinger, ser vi det vanskelig å kunne tilrå at forslag til forskrift skulle kunne legges frem for vedtagelse slik den fremstår. Vi mener at det gjenstår viktig arbeide vedrørende sentrale problemstillinger knyttet til mange av hovedelementene i forslaget. Vi ønsker imidlertid å være positivt medvirkende i den videre prosess, for å danne et godt og vel forankret grunnlag for innføring av reguleringer som tilgodeser trygghet og sikkerhet på sjøen. Om dette skulle medføre utsettelse av iverksetting av forskrift her, mener vi at det må man i så fall tåle, - da foreliggende forslag ikke er tilfredsstillende nok.

Med vennlig hilsen

Lars Lyckander Aune
seksjonssjef

Ole Petter Parnemann
politiinspektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi: Justis- og beredskapsdepartementet

Vedlegg:
Innspills notat fra Sør Øst politidistrikt

Saksbehandler:
Politiinspektør Ole Petter Parnemann
9113 6610

Innspillsnotat fra Sør-Øst politidistrikt – 19.11.20 :

"Her er noen refleksjoner i forbindelse med høringsforslaget fra oss.

Arbeidsgruppens forslag innebærer tre ulike former for statlig fartsregulering på sjøen:

- 1) en generell aktsomhetsbestemmelse og generelle bestemmelser om ferdsel ved badeplasser,
- 2) en generell fartsgrense som vil gjelde for førere av fritidsfartøy, og
- 3) lokale fartsgrenser for nærmere bestemte geografiske områder.

Forslaget til forskrift gjelder de to første punktene. Forslag til fartsregulering som nevnt i det tredje punktet må utarbeides ut fra konkrete vurderinger av det enkelte området, og i samarbeid med kommunene. I tillegg til de tre ulike formene for statlig fartsregulering på sjøen nevnt i punktene over, kan kommunen fastsette lokale fartsgrenser for fritidsfartøy i eget sjøområde.

Forslaget følger havne- og farvannslovens system, som legger opp til ulik regulering av fart for fritidsfartøy og næringsfartøy. Etter havne- og farvannsloven kan staten fastsette forskrifter om regulering av ferdsel med fartøy generelt, mens kommunene kan fastsette forskrifter om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde. Slike kommunale ferdselsforskrifter for fritidsfartøy går som utgangspunkt foran statlige ferdselsforskrifter.

Hvis målet er å få en mest mulig lik regulering av fartsgrensene på sjøen, burde en ikke gi kommunen anledning til å utvide eller fjerne noen av de generelle fartsgrensene. De kan stramme inn, men ikke fjerne.

Eksempel; Kragerø med sin skjærgård vil garantert fjerne den foreslåtte 100 meters grensen. Med den skjærgården de har vil det i prinsippet bli 5 knop nesten over alt.

Skien, Porsgrunn, Bamble og Kragerø har ikke en forskrift som i dag regulerer fart innenfor hverken 50 eller 100 meter fra land. I vært nærområde ligger Helgeroa-Håøya som ligger i Vestfold, på Telemark sin side av Mølen. De har innført i forskrift på 50 metersgrense. Dette blir helt håpløst. En fjord som er noen hundre meter bred og er i Bamble på den ene siden og Vestfold på den andre, kan du i dag kjøre 30 knop innatt land i prinsippet i Bamble, på andre siden er det 5 knop. Det er ikke bra og vanskelig å forstå for publikum.

Videre mener vi at det absolutt burde innføres en maks grense, ser av punkt 5.7.4 at utvalget ikke ønsker det. Her burde en sette maks 30 knop, slik det er vedtatt gjennom forskrift i dag.

Hvis det ikke blir en slik grense, blir det igjen opp til kommunene og vedta, og det blir forskjeller. Viser igjen til samme fjord, Telemark har f.eks. fri fart, Vestfold har 30 knop.

Utvalget skriver:

Utenfor beltet for 5-knopsregelen er både faren for grunnstøtinger og arealkonflikten med myke trafikanter mindre enn det er nært land.

Videre gjør heller ikke problemet med bølgedannelse seg gjeldende etter hvert som småbåter kommer opp i fart. Et fritidsfartøy som kommer opp i 20-30 knop vil nå terskelen for å plane, og da går bølgedannelsen ned. At fritidsfartøy holder høy fart langt ute fra land er dermed ikke forbundet med like stor risiko som ved

høy fart nært land. Dessuten mener arbeidsgruppen at det kan være uheldig å presse de som ønsker å kjøre fort langt ut på sjøen, hvor de kan bli utsatt for vind og bølger i større grad. Arbeidsgruppen mener at det er mer hensiktsmessig at kommunene vurderer konkret om det er behov og om det er hensiktsmessig å regulere farten for fritidsfartøy langt fra land. Videre mener arbeidsgruppen at utfordringer med høy fart langt fra land også kan møtes med andre tiltak rettet mot fritidsbåtføreres kompetanse og holdninger.

På denne bakgrunn har arbeidsgruppen kommet til at det bør fastsettes en generell fartsgrense for fritidsfartøy på 5 knop 100 meter fra land, og at ytterligere eller andre fartsgrenser bør fastsettes lokalt der det er behov for det. Arbeidsgruppen anbefaler ikke at det innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy utenfor det foreslåtte 100-metersbeltet.

Igjen viser jeg til eget sjøområde med mange holmer, små øyer og fjorder. Her er det til tider svært tett med båter, og fart over 30 knop er unødvendig. Poenget er at det gjøres mest mulig likt langs kysten vår. Slik at regelverket er klart og tydelig. Denne 30 knopsgrensen er viktig for båtsikkerheten, og er letter å forholde seg til en 5 knop innenfor 100 meter. Den tror jeg mange kommuner her i Telemark, vil fjerne.

I vårt område ville nok en 50 meters grense vært bedre, og kanskje flere kommuner ville latt være å fjerne denne grensen. "



Mvh

Nils Anders Bruun

Politispesialist

Trafikk og sjøkoordinator

GDE Telemark.

Grenland politistasjon

Telefon:

35906400/95118188

E-post:

<mailto:Nils.Anders.Bruun@politiet.no>

www.politi.no