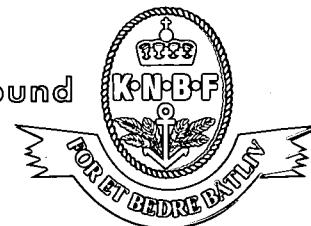


Kongelig Norsk Båtforbund



Det Kgl. Nærings- og handelsdepartement
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

Att: Terje Hernes Pettersen

Deres ref.: 200902710-3/THP

28. september 2009

Høring: Inndragning av båtførerbevis.

Vi slutter oss i hovedsak til høringsuttalelsene fra NORBOAT og Norske båtskoler. Generelt vil vi påpeke følgende forutsetninger for at forskriften skal virke etter sin hensikt, nemlig å bidra til sikkerheten på sjøen i alle aspekter:

1. Kravet om obligatorisk båtførerbevis må utvides til å gjelde båtførere opp til 50 år, slik som foreslått av arbeidsgruppen som utredet forslaget om innføring av obligatorisk båtførerbevis. Det kan være problematisk å innføre straff for forhold som båtføreren ikke har kunnskaper om, eller forutsetninger for å vite noe om, og som det heller ikke er noe krav om at vedkommende skal ha kunnskaper om for å kunne føre en fritidsbåt.
2. Obligatorisk båtregister må gjeninnføres slik at politiet og andre har mulighet for å kunne identifisere en båt hvor båtføreren bedriver uvetting adferd på sjøen eller utøver kriminelle handlinger.
3. Kystverket må få det overordnede ansvaret for fartsgrenser og merking langs kysten. Det må være en forutsetning at en båtfører er oppmerksom på gjeldende fartsgrenser, både ved merking og ved angivelser av fartsgrenser på sjøkart, båtportkart og elektroniske kart. I dag fastsettes fartsgrensene av det enkelte kommunestyre og er i mange tilfeller verken merket eller angitt i kartverket.
4. En forskrift har bare teoretisk interesse hvis ikke politiets sjøtjeneste har muligheter for å holde et effektivt oppsyn med at regelverket følges. Dette er ikke et prioritert innsatsområde for politidistriktene i dag og mange politidistrikter langs kysten har ikke en gang en politibåt.

Vi har følgende kommentarer til høringsdokumentet:

3.2.1 Grove brudd på sikkerhetsregler til sjøs

Her bør det komme inn en presisering av brudd på Regel 44 i Sjøveisreglene om vikeplikt for nyttetraffikk.

I 4. avsnitt behandles fartsgrenser. Vi viser til vår kommentar i ovenstående punkt 3. I avsnittet henvises det også til "havnedistrikt". Hvordan skal dette praktisere hvis/når havnedistriktene nedlegges?

3.2.3 Andre forhold som tilsier tap av førerrett

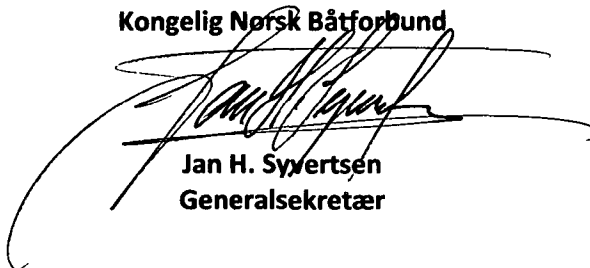
Vi foreslår at det tas inn i forskriften at gjentatte advarsler og/eller forelegg for uvettig adferd på sjøen kan føre til tap av førerretten. Det største problemet vi har på sjøen i dag er nettopp gjentatt uvettig adferd hos enkelte båtførere som kan være en sikkerhetsrisiko og som ødelegger trivselen på sjøen for både andre sjøfarende og for folk i strandsonen. Dette er en relativt liten, men dessverre en økende gruppe båtførere som ikke tar hensyn og som ikke bryr seg om lover og regler for ferdsel på sjøen eller om begrepet godt sjømannskap.

3.3 Sperrefrist, beslag mv.

I 4. avsnitt står det følgende: *En politimann har kompetanse til å beslaglegge.... osv.* Vi forutsetter at *kompetanse* i denne forbindelse betyr kompetanse som politimann. Dette innebærer imidlertid ikke at vedkommende politimann har den nødvendige *maritime kompetanse* som kreves for å kunne vurdere alvorlighetsgrader av forseelser på sjøen, spesielt når det gjelder navigasjon og fart. Vi vil derfor benytte anledningen til å peke på at det ikke bare er politiets tilstedeværelse, men også at tjenestemennenes maritime kompetanse har betydning for håndhevelsen av forskriften.

Vi stiller oss for øvrig positive til forskriften og ser på den som et skritt på veien til et fremtidig samarbeid om å styrke sikkerheten på sjøen.

Kongelig Norsk Båtforbund



Jan H. Syvertsen
Generalsekretær