



NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Rapport, juni 2009

# Kjøreforbud til sjøs

## Inndragning av båtførerbevis



## Innholdsfortegnelse

1.	Sammendrag .....	3
2.	Arbeidsgruppens mandat, sammensetning og arbeid .....	4
3.	Overtredelser som bør medføre tap av førerett eller sperrefrist.....	6
3.1	Innledning.....	6
3.2	Hvilke forhold bør føre til tap av føreretten .....	7
3.3	Sperrefrist, beslag m.v. ....	10
4.	Inndragningstid og krav til ny prøve.....	11
4.1	Hvor lenge bør tap av føreretten vare?.....	11
4.2	Krav til ny båtførerprøve ved tap av førerett.....	12
5.	Instanser som kan ilegge tap av førerett. Klageinstans.....	12
5.1	Beslutning om tap av førerett.....	12
5.2	Klagebehandling .....	12
6.	Bør tap av førerett få konsekvenser for retten til å føre yrkesfartøy eller båtførerbevisfri fritidsbåt?.....	13
7.	Bør prikkbelastning innføres til sjøs?.....	14
8.	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	14
	Forslag til lov- og forskriftsbestemmelser .....	15

## 1. Sammendrag

*Kapittel 2* omhandler arbeidsgruppens mandat, sammensetning og arbeidsform. Videre gjøres det rede for at man ved utarbeidelsen av forslaget har tatt utgangspunkt i vegtrafikklovens regler om inndragning og sperrefrist, men at det legges opp til et noe mer forenklet inndragningssystem til sjøs.

*Kapittel 3* omhandler spørsmålet om hvilke overtredelser som bør føre til tap av førerett og sperrefrist. I tråd med mandatet foreslår arbeidsgruppen at grove overtredelser av sikkerhetsregelverket som gjelder for fritidsbåter bør medføre tap av førerett. Inn under denne kategorien faller blant annet promillekjøring og brudd på hjelpeplikten til sjøs. Arbeidsgruppen foreslår videre at tap av førerett kan bli aktuell dersom fritidsbåter brukes til å begå alvorlig kriminalitet eller dersom en person ikke kan anses skikket til å føre fritidsbåt.

Kapitlet omhandler også hvem inndragning skal gjelde for. Arbeidsgruppen foreslår at båtførerbevis bare skal inndras i de tilfellene der båtførerbeviset er utstedt i henhold til den nye obligatoriske ordningen. For andre som har fått slikt bevis mens ordningen var frivillig eller som p.g.a. sin alder ikke har krav til båtførerbevis, foreslås at det i stedet for inndragning ilegges kjøreforbud. Tapsperioden vil være den samme uavhengig av om det fastsettes inndragning eller kjøreforbud. Likeledes foreslås det kjøreforbud for personer som har utenlandsk båtførerbevis eller som ikke har fast bopel i riket.

Arbeidsgruppen foreslår videre regler om sperrefrist og beslag av båtførerbevis etter mønster fra vegtrafikkloven.

*Kapittel 4* gjelder inndragningstid og krav til ny prøve. Arbeidsgruppen foreslår å lovfeste at inndragningstiden settes til minst ett år. Begrunnelsen for dette er at føring av båt er sesongavhengig, og at en mer nyansert inndragningstid derfor i mange tilfeller ikke ville innebære noen realitet. Det åpnes imidlertid for adgang til å fastsette en kortere periode dersom tap av føreretten medfører urimelige virkninger. Gruppen mener at ett år også bør være normal tapsperiode. Imidlertid foreslår arbeidsgruppen at tapsperioden bør settes fra to til fem år når det foreligger skjerpene omstendigheter. Forårsaking av alvorlig sjøulykke, promille over 2,0, domfellelse etter straffeloven § 239 om uaktsomt drap med fritidsbåt og unnlattelse av å yte hjelp i en nødssituasjon hvor dette har medført døden eller betydelig skade på legeme eller helse, er blant grove overtredelser som bør medføre tap av førerett mellom to og fem år. Det foreslås videre at ny bestått båtførerprøve settes som et vilkår for alle båtførere som taper føreretten.

*Kapittel 5* gjelder hvilke instanser som skal fastsette inndragning/kjøreforbud og klageordning. Arbeidsgruppen foreslår den samme ordning som i vegtrafikken, nemlig at beslutning om tap av førerett fastsettes av domstolen i samme dom som vedkommende får fastsatt sin straff. Det foreslås at Politidirektoratet er klageinstans for de tilfellene der politiet treffer vedtak.

I *kapittel 6* vurderes om tap av førerett bør få konsekvenser for retten til å føre yrkesfartøy eller fritidsbåt under 8 meter eller med motorytelse under 25 HK. Det fremgår av mandatet at inndragning ikke skal få konsekvenser for den som har yrkessertifikater, men arbeidsgruppen mener likevel at det bør vurderes å innføre inndragningsregler for yrkessertifikater på et senere tidspunkt. Arbeidsgruppen konkluderer også med at den som straffes for overtredelser

begått med båtførerbevispliktig fritidsbåt og taper førerrett for slike, ikke også bør tape føreretten for fritidsbåter under 8 meter eller med motorytelse under 25 HK. Dette først og fremst fordi mindre fritidsbåter representerer en langt lavere risiko enn større.

I *kapittel 7* har arbeidsgruppen vurdert om prikkbelastning bør innføres til sjøs, slik som i vegtrafikken. Et slikt system foreslås ikke innført. Begrunnelsen for dette er først og fremst at de eksisterende kontrollrutiner til sjøs ikke legger til rette for at et prikkbelastningssystem vil kunne virke etter sin hensikt, og fordi det kun er alvorlige brudd på regelverket som foreslås å skulle medføre tap av førerett.

*Kapittel 8* gjelder økonomiske og administrative konsekvenser. Politidirektoratet har estimert at om kontrollnivået opprettholdes på dagens nivå, vil ordningen kreve to ekstra årsverk eller 1,4. mill kroner årlig. Direktoratet peker også på at politiet i dag har begrensede ressurser til sjøtjeneste og at det ved innføring av obligatorisk båtførerbevis med tilhørende inndragningsbestemmelser/kjøreforbud, vil være behov for å styrke politiet dersom det skal etableres et troverdig kontrollregime med tilhørende inndragningspraksis. For å kunne kontrollere 50 000 båtførere årlig, vil politiet måtte sette inn 15 ekstra årsverk i sjøtjenesten pr. år, samt anskaffe flere patruljebåter. Kostnadene ved et økt kontrollnivå vil være ca. 20 mill. kroner årlig. For andre offentlige instanser antas konsekvensene å være minimale.

Utkast til lov- og forskriftsbestemmelser følger som vedlegg til rapporten.

## **2. Arbeidsgruppens mandat, sammensetning og arbeid**

Regjeringen besluttet den 28. oktober 2008 å stille krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter som enten har en lengde på mer enn 8 meter eller en motorytelse på mer enn 25 HK. Det stilles ikke krav til båtførerbevis for personer født før 1. januar 1980, men de som ønsker det, kan ta båtførerprøven og få utstedt båtførerbevis. Personer født etter 1. januar 1980, skal ha bestått båtførerprøven og inneha båtførerbevis når ordningen trer i kraft 1. mai 2010. Det skal også etableres et båtførerregister over personer som har bestått båtførerprøven og fått utstedt båtførerbevis.

Samtidig besluttet regjeringen at det skulle utarbeides forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbevis (kjøreforbud for personer som ikke har båtførerbevis). Regjeringen tok sikte på at det juridiske grunnlaget for denne sanksjonsordningen skulle være på plass innen båtsesongen 2010 starter og at det skulle nedsettes en arbeidsgruppe ledet av Nærings- og handelsdepartementet.

En slik gruppe ble nedsatt i januar 2009 og fikk som mandat å utarbeide forslag til lov- og forskriftsendring om innføring av inndragning av båtførerbevis (kjøreforbud for personer som ikke har båtførerbevis). Inndragning av sertifikater for førere av yrkesfartøy falt utenfor arbeidsgruppens mandat, som slo fast:

«Det bør etableres en ordning hvor inndragning/kjøreforbud ilegges ved grove overtredelser av regelverket til sjøs som gjelder for fritidsbåter. Overtredelser som kan gi grunnlag for inndragning/kjøreforbud bør i første rekke være vesentlige brudd på bestemmelsene i fritids- og småbåtloven § 33 om alkoholvirkning og tilsvarende bestemmelser i sjøloven kapittel 6A for fritids- og småbåter over 15 meter. Likeledes bør vesentlige brudd på bestemmelser om hastighet kunne medføre inndragning/

kjøreforbud. I tillegg bør arbeidsgruppen vurdere om grov uaktsom navigering, brudd på plikten til å yte hjelp til personer i havsnød og eventuelle andre grove overtredelser, bør kunne sanksjoneres på samme måte. Kjøreforbud for føring av fritidsbåt av personer under 16 år skal vurderes ved overtredelse av forskrift om obligatorisk båtførerbevis. Arbeidsgruppen skal også vurdere om overtredelser i utlandet som ville medført inndragning/kjøreforbud i Norge, skal sanksjoneres.

Det skal vurderes over hvor lang tid inndragning/kjøreforbud skal gjelde og om det bør innføres et system med prikkbelastning, etter mønster fra vegtrafikken. Arbeidsgruppen skal vurdere om det skal stilles krav til bestått båtførerprøve før vedkommende fører som har fått inndratt båtførerbevis eller er ilagt kjøreforbud, kan føre fritidsbåt igjen.

Inndragning/kjøreforbud må ses i sammenheng med sanksjonssystemet for øvrig, ikke minst forskrift 15. juni 2001 om forenklet forelegg i småbåtsaker.

Arbeidsgruppen kan også vurdere andre spørsmål knyttet til inndragning/kjøreforbud.

Arbeidsgruppen bør innhente synspunkter fra berørte båtorganisasjoner underveis i prosessen.

Utkast til lov- og forskriftsendringer med en vurdering av konsekvenser, foreligger Nærings- og handelsdepartementet innen 15. juni 2009. »

Arbeidsgruppen bestod av:

Seniorrådgiver Terje Hernes Pettersen (Nærings- og handelsdepartementet), leder

Fagdirektør Sylvia Peters (Justisdepartementet)

Politimester Sveinung Stangeland (Politidirektoratet)

Havne- og farvannssjef Harald Andreassen (Kystverket)

Underdirektør John Aicher (Sjøfartsdirektoratet)

I tillegg var Fiskeri- og kystdepartementet representert på oppstartsmøtene ved seniorrådgiver Anita Christoffersen, som også har vært løpende orientert om arbeidsgruppens arbeid.

Arbeidsgruppen har til sammen hatt 7 møter. I tillegg ble samtlige organisasjoner som er representert i Sakkyndig råd for fritidsbåter invitert til et informasjonsmøte den 6. mai 2009 hvor arbeidsgruppens foreløpige forslag ble lagt frem. Innspillene som ble gitt på møtet er tatt hensyn til i denne rapporten og i lov- og forskriftsutkastet.

Ved utarbeidelsen av forslaget til lov- og forskriftsbestemmelser har arbeidsgruppen tatt utgangspunkt i vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av den. De grunnleggende prinsipper som der er nedfelt kan etter arbeidsgruppens oppfatning også legges til grunn ved utformingen av tilsvarende regler som gjelder på sjøen. Imidlertid er det en rekke forhold som er ulike og som bør få konsekvenser ved utformingen av regelverket. For det første er selve trafikkforholdene og farkostene vesentlig annerledes. For det andre er ikke trafikreglene til sjøs like detaljerte som i vegtrafikken. For det tredje er kontrollnivået til sjøs langt under det som er på vegtrafikken og oppdagelsesrisikoen dermed mindre. Disse hensynene tilsier at reglene som skal gjelde på sjøen bør være mindre detaljerte enn i vegtrafikken. Arbeidsgruppen har derfor utarbeidet et lov- og forskriftsutkast som er langt mer forenklet enn i vegtrafikken. Samtidig vil sanksjonene fremstå som avskrekkende og formodentlig ha en preventiv effekt og dermed bidra til bedre holdninger og adferd blant båtførere.

Når det gjelder nivåinndeling i regelverket, har arbeidsgruppen langt på vei fulgt systematikken i vegtrafikken, slik at lovutkastet fastsetter de overordnede prinsipper for tap av førerett og sperrefrist, mens mer detaljerte regler foreslås regulert i forskriften.

### 3. Overtredelser som bør medføre tap av førerett eller sperrefrist

#### 3.1 Innledning

I mandatet er det lagt føringer om hvilke lovbrudd som bør føre til tap av førerett. For det første peker mandatet på at *grove overtredelser av sikkerhetsregelverket* som gjelder for fritidsbåter bør medføre tap av førerett. Mandatet viser i den forbindelse også til vesentlige brudd på bestemmelser om hastighet. Etter arbeidsgruppens syn bør grov uaktsom navigering medføre tap av føreretten. Hastigheten vil inngå som en del i vurderingen av om navigeringen har vært aktsom.

Det følger også av mandatet at vesentlige brudd på *promillebestemmelsene* i fritids- og småbåtloven bør medføre tap av førerett. Promillegrensen for fritidsbåter er 0,8, mens den på vegtrafikken er 0,2. Arbeidsgruppen har vært noe i tvil om uttalelsen i mandatet kan tolkes dit hen at ikke enhver overtredelse av promillegrensen skal medføre tap av førerett, jf. uttrykket ”vesentlige”. Som det fremgår av punkt 3.3 nedenfor, foreslår arbeidsgruppen at enhver promille over 0,8 bør medføre tap av førerett.

I mandatet er det også pekt på at *brudd på hjelpeplikten* til sjøs bør medføre tap av førerett. Det er et eldgammelt prinsipp til sjøs å yte hjelp til andre sjøfarende som er i en nødssituasjon. Etter arbeidsgruppens oppfatning bør brudd på hjelpeplikten, når den har medført konsekvenser, medføre tap av førerett.

Endelig fremgår det av mandatet at arbeidsgruppen også kan vurdere om eventuelle *andre grove overtredelser* bør medføre tap av førerett. Etter vegtrafikkloven kan det fastsettes tap av førerett dersom vedkommende begår *grove lovbrudd* som ikke er relatert til trafikkreglene, men hvor det er en klar sammenheng mellom lovbruddet og bruk av motorvogn, for eksempel i biltyveri eller smugling ved motorvogn. Arbeidsgruppen mener også at det til sjøs vil være behov for å kunne ilegge tap av førerett når det er en klar sammenheng mellom bruk av fritidsbåt og grove lovbrudd. Utover dette foreslår arbeidsgruppen at det på samme måte som i vegtrafikkloven åpnes for tap av førerett i de tilfellene der vedkommende ikke kan anses *skikket* til å føre motorvogn, som for eksempel der det er kjent at vedkommende har betydelige alkoholproblemer.

Når tap av førerett fastsettes etter vegtrafikkloven vil det være i form av *inndragning* for førerkortpliktig motorvogn. Til sjøs er sertifikatordningen en helt annen. Mens det for fritidsbåter over 15 meter gjelder et krav om fritidsbåtskippersertifikat, har det frem til nå ikke vært sertifikatkrav for fartøy under 15 meter. I regjeringens ordning om innføring av båtførerbevis stilles det krav til båtførerbevis for personer født etter 1. januar 1980 som fører fritidsbåter større enn 8 meter eller med en motorkraft større enn 25 HK. Ca. 170 000 båtførere er estimert omfattet av det obligatoriske kravet. Totalt er det drøyt 1 million båtførere i Norge, hvorav ca. 400 000, uavhengig av alder, er førere av fartøy over 8 meter eller med en motorkraft større enn 25 HK.

I mandatet er det lagt opp til at tap av førerrett skal fastsettes ved inndragning for personer som har båtførerbevis, og kjøreforbud for personer som ikke har det. Som det fremgår av tallene ovenfor vil kjøreforbud være aktuelt for omtrent halvparten av båtførerne. Arbeidsgruppen har vurdert om båtførerbevis skal inndras for alle som har fått utstedt slikt bevis, også mens ordningen var frivillig, eller om inndragning bare skal gjelde for personer som omfattes av den nye obligatoriske ordningen. Gruppen har kommet til at den siste løsningen er den beste. For det første har ikke båtførere som ikke omfattes av den obligatoriske ordningen opparbeidet seg en førerrettighet, og det ville fremstått som noe spesielt å inndra et frivillig ervervet dokument. For det andre plikter ikke personer født før 1. januar 1980, som har fått utstedt båtførerbevis etter den tidligere ordningen, å inneha et slikt bevis. Det vil derfor også medføre praktiske utfordringer å kreve inn et frivillig opparbeidet bevis.

Når det gjelder anvisningen i mandatet om å vurdere hvorvidt *overtredelser i utlandet* bør medføre tap av førerrett, har arbeidsgruppen kommet til at en slik ordning ville være vanskelig å gjennomføre. Hovedproblemet i denne sammenheng er at det – i motsetning til førerkort for motorkjøretøy – ikke finnes harmoniserte obligatoriske regler internasjonalt eller innen EU om båtførerbevis. Det vil derfor kunne være mer eller mindre tilfeldig om norske myndigheter får melding om slike overtredelser, og i tillegg vil det kunne være vanskelig å bedømme om angjeldende hendelse er av en slik art at den kvalifiserer for tap av førerretten.

## **3.2 Hvilke forhold bør føre til tap av førerretten?**

### *3.2.1 Grove brudd på sikkerhetsregler til sjøs*

Hovedbegrunnelsen for å innføre en ordning med tap av førerrett er et ønske om å styrke sikkerheten til sjøs. I mandatet er det likevel presisert at det bare er grove overtredelser av sikkerhetsregelverket til sjøs som skal medføre tap av førerrett. Arbeidsgruppen har derfor vurdert hvilke overtredelser som i denne sammenheng kan betegnes som grove.

Den mest sikkerhetskritiske operasjonen på en fritidsbåt er navigeringen, som også omfatter hastighet. Ulykkesstatistikken viser at en ikke ubetydelig andel ulykker med fritidsbåt skyldes at hastigheten ikke er tilpasset forholdene eller at navigeringen ellers har vært uaktsom. Særlig fremtredende er feil eller uaktsomhet ved navigeringen når det gjelder personulykker. Grov uaktsom navigering er lett egnet til å skape farlige situasjoner både for de ombordværende og andre som ferdes på sjøen. Arbeidsgruppen er derfor ikke i tvil om at båtførere som gjennom sin atferd på sjøen utviser grov uaktsomhet bør tape førerretten.

I fritids- og småbåtloven § 24 er det slått fast at en fritidsbåt ”skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier”. Navigering omfatter også manøvrering. Brudd på bestemmelsen er straffesanksjonert i § 28. Riktig anvendelse av sjøveisreglene og navigasjonshjelpemidler er særlig viktige faktorer når det skal vurderes om navigeringen har foregått på en sikker og trygg måte. Sjøveisreglene er fastsatt av den Internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) gjennom the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG), og består av fem deler (del A til E) med i alt 38 regler. Konvensjonen er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) som også er gitt med hjemmel i fritids- og småbåtloven § 24. Sjøveisreglene oppstiller to typer handlingsnormer: Den ene består av skarpe og absolutte normer om lanterneføring, lys- og

lydsignaler, vikeplikt og lignende, som det vil være forholdsvis enkelt å konstatere om er brutt eller ikke. Den andre typen er relative og skjønnspregede normer, som å gå med ”sikker fart”, holde ”ordentlig utkikk” m.v. Regel 6 om sikker fart er av sentral betydning. Bestemmelsen slår fast at et skip alltid skal gå med sikker fart, slik at fartøyet kan manøvreres riktig og effektivt og stanses på en forsvarlig distanse. Hastighetsbegrensninger er fastsatt i medhold av havne- og farvannsloven, jf. forskrift 19. juni 2003 om fartsbegrensninger, hvor det bl.a. kan gis lokale hastighetsbegrensninger. Flere kommuner har innført slike hastighetsbegrensninger, gjerne i havneområder eller i svært trafikkerte indre farvann. Utenfor havnedistrikt kan Kystdirektoratet treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om hastighetsbegrensninger, jf. blant annet forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, samt forskrift 24. februar 1983 nr. 624 om begrenset fart ved passering av badende og om forbud mot ferdsel m.v. innenfor oppmerkede badeområder. Sammenlignet med vegtrafikken, hvor alle veier har en hastighetsregulering, er hastigheten til sjøs i langt mindre grad regulert. Med mindre annet er uttrykkelig bestemt, er det ingen øvre hastighetsgrense til sjøs.

I forskriftsutkastet har arbeidsgruppen foreslått at tap av førerrett kan fastsettes når det er utvist grov uaktsom navigering og dette har medført tap av menneskeliv, betydelig skade på person, fartøy, miljø eller materielle verdier, eller umiddelbar fare for slike skader. Ordlyden tilsvarer det som etter sjøloven § 472 skal anses som sjøulykke. Arbeidsgruppen legger til grunn at de fleste tilfeller hvor tap av førerrett fastsettes, vil være der det er oppstått en skade. Det er utvilsomt en rekke hendelser til sjøs hvor bruken av fritidsfartøy er til sjenanse, ubehag eller irritasjon for andre, men etter gruppens syn bør det være en høy terskel for å fastsette tap av førerrett når skade ikke har oppstått, jf. også punkt 4.1 hvor arbeidsgruppen foreslår at alvorlig sjøulykke skal anses som en skjerpene omstendighet som kan medføre en lengre tapsperiode.

Hva som skal anses som grov uaktsom navigering vil være gjenstand for en helhetsvurdering. Hastigheten vil ofte være et sentralt moment i aktsomhetsvurderingen, spesielt når det gjelder fritidsbåter. Rettspraksis viser også at selv om hastigheten isolert sett er svært høy, kan farten likevel anses som sikker. Arbeidsgruppen har ikke foreslått at overtredelse av hastighetsbestemmelsene gitt i eller i medhold av havne- og farvannsloven som sådan gir adgang til å fastsette tap av førerrett. Som nevnt ovenfor vil imidlertid hastigheten være et av flere momenter som vil måtte tas i betraktning i aktsomhetsvurderingen etter fritids- og småbåtloven § 28, jf. § 24.

Sjøloven § 135 tredje ledd oppstiller en alminnelig plikt for en skipsfører til å yte hjelp til personer i havsnød eller som trues av en fare til sjøs. Etter sjøloven § 164 første punktum skal en skipsfører yte hjelp til det andre skipet og dets ombordværende når det enten har vært et sammenstøt eller en manøver som medfører at en faresituasjon fremkalles. I følge straffeloven § 314 første ledd kan fører av skip eller vakthavende styrmann straffes når det ved sammenstøt eller manøvrering fremkalles en faresituasjon og vedkommende i det etterfølgende unnlater å yte hjelp. Adgangen til å ilegge straff er bare knyttet til brudd på hjelpeplikten i forbindelse med sammenstøt, jf. sjøloven § 164 første punktum. I forbindelse med utarbeidelse av ny straffelov er bestemmelsen foreslått videreført i sjøloven § 506, se Ot.prp. nr. 22 (2008-2009). Departementet vurderte i proposisjonen å utvide straffbarheten til også å omfatte brudd på hjelpeplikten utover sammenstøttillfellene, men valgte å ikke fremsette et forslag om det.

Det er som nevnt et eldgammelt prinsipp til sjøs at sjøfarende skal hjelpe andre sjøfarende som er i en nødssituasjon. I mange tilfeller vil det kun være skip i nærheten som vil være i



stand til å kunne gi effektiv hjelp ved sjøulykker. Unnlattelse av å gi slik hjelp vil lett kunne føre til at liv går tapt, og arbeidsgruppen mener derfor at domfellelse etter straffeloven § 314 bør medføre tap av førerett.

Øvrige brudd på sikkerhetsregelverket, slik som manglende sikkerhetsutstyr mv., bør etter arbeidsgruppens oppfatning ikke medføre tap av førerett. Slike overtredelser kan avgjøres ved forenklet forelegg, noe arbeidsgruppen mener er en tilstrekkelig reaksjon.

### 3.2.2 *Promille*

Det er grunn til å tro at trusselen om tap av førerett ved brudd på promillebestemmelsene vil bidra til en bedre holdning til alkohol blant båtførere og gi et tryggere båtliv ved at de som overtrer reglene holdes borte fra sjøen.

Arbeidsgruppen har i punkt 3.1 pekt på at enhver overtredelse av promillegrensen til sjøs bør medføre tap av førerett. Selv om promille mellom 0,2 og 0,5 i vegtrafikken som utgangspunkt ikke medfører tap av førerett, mener arbeidsgruppen at en tilsvarende systematikk ikke bør innføres til sjøs, idet promillegrensen til sjøs er vesentlig høyere (0,8). Statistikken viser dessuten at promille er en sentral årsaksfaktor til at ulykker til sjøs oppstår. Promillegrense til sjøs ble første gang innført i 1998 og både myndighetene og det organiserte båtliv har lenge arbeidet med å bedre holdningene til bruk av alkohol til sjøs. Etter arbeidsgruppens oppfatning ville det være et galt signal om føring av fritidsbåt med enda høyere promille enn hva som er tillatt ikke skulle medføre tap av førerett. Arbeidsgruppen antar for øvrig at promilleovertredelsene i praksis vil være den kategorien lovbrudd hvor tap av førerett oftest vil bli fastsatt.

I vegtrafikken er det oppstilt detaljerte bestemmelser om hvor lang tapsperioden skal være i forhold til ruspåvirkningen. Som nevnt i punkt 2 har arbeidsgruppen lagt opp til en forenklet ordning til sjøs. Det er derfor ikke foreslått en tilsvarende systematikk som i vegtrafikken, men arbeidsgruppen har i stedet lagt opp til en ordning hvor tapsperioden forlenges ved skjerpene omstendigheter. Det er foreslått at promille over 2,0 skal anses som en skjerpene omstendighet. Se punkt 4.1 nedenfor.

På samme måte som i vegtrafikken legger arbeidsgruppen opp til at såkalt overlattelsesmedvirkning skal kunne medføre tap av førerett. Fritids- og småbåtloven § 35 slår fast at eieren eller den som har rådigheten over fartøyet skal forsikre seg om at den som han overlater bruken til oppfyller vilkårene til det. I dette ligger både en plikt til ikke å overlate fartøyet til noen som er ruspåvirket, men også en plikt til ikke å overlate bruken til noen som ikke har de nødvendige kvalifikasjoner, for eksempel ikke har obligatorisk båtførerbevis. For de sistnevnte tilfeller foreslås en tapsperiode på ett år. Når fartøyet overlates til en ruspåvirket person, foreslås det – etter mønster fra vegtrafikken – at tapsperioden normalt tilsvarende den som er ilagt båtføreren.

### 3.2.3 *Andre forhold som tilsier tap av førerett*

Som nevnt i punkt 3.1, har arbeidsgruppen foreslått at en båtfører også kan tape føreretten når vedkommende ikke kan anses som skikket til å føre fritidsbåt. I lovutkastet er det foreslått at dersom innehaveren av føreretten ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til

sjøsikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. En tilsvarende bestemmelse er nedfelt i vegtrafikkloven § 34 siste ledd, og arbeidsgruppen forutsetter at de samme forhold som begrunner tilbakekall av retten til å føre motorvogn også kan begrunne tilbakekall av førerett.

Endelig foreslår arbeidsgruppen etter mønster fra vegtrafikkloven § 33 første ledd at tap av førerett kan ilegges dersom lovbruddet vedkommende er ilagt straff for står i en *klar sammenheng* med bruk av fritidsbåt. Som eksempel kan nevnes båttyveri, smugling ved hjelp av fritidsbåt, båtforsikringssvindel eller at fritidsbåt på annen måte ble brukt til å begå lovbrudd.

### 3.3 Sperrefrist, beslag m.v.

For å få en effektiv håndhevelse av føreretten til sjøs, må man også ha et regelverk med *sperrefrist* for utstedelse av båtførerbevis for den som fører fritidsbåt til tross for at vedkommende av ulike grunner ikke har avlagt båtførerprøve når det er krav til det. I slike tilfeller må overtredelsen føre til beslutning om sperrefrist i minst ett år for utstedelse av båtførerbevis. Likeledes må konsekvensene av at man fører fritidsbåt mens føreretten er inndratt, bli at man taper føreretten for ytterligere minst ett år. Beslutningen om sperrefrist eller forlengelse av sperrefristen fastsettes i dom eller forelegg på samme måte som for overtredelse av vegtrafikkloven. I de tilfellene det er fastsatt sperrefrist ut over minstetiden i loven, vil overtrederen kunne søke politimesteren om å få redusert sperrefristen. En slik søknad behandles etter forvaltningslovens regler og kan påklages til Politidirektoratet. Hvor en person er under straffeforfølgelse, vil det kunne være behov for å treffe midlertidig vedtak om sperrefrist for utstedelse av båtførerbevis. I slik tilfelle må politimesterens vedtak forelegges tingretten etter 3 måneder når vedkommende krever det. Regelen om sperrefrist er tvingende og forutsetter ikke noen straffereaksjon.

Forutsetningen for *beslag* av båtførerbevis er at forholdet er av en slik karakter at det vil bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerett i dom eller forelegg. Dette innebærer at det må foreligge skjellig grunn til mistanke om et straffbart forhold som kan medføre tap av førerett. Videre må hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn kreve beslag av båtførerbevis.

Kravet om skjellig grunn til mistanke innebærer at det må foreligge en sannsynlighetsovervekt for at vedkommende har begått en straffbar handling. Mistanken må dessuten gjelde et forhold som senere vil kunne gi grunnlag for tap av førerett. Det er ikke noe tilleggsvilkår at det må være sannsynlig at saken faktisk fører til domfellelse. Vurderingen foretas på bakgrunn av en totalvurdering av samtlige foreliggende opplysninger i saken. Det er viktig i vurderingen å ta i betraktning hvorvidt inngrepet representerer et uforholdsmessig inngrep overfor vedkommende. Ved beslag av båtførerbeviset er det viktig å ta med i vurderingen at det kun er aktuelt i de tilfellene hvor man står overfor grove overtredelser, og at hensikten er å styrke sjøsikkerheten.

En polititjenestemann har kompetanse til å beslaglegge et båtførerbevis, men spørsmålet om opprettholdelse av beslaget må forelegges påtalemyndigheten snarest mulig. Finner man at beslaget skal opprettholdes, skal det utferdiges en skriftlig og datert beslutning. Opprettholdes ikke beslaget, skal båtførerbeviset straks tilbakeleveres.

Uten samtykke fra innehaveren av båtførerbeviset kan politiet beholde båtførerbeviset i 3

uker. Etter den tid må det foreligge samtykke til beslag fra tingretten. Innehaveren kan når som helst trekke samtykket tilbake med den konsekvens at tingrettens samtykke innen 3 uker må innhentes eller båtførerbeviset utleveres.

Når vilkårene for beslag foreligger, skal politiet iverksette beslaget snarest mulig. Det normale bør være at politiet beslaglegger båtførerbeviset på stedet.

Beslaget bør opprettholdes inntil saken er endelig avgjort og inndragningstiden er fastsatt. Unntak er det tilfellet hvor saken trekker ut. Når vanlig tapsperiode for forholdet er utløpt uten at saken er endelig avgjort, skal båtførerbeviset utleveres. Også i disse tilfellene må det treffes inndragningsbeslutning.

I forbindelse med beslag av båtførerbevis, regnes promillekjøring, grove hastighetsovertredelser og grov feilnavigering som grove overtredelser.

#### **4. Inndragningstid og krav til ny prøve**

##### **4.1 Hvor lenge bør tap av føreretten vare?**

Når det gjelder fastsettelse av inndragningstidens lengde, har arbeidsgruppen valgt en noe annen fremgangsmåte enn i vegtrafikklovgivningen. I henhold til vegtrafikkloven § 33 opereres det bare i nærmere bestemte tilfeller med obligatorisk inndragning, herunder fastsettelse av minimumsfrister for inndragning.

Arbeidsgruppen foreslår at tap av førerett i alle tilfeller som hovedregel settes til *minst ett år*. Begrunnelsen for dette er tredelt. For det første vil de lovbrudd som etter vegtrafikkloven medfører en lavere tapsperiode enn ett år gjelde mindre alvorlige forhold. Arbeidsgruppen har i sitt forslag lagt opp til at det kun er grove overtredelser som skal medføre tap av førerett. For det andre er båtsesongen for båtbrukere flest begrenset til vår/sommer/tidlig høst. Fastsettelse av tap av førerett på seks måneder med virkning fra 1. oktober, ville således hatt en minimal effekt for et stort antall båtbrukere. For det tredje har arbeidsgruppen lagt opp til et enkelt system for tap av førerett til sjøs, uten at dette har vært det avgjørende argument for forslaget.

Selv om arbeidsgruppen foreslår en minste tapsperiode på ett år, mener arbeidsgruppen at det likevel bør gis adgang til å fastsette en kortere periode dersom tap av føreretten medfører *urimelige virkninger*. Her tenker arbeidsgruppen særlig på tilfeller hvor tapet vil være svært byrdefullt for vedkommende eller andre som er avhengig av båtførerens førerett. Som eksempel kan tenkes at båtføreren eller noen av hans nærstående har sin faste bopel på en øy og er helt avhengig av båt for å komme seg på arbeid, skole, sykehus etc. og hvor offentlig kommunikasjon ikke er tilgjengelig. Arbeidsgruppen legger likevel til grunn at det må være en høy terskel for anvendelse av unntaksbestemmelsen og at bruk av båten til rene fritidsaktiviteter som utgangspunkt ikke kan gi grunnlag for å anvende unntaksbestemmelsen. Heller ikke bruk av fritidsbåt som kommunikasjon til og fra fritidseiendom bør gi grunnlag for å anvende unntaket.

Det foreslås også – etter mønster fra vegtrafikken – at en fastsatt tapsperiode kan forkortes av politimesteren dersom det foreligger særlige grunner. Som eksempel kan tenkes at

livssituasjonen endres vesentlig etter at tap av førerett ble fastsatt.

Arbeidsgruppen mener at ett år også bør være *normal* tapsperiode. Gruppen foreslår imidlertid at tapsperioden bør settes fra to til fem år når det foreligger *skjerpende omstendigheter*. I forskriftsutkastet er det pekt på hvilke momenter som skal anses som skjerpende. Forårsaking av *alvorlig sjøulykke* bør etter arbeidsgruppens oppfatning anses som en skjerpende omstendighet. Med alvorlig sjøulykke menes der noen har omkommet eller kommet betydelig til skade. Grov uaktsom navigering som ikke medfører skade på *personer*, herunder nestenulykker, vil dermed normalt ikke anses som en skjerpende omstendighet, med mindre det dreier seg om gjentakelse. Likeledes foreslår arbeidsgruppen at domfellelse etter straffeloven § 239 om uaktsomt drap med fritidsbåt skal medføre en tapsperiode på to til fem år. Som en skjerpende omstendighet foreslås også når en båtfører blir domfelt etter straffeloven § 314 annet straffealternativ, dvs. hvor noen unnlater å yte hjelp i forbindelse med et sammenstøt og unnlatsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge. I slike tilfeller foreslås at tapsperioden fastsettes til mellom to og fem år.

I tillegg foreslår arbeidsgruppen at gjentatt overtredelse av promillegrensen (fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 33) innen fem år etter at den første promilleovertredelsen ble begått, skal anses som en skjerpende omstendighet.

Tapsperioden vil for øvrig være den samme om sanksjonen fastsettes som inndragning eller kjøreforbud.

## **4.2 Krav til ny båtførerprøve ved tap av førerett**

I følge mandatet skulle arbeidsgruppen vurdere om det skal oppstilles et krav om bestått båtførerprøve som vilkår for å få tilbake føreretten. Arbeidsgruppen har kommet til at det bør oppstilles et slikt krav. Denne løsningen er dels valgt fordi båtførerprøven er en langt mindre omfattende prøve enn kjøreprøven (prøven tas normalt på 45 minutter) og fordi det heller ikke er forbundet med vesentlige kostnader å ta prøven (ca. 500 kroner, inkludert utstedelse av båtførerbevis). Dernest er det, grunnet unntaksreglene knyttet til alder mv, et stort antall båtførere som kan føre fritidsbåt uten ha avlagt båtførerprøve. For denne gruppen vil et pålegg om bestått båtførerprøve innebære at slik prøve må avlegges for første gang. Dette vil etter arbeidsgruppens oppfatning i seg selv være et egnet virkemiddel til å øke sjøsikkerheten

## **5. Instanser som kan ilegge tap av førerett. Klageinstans**

### **5.1 Beslutning om tap av førerett**

Etter vegtrafikkloven skal beslutning om tap av førerett fastsettes av domstolen/påtalemyndigheten i samme dom/forelegg som vedkommende får fastsatt sin straff. Arbeidsgruppen mener dette prinsippet også bør gjelde til sjøs og har dessuten vanskelig for å se at andre instanser kan gjøre det uten å komme i strid med prinsippene i den europeiske menneskerettighetskonvensjonen.

### **5.2 Klagebehandling**

I vegtrafikken er det Politidirektoratet (POD) som er klageinstans i saker om inndragning,

spærrefrist og kjøreforbud. Arbeidsgruppen foreslår at den samme ordningen gjelder til sjøs. Begrunnelsen for dette er dels at politidistriktene administrativt er underlagt POD, og dels at POD er den faginstansen som har bredest erfaring med spørsmål knyttet til tap av retten til å føre motoriserte kjøretøyer.

## **6. Bør tap av førerett få konsekvenser for retten til å føre yrkesfartøy eller båtførerbevisfri fritidsbåt?**

Det fremgår av mandatet at arbeidsgruppen ikke skulle vurdere konsekvenser for eventuelle yrkessertifikater som båtføreren innehar, og arbeidsgruppen har som følge av dette heller ikke foreslått en slik ordning.

Arbeidsgruppen finner likevel grunn til å fremsette noen betraktninger rundt dette spørsmålet. I vegtrafikken er ordningen at inndragning medfører tap av alle former for førerkortpliktig motorvogn, både i klasser som er over og under den som ble benyttet ved lovbruddet. Er lovbruddet skjedd med en personbil, mister således føreren også retten til å føre moped, men også høyere klasser dersom vedkommende hadde opparbeidet slike rettigheter, herunder kjøretøy som vedkommende benytter i yrkessammenheng.

Til sjøs er det ikke fastsatt bestemmelser om inndragning av yrkessertifikater. Riktignok kan også en båtfører bli ilagt rettighetstap etter straffeloven 1902 § 29, men domstolene har meget sjeldent fastsatt rettighetstap for båtførere. Etter gjeldende rett vil således en styrmann som begår et lovbrudd til sjøs, for eksempel fører et skip med promille, normalt ikke miste retten til å føre yrkesfartøy. Etter arbeidsgruppens oppfatning vil det fremstå som spesielt om lovbrudd med fritidsbåt skulle få strengere konsekvenser for yrkesførere enn om lovbruddet skjedde med et yrkesfartøy. Når det er sagt, vil arbeidsgruppen likevel peke på at det i fremtiden bør vurderes om også lovbrudd begått med yrkesfartøy bør medføre tap av førerett. I Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) s. 59 uttalte Nærings- og handelsdepartementet at dette bør utredes på sikt ”dersom det foreligger et reelt behov for ny lovgivning på dette området”.

Et annet spørsmål er om et lovbrudd begått av en båtfører ved føring av båtførerbevispliktig fritidsbåt bør få konsekvenser for å føre fritidsbåter under 8 meter eller med motorkraft under 25 HK. På den ene siden kan det fremholdes at personer som har begått grove lovbrudd til sjøs med båtførerbevispliktig fritidsbåt, kan begå tilsvarende overtredelser med mindre fritidsbåter dersom ikke tap av føreretten gjelder alle fritidsbåter. Når arbeidsgruppen likevel ikke har foreslått at tap av førerett også skal gjelde fritidsbåter under 8 meter eller 25 HK, skyldes det to forhold. For det første vil mindre fritidsbåter representere en lavere – og til dels betydelig lavere – risiko enn båtførerbevispliktige fritidsbåter. Arbeidsgruppen vil i den sammenheng minne om at arbeidsgruppen nedsatt av Sjøfartsdirektoratet som utarbeidet rapporten om obligatorisk båtførerbevis, la særlig vekt på dette hensynet da grensen ble satt (arbeidsgruppen foreslo for øvrig 7 meter i sin rapport). For det andre vil det kunne reise vanskelige avgrensningsspørsmål om tap av førerett også skulle gjelde under 8 meter eller 25 HK. Skulle det også omfatte jolle, robåt, kano, seilbrett etc.? Dersom det skulle være ønskelig at tap av føreretten også skulle gjelde ikke båtførerbevispliktige fartøy, burde det i så fall settes en nedre grense på for eksempel motordrevne fritidsbåter ned til 4 meter.

## **7. Bør prikkbelastning innføres til sjøs?**

Arbeidsgruppen har vurdert om det også til sjøs bør innføres et prikkbelastningssystem etter mønster fra vegtrafikken. Hensikten bak prikkbelastningsordningen er å kunne luke ut sjåførere som med en viss hyppighet bryter det aktuelle regelverket, og der bøter viser seg ikke å være tilstrekkelig til å sette en stopper for den ulovlige ferdsele. Ordningen har således en preventiv effekt, ved at frykten for å miste føreretten etter å ha pådratt seg et visst antall prikker, kan bidra til økt lovlidighet og derved til bedre trafikksikkerhet.

Arbeidsgruppen har etter en helhetsvurdering kommet til ikke å foreslå et tilsvarende system til sjøs. Begrunnelsen for dette er todelt. For det første mener arbeidsgruppen at de eksisterende kontrollrutiner til sjøs ikke legger til rette for at et prikkbelastningssystem vil kunne virke etter sin hensikt. Som illustrasjon kan nevnes at politiet til sjøs kontrollerer ca. 12 000 båtførere pr. år, mens det tilsvarende tallet for vegtrafikk er 1,8 millioner kontrollerte.

Oppdagelsesrisikoen er derfor for liten til at et slikt system vil ha ønsket nytteverdi. Det er videre kun Oslo havnepoliti som har helårig sjøtjeneste. I landet for øvrig er politiets sjøtjeneste svært variabel, og noen politidistrikt har ikke en gang en politibåt. Et prikkbelastningssystem vil på den bakgrunn også kunne oppfattes som vilkårlig.

Dernest har arbeidsgruppen lagt vekt på at tap av føreretten i henhold til mandatet bare skulle brukes ved alvorlige brudd på regelverket, slik at det kan være tvilsomt om innføring av et slikt system er i samsvar med intensjonen bak en ordning om tap av føreretten.

## **8. Økonomiske og administrative konsekvenser**

I brev 9. februar 2009 ba Nærings- og handelsdepartementet Politidirektoratet om å utarbeide en konsekvensanalyse for politiet. I brevet ba departementet om at konsekvensanalysen inneholdt en vurdering basert på at dagens kontrollnivå opprettholdes, men at det også gjøres en analyse med den forutsetning at det skjer en viss økning av kontrollnivået. I brev 14. april 2009 ga Politidirektoratet følgende konsekvensbeskrivelse for politiet:

«Politiet har i dag begrensede ressurser til sjøtjeneste. Ved innføring av obligatorisk båtførerbevis med tilhørende inndragningsbestemmelser/kjøreforbud, vil det være behov for å styrke politiet dersom det skal etableres et troverdig kontrollregime med tilhørende inndragningspraksis.

Det antas i dag å være over 1,1 mill. båtførere i fritidsbåter og tallet øker stadig. En effektiv håndhevelse av regelverket krever et visst kontrollvolum. For å kunne kontrollere 50 000 båtførere årlig, vil politiet måtte sette inn 15 ekstra årsverk i sjøtjenesten pr. år. Dette vil utgjøre en økning på ca 30 tjenestemenn i båtsesongen. I tillegg må det årlig anskaffes 3 - 5 patrulje- og utrykningsbåter med moderne sambands- og navigasjonsutstyr.

All erfaring viser at økt kontrollaktivitet avdekker et økt antall lovovertrедelser med påfølgende etterforskning og irettføring. Et forsiktig anslag tilsier at man årlig vil få om lag 400 anmeldelser med inndragning av båtførerbevis eller nedleggelse av kjøreforbud. Man har grunn til å anta at 1/3 av disse vil få sin klagesak behandlet av Politidirektoratet som klageorgan. Etterbehandlingen av de straffbare handlingene avdekket av sjøtjenesten vil kreve 4 årsverk av politiet.

For å få en effektiv og troverdig håndhevelse av bestemmelsene for fritidsbåtflåten må man totalt styrke politiet med 20 mill. kroner årlig.

Dersom man i fremtiden kun opprettholder dagens kontrollnivå, vil innføring av de nye inndragningsbestemmelsene kreve 2 årsverk eller 1,4 mill kroner årlig. »

For Sjøfartsdirektoratet vil ikke tap av førerett medføre særlige konsekvenser. Det sentrale båtførerregisteret som forvaltes av direktoratet må være kompatibelt med politiets datasystemer, men dette er tatt hensyn til ved utformingen av databasen. Politiet vil ha direkte tilgang til registeret. Det vil riktignok medføre noe administrativt merarbeid for direktoratet å legge inn opplysninger i registeret om personer som har mistet føreretten.

For påtalemyndigheten og domstolene vil lovendringen å gi minimale økte konsekvenser. Tap av førerett skal fastsettes i samme dom som selve straffen. Det vil således bli noe merarbeid knyttet til disse sakene.

Arbeidsgruppen antar at en effektiv håndhevelse av reglene om obligatorisk båtførerbevis med tilhørende bestemmelser om inndragning tilsier at kontrollnivået økes. Det faller imidlertid utenfor gruppens mandat å gå nærmere inn på dette spørsmål.

### **Forslag til lov- og forskriftsbestemmelser**

Se eget vedlegg.

## VEDLEGG

### Utkast

#### **Nytt kapittel 3a i lov om fritids- og småbåter.**

##### **§ 28a** *Tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt mv.*

1. I dette kapitlet menes med tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt både inndragning av båtførerbevis og kjøreforbud for personer som ikke er pliktig til å ha båtførerbevis. Med båtførerbevis som er nevnt i nr. 4 og 5 i denne bestemmelsen menes obligatorisk båtførerbevis.
2. Blir den som har førerrett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Tap av førerretten skal bare fastsettes dersom lovbruddet er grovt og dersom hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.
3. Tapet av førerrett skal settes til minst ett år. Tapsperioden kan likevel settes kortere enn minstetiden dersom det vil virke urimelig hardt eller det foreligger andre særlige forhold.
4. Den som taper retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt skal ha bestått båtførerprøven før vedkommende kan føre slik båt igjen.
5. Finner politiet at føreren eller eieren av fritidsbåt eller den som på eierens vegne har rådigheten over fritidsbåten med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle førerretten ved å ta beslag av båtførerbeviset eller ved å ilegge kjøreforbud. Spørsmålet om å opprettholde midlertidig tap av førerretten skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i det midlertidige tilbakekallet av førerretten, må spørsmålet innen tre uker oversendes tingretten til avgjørelse.
6. Når tap av førerrett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt og midlertidig beslag av båtførerbevis, plikter rettighetshaveren straks å levere båtførerbeviset til politiet.
7. Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av tap eller midlertidig tilbakekall av førerrett, herunder hva som skal anses som grove overtredelser, hvilke overtredelser som gir grunnlag for tap av førerrett utover ett år, og under hvilke omstendigheter førerretten kan tapes for mindre enn ett år.

##### **§ 28b** *Tilbakekall av retten til å føre fritidsbåt mv. på grunn av særlige forhold*

Dersom innehaveren av førerretten ikke er edruelig eller hansandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre fritidsbåt, kan politimesteren eller den han gir myndighet,



tilbakekalle retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt for en bestemt tid, hvis hensynet til sjøsikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

### **§ 28c** *Sperrefrist for retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt*

Bli en som ikke har førerrett ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre fritidsbåt i medhold av § 28a, skal det i samme dom eller forelegg fastsettes en sperrefrist for å gi førerrett til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den perioden for tap av førerrett som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter § 28a.

Er båtføreren yngre enn den lovlige minstealderen for slik førerrett, løper sperrefristen til det er gått minst et år fra den dagen vedkommende oppnår minstealderen

Bli den som ikke har førerrett, med skjellig grunn mistenkt for straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få båtførerbevis, kan politimesteren eller den han gir myndighet bestemme at førerrett ikke kan erverves før saken er endelig avgjort, likevel ikke ut over tre måneder uten kjennelse av tingretten.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av sperrefrist.

# Utkast

## Forskrift om tap av retten til å føre fritidsbåt mv.

### Kapittel 1. Generelle bestemmelser

#### § 1 Formål og definisjoner

Forskriftens formål er å gi grunnlag for likebehandling ved fastsettelse av tap av førerett for fritidsbåt og sperrefrist for å gi førerett som følge av ilagt straff.

I denne forskriften menes med tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt både inndragning av båtførerbevis og kjøreforbud for personer som ikke er pliktig til å ha båtførerbevis, jf. lov 26. juni nr. 47 om fritids- og småbåter § 28a nr. 1, heretter kalt fritids- og småbåtloven. Med båtførerbevis menes kompetansebevis utstedt i henhold til forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om minstealder og båtførerbevis mv. for førere av fritidsbåt.

#### § 2 Virkeområde mv.

Denne forskriften gir nærmere regler for fastsettelse av tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt og sperrefrist, jf. fritids- og småbåtloven §§ 28a 28b og 28c.

Forskriften gjelder også personer som ikke har fast bopel i Norge eller utenlandsk kompetansebevis.

#### § 3 Generelle regler om fastsettelse av tap av førerett og sperrefrist

Ved fastsettelse av tap av førerett i dom eller forelegg må det gis opplysning om for hvor lang tid tapet av føreretten gjelder, jf. fritids- og småbåtloven § 28a nr. 3. Fristen regnes fra den dagen dommen eller forelegget er rettskraftig. Har båtførerbeviset vært beslaglagt i henhold til fritids- og småbåtloven § 28a nr. 5 eller det er innlevert tapsmelding før dommen er rettskraftig, skal denne perioden gå i fradrag.

Det skal opplyses at båtførerbeviset skal innleveres straks dommen eller forelegget er rettskraftig, jf. fritids- og småbåtloven § 28a nr. 6, og at føring av båtførerbevispliktig fritidsbåt i tapsperioden kan føre til forlenget tapsperiode.

Ved fastsettelse av sperrefrist i medhold av fritids- og småbåtloven § 28c regnes fristen fra den dagen overtredelsen fant sted.

### Kapittel 2. Fastsettelse av tap av førerett

#### § 4 Generelt

Ved fastsettelse av perioden for tap av førerett over et år skal det legges vekt på alle omstendighetene omkring det foreliggende forhold og på eventuelle tidligere forhold, Det skal også legges vekt på den virkning tap av føreretten antas å ville få for innehaveren.

For personer som har kompetansebevis som ikke er båtførerbevis i henhold til forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om minstealder og båtførerbevis mv. for førere av fritidsbåt, skal tap av førerett ilegges som kjøreforbud. Det samme gjelder innehaver av utenlandsk båtførerbevis eller lignende eller personer som ikke er fast bosatt i Norge.

## **§ 5 Tap av førerett ved grove overtredelser**

Følgende forhold skal anses som grove overtredelser i henhold til fritids- og småbåtloven § 28a nr. 2 og gir grunnlag for tap av førerett:

1. Når retten domfeller person med førerett for brudd på fritids- og småbåtloven § 28, jf. § 24 for uaktsom navigering, herunder hastighetsovertredelser, og uaktsomheten er grov og har medført tap av menneskeliv, betydelig skade på person, fartøy, miljø eller materielle verdier eller umiddelbar fare for slike skader.
2. Når retten domfeller person med førerett for grove straffbare handlinger hvor det er en klar sammenheng mellom bruken av fritidsbåt og den straffbare handlingen, skal det samtidig vurderes tap av førerett. Det skal foretas en skjønsmessig helhetsvurdering av om allmenne hensyn ut fra de konkrete forhold i saken krever fastsettelse av tap av førerett, herunder også forholdsmessigheten av det inngrep tap av førerett vil innebære. Utmålingsreglene for førerkort for motorvogn legges til grunn så langt de passer.
3. Når retten domfeller person med førerett for brudd på straffeloven § 314 for å ha unnlatt å yte nødvendig hjelp når det kan skje uten særlig fare for eget fartøy eller personer om bord der, bør tap av førerett samtidig fastsettes.
4. Når retten domfeller person med førerett for brudd på fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 33 for påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

## **§ 6 Skjerpende omstendigheter**

Følgende forhold skal anses som skjerpende omstendigheter som gir grunnlag for fastsettelse av tap av førerett i inntil fem år:

1. Ved alvorlig sjøulykke, særlig høye alkoholkonsentrasjoner som er større enn 2 promille i blodet eller over 1,0 milligram per liter luft i utåndingsluften, eller brudd på straffeloven § 314 når unnlattelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.
2. Når retten domfeller person med førerett for overtredelse av straffeloven § 239.
3. Når person med førerett tidligere er ilagt straff for overtredelse av fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 33 og vedkommende blir ilagt straff for ny båtføring i påvirket tilstand som er begått senest fem år etter at reaksjonen ble fastsatt for den tidligere overtredelsen.

## **§ 7 Føring i påvirket tilstand i forbindelse med manglende edruelighet**

Dersom båtføring i påvirket tilstand antas å ha sammenheng med mangel på alminnelig edruelighet, slik at vedkommende ikke kan anses skikket til å føre fritidsbåt, bør det vurderes om tap av førerett skal fastsettes til å gjelde for fem år, selv om overtredelsen isolert sett ikke kvalifiserer til en så streng reaksjon.

## **§ 8 Overlatelsesmedvirkning**

Blir person med førerett domfelt for overtredelse av fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 35 for å ha overlatt bruk av fritidsbåt til person som er påvirket av alkohol eller annet berusende middel, bør tap av førerett fastsettes med inntil samme lengde som den tapsperioden som er

fastsatt for den aktuelle båtfører.

Tilfellene må undergis en konkret vurdering på grunnlag av hvilken grad av skyld som er utvist ved overtredelsen av.

Blir eier av fritidsbåt, eller den som på eierens vegne har rådighet over den, av andre grunner enn nevnt i første ledd ilagt straff etter fritids- og småbåtloven § 37, jf. § 35 for å ha overlatt fritidsbåt til person som ikke fyller vilkårene for føring av fritidsbåt, og vedkommende under føring av fritidsbåten forårsaker betydelig skade på person, fartøy, miljø eller materielle verdier eller umiddelbar fare for det, bør tap av førerrett fastsettes for minst 1 år.

### **§ 9 Føring av båt uten førerrett før utløpet av fastsatt tapsperiode**

Er en enkelt båttur uten førerrett foretatt i en tapsperiode, bør det i samme dom eller forelegg fastsettes en tilleggsperiode av inntil samme lengde som den opprinnelige. Er tap av førerrett fastsatt for 2 år eller lengre tid, fastsettes tilleggsperioden for 1 år eller mer. Flere båtturer uten førerrett bør normalt medføre lengre tillegg enn 1 år.

En tilleggsperiode løper fra utløpet av den opprinnelige tapsperioden.

### **§ 10 Forkorting på grunn av etterfølgende forhold**

Dersom særlige grunner taler for det, kan politimesteren eller den han gir myndighet, etter søknad forkorte den perioden for tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt mv. som er fastsatt ved dom eller forelegg. Dersom tungtveiende grunner taler for det, kan perioden forkortes selv om minstetiden etter lov eller forskrift ikke er utløpt.

Bestemmelsen gjelder tilsvarende for sperrefrist etter fritids- og småbåtloven § 28c.

## **Kapittel 3. Fastsettelse av sperrefrist. Meldeplikt til det sentrale båtførerregister**

### **§ 11 Fastsettelse av sperrefrist**

Ved fastsettelse av sperrefrist som nevnt i fritids- og småbåtloven § 28c annet ledd, skal sperrefrist ikke ilegges en person som var under 14 år da overtredelsen fant sted, med mindre det foreligger særlige forhold og sperrefristen antas å ha en preventiv virkning for vedkommende.

### **§ 12 Melding om tap av førerrett, sperrefrist, beslag m.v.**

Politiet skal uten opphold gi underretning til det sentrale båtførerregisteret om:

1. Tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt,
2. sperrefrist for retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt og opphevelse av denne,
3. beslag av obligatorisk båtførerbevis og tilbakelevering av slikt bevis.

## **Kapittel 4. Krav om ny båtførerprøve**

### **§ 13 Generelt om krav om ny båtførerprøve**

Når retten fastsetter tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt skal det samtidig

kreves bestått båtførerprøve som vilkår for gjenerverv av føreretten, uavhengig av om vedkommende har bestått prøven tidligere.

Blir en straffesak avgjort ved forelegg, og det samtidig fastsettes tap av førerett, skal krav om bestått båtførerprøve for gjenerverv av føreretten ilegges i samme forelegg.

## **Kapittel 5. Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser**

### **§ 14 *Ikrafttredelse***

Denne forskriften trer i kraft 1. mai 2010.

### **§ 15 *Overgangsbestemmelser***

Forskriften gjelder for saker som bringes inn for tingretten etter 1. mai 2010 for pådømmelse og for saker som avgjøres ved forelegg som utstedes etter 1. mai 2010.

Utgitt av:  
Nærings- og handelsdepartementet

Trykk: Departementenes servicesenter 06/09 - 150