



# Innst. 205 L

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Prop. 51 L (2014–2015)

### Innstilling fra næringskomiteen om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

### 1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger med dette frem forslag til endring i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter om å innføre et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for barn og ungdom under 16 år om bord i fritidsfartøy. Lovforslaget er en oppfølging av Stortingets vedtak i juni 2014 der regjeringen ble bedt om å fremme en sak i løpet av inneværende år om bedret sikkerhet til sjøs, herunder en vurdering av påbud om bruk av flyteutstyr og hvordan dette kan gjennomføres.

Proposisjonen omhandler spørsmål som sorterer under flere departementer. Spørsmål knyttet til nasjonale fartsgrenser til sjøs hører under Samferdsdepartementets ansvarsområde. Spørsmål om promillegrenser til sjøs hører under Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområde, mens krav til flyteutstyr og sertifikater hører inn under Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde.

Departementet foreslår at det på nåværende tidspunkt ikke innføres høyhastighets sertifikat og nasjonale fartsgrenser. Disse tiltakene vil bli vurdert i forbindelse med Klima- og miljødepartementets evaluering av vannscooterregelverket i 2015.

Etter departementets syn bør alle som er om bord i båt bruke flyteutstyr, mens et påbud om å ha på seg flyteutstyr kun bør rette seg mot barn og ungdom. Begrunnelsen er at det ikke kan forventes at denne

gruppen ivaretar egen sikkerhet i tilstrekkelig grad eller ser alle konsekvenser av egne eller andres handlinger i like stor grad som voksne. Svømmeferdigheter, utholdenhet, evne til å takle stress og vanskelige situasjoner tilsier også at barn og ungdom bør ha et ekstra vern og sikkerhet om de skulle havne i vannet. Ved å innføre et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for denne aldersgruppen vil det ikke være opp til foreldre eller andre voksne å vurdere om flyteutstyr skal benyttes. Etter departementets syn kan dette bidra til økt sikkerhet for barn og ungdom. Gode holdninger på sjøen er viktig, og et slikt påbud vil trolig føre til økt fokus på sikkerhet og bruk av flyteutstyr som en naturlig del av båtturen. Et påbud om flyteutstyr for barn og ungdom er videre med på å bevisstgjøre voksne med hensyn til egen bruk.

### 1.2 Bakgrunn

Stortinget fattet henholdsvis 13. og 20. juni 2014 tre vedtak:

Vedtak nr. 475 og nr. 476, 13. juni 2014

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som påbyr bruk av flytevest i fritidsbåter der det er barn i båten.

Stortinget ber regjeringen fremme en sak med tiltak for å styrke sikkerheten i sjø/elv/vann, herunder sterkere tiltak mot promillekjøring og fart til sjøs. Stortinget ber regjeringen vurdere innføring av 0,2 som promillegrense for fritidsbåter under 15 meter, samt egne obligatoriske kurs for skipperer av raske båter.

Vedtak nr. 606, 20. juni 2014

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak i løpet av 2014 om bedret sikkerhet på sjøen, herunder

en vurdering av påbud om bruk av flyteutstyr og hvordan dette kan gjennomføres.

### 1.3 Høring

Departementets lovforslag er ikke sendt på alminnelig høring. Sikkerhet knyttet til bruk av fritidsbåt ble behandlet av en arbeidsgruppe nedsatt av Sjøfartsdirektoratet, se pkt. 2.2 i proposisjonen. Arbeidsgruppens rapport «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» ble lagt frem i april 2012 og deretter sendt på etterfølgende høring. I alt 29 høringsvar ble mottatt og oversendt departementet. Departementene har vurdert det slik at spørsmålene som er diskutert i denne lovproposisjonen dermed er tilstrekkelig opplyst.

### 1.4 Påbud om flyteutstyr

Lovbestemmelser om fritids- og småbåter er samlet i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven).

Småbåtloven påbyr at fritidsbåter skal være utstyrt med egnet flyteutstyr til alle om bord under seilas, jf. § 23 første ledd. Påbudet ble innført ved forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy.

Arbeidsgruppens flertall legger opp til at det bør innføres et generelt påbud om flyteutstyr. Arbeidsgruppens mindretall mener spørsmålet om å ta på seg flyteutstyr bør være opp til den enkelte. Det fremholdes at bruken av flyteutstyr allerede er på et så høyt nivå at det kan stilles spørsmål ved hvor stor effekt et så drastisk inngrep som brukspåbud vil kunne gi.

Det er bred enighet om at alle som oppholder seg i mindre fritidsbåter i utgangspunktet bør bruke flyteutstyr. Imidlertid er det usikkert om et generelt påbud om flyteutstyr vil ha noe, vesentlig innvirkning på ulykkesstatistikken. Departementet mener imidlertid at barn og ungdom bør ha en særskilt beskyttelse mot egen og voksnes eventuelle ubetenksomhet. Videre kan et påbud om bruk av egnet flyteutstyr for barn og ungdom medføre en større bevissthet rundt sikkerhet i fritidsbåt og bedre holdninger til sjøs. Forslaget som fremmes understøtter departementets syn på at et regelverk skal være holdnings- og i mindre grad kriminaliserende.

Departementet legger vekt på uttalelsen til Norges Seilforbund om at det for mange vil kunne oppfattes som en uforholdsmessig inngripen i folks rett til å ta ansvar for egen sikkerhet. I tillegg vil det av mange kunne oppfattes som detaljstyring og unødig inngripen i privatlivet at staten bestemmer hva man skal ha på seg når man er ute i båt.

Det vises i arbeidsgruppens rapport til at bruk av bilbelte økte med det dobbelte da det ble innført påbud om dette i 1975. Bilbeltebruk er riktignok et sammenliknbart sikkerhetstiltak, men stiller seg

annerledes på flere områder. Spørsmålet knyttet til påbud av flyteutstyr likner i så måte mer på spørsmålet om hvorvidt sykkelhjelm og reflekse skal påbys. Mange av de samme avveiningene mellom innføring av generelle påbud og personlig frihet bør ligge til grunn for diskusjonen knyttet til flyteutstyr.

Etter departementets syn vil en innføring av et generelt påbud om bruk av flyteutstyr sannsynligvis ikke i seg selv ha den ønskede effekten dersom påbudet ikke samtidig følges opp med økte kontrolltiltak. En vesentlig økning av kontrollnivået for å håndheve påbudet om flyteutstyr vil gå ut over andre viktige oppgaver. Nye generelle forbud og påbud vil etter departementets syn ikke føre til økt sikkerhet til sjøs. Avgjørende for å bedre ulykkesstatistikken for fritidsbåtkbrukere vil være videre arbeid med holdnings- og skapende arbeid.

### 1.5 Promillegrense

Justisdepartementet fremmet i Ot.prp. nr. 51 (1997–1998) forslag til ny lov om fritids- og småbåter. Det ble blant annet foreslått en fast promillegrense på 0,5 for førere av småbåter under 15 meter og seilbåter mellom 4,5 og 15 meter. Under stortingsbehandlingen ble departementets forslag til ny lov om fritids- og småbåter vedtatt, jf. Innst. O nr. 59 (1997–1998). Det ble vedtatt innført en fast promillegrense som ble satt til 0,8. Flertallet i komiteen viste til at et overveldende flertall av høringsinstansene slutter seg til at det blir innført en fast promillegrense, og at et klart flertall ville ha en promillegrense på 0,8. Videre ble det vist til at dette er i samsvar med anbefalingene fra FNs sjøfartsorganisasjon, International maritime organization (IMO).

Departementet har merket seg at forslaget om å vurdere en skjerpelse av promillegrensen har et solid flertall i arbeidsgruppen og i de avgitte høringsuttalelsene. Departementet er i likhet med arbeidsgruppen ikke kjent med at det foreligger dokumentasjon som tilsier at promille på inntil 0,8 har ført til alvorlige ulykker. Ved vurderingen av en skjerpet promillegrense er det etter departementets vurdering viktig å se hen til hvilken effekt en skjerpelse vil ha for å forebygge ulykker.

Antall omkomne fra fritidsbåter per år har vært stabilt de siste 20 årene. Dette er også tilfellet etter innføringen av fast promillegrense på 0,8 fra 1999. Det er derfor vanskelig å fastslå med sikkerhet hvorvidt promillegrensen på 0,8 har ført til en reduksjon av antall omkomne.

Ut fra den generelle kunnskap om promillens påvirkning på menneskers atferd og reaksjonsmønstre er det grunn til å tro at det er høyere promille over 0,8 som representerer en reell fare på sjøen. På denne bakgrunn er det etter departementets vurdering ikke tilstrekkelig grunnlag for å hevde at en skjerpelse av

promillegrensen vil føre til færre ulykker, men man kan på den annen side ikke se bort fra at en lavere promillegrense vil ha en viss allmennpreventiv effekt. For å sikre en allmennpreventiv effekt forutsettes det at kontrollnivået økes, noe som nødvendigvis gjør større ressursbruk. Det vises i denne sammenheng til departementets vurderinger av økt ressursbruk til sjøkontroller under pkt. 8.2.4 i proposisjonen.

Etter en samlet vurdering har departementet kommet til at det ikke er tilstrekkelig grunnlag for å endre promillegrensen for fritidsbåter.

## **1.6 Høyhastighets sertifikat og fartsgrenser til sjøs**

Stortinget ba, i anmodningsvedtak nr. 475, 476 og 606 fra juni 2014, regjeringen fremme ulike tiltak knyttet til sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy. Det ble bl.a. bedt om sterkere tiltak mot fart til sjøs og at regjeringen vurderer innføring av egne obligatoriske kurs for skipperne av raske fritidsbåter.

Det fremmes i denne proposisjonen ikke forslag om høyhastighets sertifikat for raske fartøy og nasjonale fartsgrenser. Disse forslagene vurderes nærmere i forbindelse med Klima- og miljødepartementets varslede gjennomgang av vannscooterregelverket. Klima- og miljødepartementet mottar evalueringen i januar 2015, og departementet vil da utarbeide forslag om videre saksgang i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

## **1.7 Andre tiltak**

### **1.7.1 Tiltak fra Sjøfartsdirektoratet**

Sjøfartsdirektoratet har en viktig rolle i arbeidet med å øke sikkerheten til sjøs. Det er bred enighet om at det holdningsskapende arbeidet er viktig og at forskjellige kampanjer og informasjon når frem til mange. Midler til prosjekter som fremmer sikkerhet og holdninger på sjøen tildeles grupper etter søknad til Sjøfartsdirektoratet. For 2014 mottok Sjøfartsdirektoratet rundt 170 søknader, hvorav 70 fikk støtte til sine prosjekter.

I arbeidsgrupperapporten ble det foreslått en teoretisk påbygning til båtførerprøven som vektlegger risikomomentene som oppstår for fører, passasjerer og omgivelsene ved høy hastighet. Sjøfartsdirektoratet har revidert båtførerprøvepensumet slik at alle båtførere som har bestått båtførerprøven skal få kompetanse til slik kjøring. Revisjonen av pensumet ble gjennomført sommeren 2014, og ny læreplan, nye spørsmål og mer konkret vektning av relevante deler av prøven vil foreligge i løpet av første halvdel 2015.

### **1.7.2 Politiets kontrollvirksomhet**

Arbeidsgruppen mener at det er behov for økt kontrollvirksomhet og et mer synlig politi på sjøen. Arbeidsgruppen mener at en god løsning kan være å gi Utrykningspolitiet (UP) ansvar for økt kontrollaktivitet på sjøen. Etter arbeidsgruppens syn vil UP på sjøen kunne styrke sjøsikkerheten for fritidsbåter gjennom tilføring av ressurser for å øke politiets antall kontroller fra om lag 8 500 kontroller per år til 50 000 kontroller per år.

Justisdepartementet initierte i tildelingsbrev til Politidirektoratet i 2012 en gjennomgang av organisering av politiets sjøtjeneste, hvor også UPs ansvar skulle vurderes. Politidirektoratet leverte sin anbefaling 1. september 2012 i «Rapport om organisering av politiets sjøtjeneste».

I likhet med Politidirektoratets anbefalinger i rapporten, og de politidistrikter som har uttalt seg i høringsrunden til arbeidsgruppens rapport, finner departementet det lite hensiktsmessig å opprette nye enheter fremfor å bygge på dagens struktur.

Departementet ser det videre ikke som hensiktsmessig å øremerke betydelige midler til sjøtjenesten for å seksdoble deres kontrollkapasitet på bekostning av politiets øvrige oppgaver. De økonomiske ressursene som stilles til disposisjon for politiet bør prioriteres på en slik måte at det gir mest mulig effektiv kriminalitetsbekjempelse samt best resultat på alle områder politiet har ansvaret for.

## **1.8 Sanksjoner**

Departementet finner i likhet med arbeidsgruppen grunn til å vurdere nivået for bøtesatsene for forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven.

Brudd på ny § 23 a om påbudt bruk av flyteutstyr bør bøtelegges. Justis- og beredskapsdepartementet vil foreta nødvendige endringer i forskriften om forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven, slik at manglende bruk av flyteutstyr kan bøtelegges med hjemmel i forskriften. Det legges opp til at gjennomføringen av forskriftsendringene skjer samtidig med ikrafttredelse av lovendringen.

## **1.9 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Den foreslåtte lovendringen vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Det vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for privatpersoner ettersom det allerede er krav om at alle fritidsbåter skal være utstyrt med egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord jf. småbåtloven § 23.

Politiet vil kontrollere om barn og ungdom har på seg flyteutstyr samtidig som de foretar en kontroll av om pålagt flyteutstyr til alle er om bord i båten. Poli-

tiet vil utstede forenklede forelegg til båtfører eller eier der påbudet ikke overholdes.

Departementet legger til grunn at politiet fortsatt vil være i stand til å føre tilstrekkelig god kontroll og sanksjonere en promillegrense på 0,8 innenfor gjeldene budsjettammer.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Trond Henry Blattmann, Else-May Botten, Ingrid Heggø og Knut Storberget, fra Høyre, Frank Bakke-Jensen, Ingunn Foss, Gunnar Gundersen og Ove Trellevik, fra Fremskrittspartiet, Tone Heimdal Brataas, Morten Ørsal Johansen og Øyvind Korsberg, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hjemdal, fra Senterpartiet, lederen Geir Pollestad, og fra Venstre, Pål Farstad, viser til Prop. 51 L (2014–2015) og vil understreke at gode holdninger på sjøen er viktig. Rapporten som regjeringen Stoltenberg II fikk utarbeidet og som peker på at holdningsskapende arbeid for å bedre sikkerheten ved bruk av båt er det aller viktigste.

Økt kunnskap om bruk av båt og båtliv gjennom arbeid med gode holdninger, god sjømannskunnskap, båtførerprøve og informasjon til fisketurister og båtbrukere er blant tiltakene som har bidratt sterkt til at antall omkomne i fritidsbåtulykker har gått vesentlig ned. Dette til tross for at bruken av fritidsbåter i samme periode har økt kraftig.

En ulykke inntreffer ofte som følge av en kombinasjon av høy hastighet, høy promille, kjøring i mørke og manglende bruk av flyteutstyr.

Det er ikke bare på sjøen at norsk friluftsliv innebærer risiko. Likevel er det rotfestet praksis i Norge at vi ikke har statlige sikkerhetspåbud eller forbud i friluftslivet – ikke engang i de aller mest risikofylte formene for friluftsliv. Friluftsliv i norsk natur foregår på eget ansvar. Dette har også en verdi som bygger samfunn og ansvarlige individer, uavhengig av statens lovverk.

Komiteen er enig med regjeringen i at alle som oppholder seg om bord i mindre fritidsbåter, og/eller der det kan være fare for drukningsulykker, bør bruke flyteutstyr. Regjeringen må arbeide videre med problemstillingen.

Komiteen ber regjeringen intensivere det holdningsskapende arbeidet for å bedre sjøsikkerhetsarbeidet, samt påse at koordineringen av ressursene som brukes for å følge opp sjøsikkerheten blir bedre, slik det påpekes i rapporten. Dette gjelder også oppfølging av kravene i småbåtloven § 32 der det stilles krav til at føreren ikke skal være uskikket til å

føre fartøyet, dersom føreren er påvirket av alkohol eller andre midler.

Komiteen registrerer at utfordringene rundt sikkerhet på sjøen involverer flere departement, og at Nærings- og fiskeridepartementet vil avvente en diskusjon om innføring av høyhastighetssertifikat og nasjonale fartsgrenser til Klima- og miljødepartementets evaluering av vannscooterregelverket i 2015.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Senterpartiet, mener at dersom vurderingen om nasjonale fartsgrenser og høyhastighetssertifikat ikke resulterer i særskilte tiltak, ber flertallet om at det blir økt oppmerksomhet på dette i opplæringen til båtførerprøven og i det holdningsskapende arbeid.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til båtlivsundersøkelse fra 2012 der 80 pst. svarte at de bruker flyteutstyr «alltid» eller «nesten alltid» når de er om bord i fritidsbåt. Dette vitner om at et generelt påbud om bruk av flyteutstyr ikke er den avgjørende faktoren for bruk av dette. Det handler om kunnskap og holdninger, og bruk av nødvendig flyteutstyr i de rette sammenhenger.

Disse medlemmer mener således at regelverket skal være holdningsskapende og i mindre grad kriminaliserende.

Disse medlemmer mener et generelt påbud kan føre til uthuling av regelverket siden det er mange aktiviteter knyttet til båtliv som ikke vil omfattes av et generelt påbud. Dette vil kunne gi manglende respekt for påbudet, og dertil dårligere holdninger til bruk av flyteutstyr når situasjonen krever det.

Disse medlemmer er således enig i at et påbud om å ha på seg flyteutstyr kun bør rette seg mot barn og ungdom. Begrunnelsen er at det ikke kan forventes at denne gruppen ivaretar egen sikkerhet i tilstrekkelig grad eller ser konsekvensen av egne eller andres handlinger i like stor grad som voksne.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, viser til rapporten «Sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» som ble overlevert Nærings- og fiskeridepartementet i april 2012.

Arbeidsgruppen bak rapporten var bredt sammensatt, og ledet av Sjøfartsdirektøren. I rapporten ble det presisert at et påbud om å bruke flytemidler i båt i fart ville være det enkelttiltaket som ville gi størst effekt på dødstallene for ulykker med fritidsbåt.

Flertallet viser til at regjeringen foreslår å innføre et påbud om flytevest kun for barn. Barn er den gruppen båtbrukere som i dag er flinkest til å bruke

flyteutstyr og i minst grad, utsatt for drukning ved bruk av båt.

Flertallet viser til at regjeringen mener et påbud om vest kun for barn skal bidra til å skape sunne holdninger. Flertallet mener den holdning som man signaliserer gjennom regjeringens forslag, er at bruk av vest er noe som er viktigst for barn, og at voksne kan være mer fleksible med vestbruk. Det er stikk i strid med drukningsstatistikken og et dårlig utgangspunkt for å skape sunne holdninger.

Flertallet viser til at det store flertall av folk i dag bruker flyteutstyr i båt. Det tilsier at et påbud er lite inngripende. I tillegg foreligger det alt et påbud om å ha med flyteutstyr om bord i båt. Det innføres med andre ord ikke et nytt påbud om flytevest, men et eksisterende påbud gjøres mer effektivt.

Flertallet viser til at målet med et påbud er å få dem som i dag ikke bruker flyteutstyr, til å gjøre det. Disse er i dag overrepresentert i drukningsstatistikken. For flertallet har også hensynet til de som driver redningsarbeid på sjøen vært en avgjørende faktor.

Flertallet foreslår derfor et generelt påbud om å ha på seg flytevest i båten når den er i fart. Flertallet mener at § 23 a første ledd første punktum skal lyde slik:

«I fritidsbåt med lengde mindre enn 8 meter skal alle ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart.»

Mens plikten til å ha slikt flyteutstyr om bord påhviler båtfører og båteier, jf. § 23 og § 27, mener flertallet at ansvaret for bruken av dette utstyret bør påhvile den enkelte. Dette foreslås presisert i § 23 første ledd nytt annet punktum, for på den måte å klargjøre at fører og eier ikke er ansvarlig etter § 27, og dermed heller ikke kan straffes etter § 28, dersom den enkelte ikke overholder sin plikt til å ta på seg flyteutstyr. Etter dette skal da § 23 a første ledd annet punktum lyde:

«Ansvaret etter første punktum, jf. § 27 og § 28, påhviler den enkelte som har plikt til å ha på seg flyteutstyr.»

Ansvaret for at barn under 15 år oppfyller plikten til å ha på seg flyteutstyr, bør likevel påhvile båtfører. Dette er i tråd med den tilsvarende regel for bilførers ansvar for at barn under 15 år benytter bilbelte, jf. vegtrafikkloven § 23 a og forskrift 21. september 1979 nr. 7 § 3 annet ledd. Således skal § 23 a første ledd tredje punktum da lyde:

«For barn under 15 år påhviler ansvaret båtfører.»

For så vidt gjelder de øvrige elementer i påbudet, slutter flertallet seg til regjeringens merknader til

forslaget til ny § 23 a første ledd. Dette gjelder også henvisningen til at overtredelse av bestemmelser i kapittel 3 kan straffes med bøter, jf. § 28 og forenklet forelegg, jf. § 42, og at ny § 23 a derfor vil omfattes av sanksjonsbestemmelsene.

Flertallet har heller ingen merknader til forslag til annet ledd. Flertallet foreslår imidlertid at ny § 23 a trer i kraft 1. mai 2015, og ikke fra den tid Kongen bestemmer, slik regjeringen har foreslått.

Flertallet fremmer følgende forslag:

## «I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter skal ny § 23 a lyde:

§ 23 a Bruk av egnet flyteutstyr om bord

*I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal alle ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart. Ansvar etter første punktum, jf. § 27 og § 28, påhviler den enkelte som har plikt til å ha på seg flyteutstyr. For barn under 15 år påhviler ansvaret båtfører.*

*Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis.*

## II

Loven trer i kraft 1. mai 2015.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at regjeringen uttaler følgende i proposisjonen:

«Et generelt påbud kan fort føre til en uthuling og manglende respekt for regelverket om det ikke følger med en markant økning av kontrollapparatet.»

Disse medlemmer peker på at det er vanskeligere å bedømme alderen på en person enn om personen har på seg redningsvest eller ikke. Disse medlemmer peker på at et påbud rettet inn mot en gitt aldersgruppe således er vanskeligere å kontrollere, og dermed krever større økning i kontrollapparatet, enn et generelt påbud. Disse medlemmer mener regjeringens argument om uthuling og manglende respekt for regelverket taler mer i favør av et generelt påbud enn regjeringens forslag om aldersspesifikt påbud.

Disse medlemmer peker videre på at regjeringen skriver følgende:

«... et generelt påbud om bruk av flyteutstyr anses som mindre treffende og effektivt for å få ned antallet drukningsulykker.»

Disse medlemmer peker på at ulykkesstatistikken slår fast at den typiske dødsulykken skjer

med menn over 40 år som er alene i båten. Disse medlemmer mener et påbud om bruk av flyteutstyr rettet mot barn, slik regjeringen tar til orde for, er mindre treffsikkert for å motvirke dødsulykker blant menn over 40 år enn et generelt påbud. Disse medlemmer mener derfor at et generelt påbud, slik disse medlemmer tar til orde for, er mer treffsikkert for å motvirke dødsulykker enn regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at det allerede er vilje i befolkningen til å innføre et generelt påbud om redningsvest. Disse medlemmer viser til at Redningsselskapet, sammen med IPSOS-MMI, har gjennomført en undersøkelse hvor 4 000 nordmenn ble spurt om de synes det var riktig eller galt at det ble innført et påbud om å ha på redningsvest i åpen båt i fart.

Disse medlemmer viser til at 71 pst. av mennene, og så mange som 94 pst. av de spurte kvinnene, mente det var riktig å innføre et påbud om bruk av vest i båt som er underveis.

### Promillegrense

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen har kommet frem til at promillegrensen for fritidsbåter ikke skal endres.

Dette medlem viser til at 12 av 13 høringsinstanser støtter en skjerpelse av promillegrensen, blant dem er Riksadvokaten, Politidirektoratet, Politiet og Folkehelseinstituttet. Kun Norges Seilforbund går imot en skjerpelse av promillegrensen.

Dette medlem peker på at arbeidsgruppen nedsatt av Sjøfartsdirektoratet uttalte følgende:

«Et klart flertall i arbeidsgruppen mener at tiden er inne for at regjeringen bør vurdere å skjerpe promillegrensen. Det er ikke dokumentert at promille på under 0,8 har ført til alvorlige ulykker, men det er likevel enighet om at en skjerping av promillegrensen gir et tydelig signal som vil bedre effekten av dagens holdningsskapende arbeid. Flertallet legger derfor til grunn at en skjerping vil kunne ha en ulykkesforebyggende effekt på sikt, ved at båtfolkets holdninger til å kombinere alkohol og føring av båt forbedres.»

Dette medlem viser til at det også i arbeidsgruppen kun var Norges Seilforbund som gikk imot en skjerpelse av promillegrensen, da de mente det var en «for stor inngripen i den enkeltes handlefrihet».

Dette medlem viser til at det fremgår av arbeidsgruppens rapport at 86 (26 pst.) av de omkomne de siste 10 år har vært alkoholpåvirket.

Dette medlem viser til at undersøkelser viser at skjerpelsen av promillegrensen for bilkjøring ser ut til å ha skapt en klarere markering av at bilkjøring og alkohol ikke hører sammen. Dette medlem mener at en skjerping av promillegrensen til sjøs for fritidsbåter vil ha samme effekt.

Dette medlem peker på at det fra arbeidsgruppen også vises til at undersøkelser fra Folkehelseinstituttet viser at man blir mer kritikkløs og risikovillig allerede ved en promille mellom 0,5 og 1,0. Dette medlem mener kritikkløs og risikovillig adferd ved føring av båt i størst mulig grad må begrenses, og mener dette er et sterkt argument for å skjerpe promillegrensen.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om skjerping av promillegrensen til sjøs for fritidsbåter til 0,2.»

## 3. Forslag fra mindretall

### Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

#### I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter skal ny § 23 a lyde:

#### § 23 a *Bruk av egnet flyteutstyr om bord*

I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal personer under 16 år ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart.

Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis.

#### II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

### Forslag fra Kristelig Folkeparti:

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om skjerping av promillegrensen til sjøs for fritidsbåter til 0,2.

#### 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å fatte følgende

vedtak til lov

om endringer i småbåtloven  
(påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)

##### I

I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter skal ny § 23 a lyde:

Oslo, i næringskomiteen, den 19. mars 2015

**Geir Pollestad**

leder

§ 23 a Bruk av egnet flyteutstyr om bord

*I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal alle ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart. Ansvar etter første punktum, jf. § 27 og § 28, påhviler den enkelte som har plikt til å ha på seg flyteutstyr. For barn under 15 år påhviler ansvaret båtfører.*

*Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis.*

##### II

Loven trer i kraft 1. mai 2015.

**Ove Trellevik**

ordfører

Vedlegg**Brev fra Nærings- og fiskeridepartementet v/statsråden til næringskomiteen,  
datert 13. mars 2015****Prop 51 L (2014-2015) Endringer i småbåtloven  
(påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)**

Det vises til brev 6. mars 2015 fra næringskomiteen med spørsmål til ovennevnte proposisjon som er til behandling.

Det fremgår av proposisjonen at departementet, etter en vurdering, har konkludert med at det bør fremmes et forslag om et påbud om å ha på seg flyteutstyr rettet mot barn og ungdom. Begrunnelsen er at det ikke kan forventes at denne gruppen ivaretar sin egen sikkerhet i tilstrekkelig grad eller ser alle konsekvenser av egne eller andres handlinger. Videre fremgår det i proposisjonen at det, etter departementets syn, er usikkert om et generelt påbud om bruk av flyteutstyr vil ha noen vesentlig innvirkning på ulykkesstatistikken. Det er også vist til at et generelt påbud, dersom det skal ha ønsket effekt, bør følges opp med økte kontrolltiltak. En vesentlig økning av kontrollnivået for å håndheve påbudet vil gå ut over andre viktige oppgaver. Departementets vurderinger fremkommer under kap. 5.1.4 i proposisjonen.

Etter mitt syn har regjeringen derfor i proposisjonen utkvittert vedtak nr. 606 ved å foreslå at det innføres et påbud om bruk av flyteutstyr for barn og ungdom under 16 år. Jeg noterer meg at departementet likevel anmodes om å komme med en vurdering av hvordan et generelt påbud kan gjennomføres, her-

under lovteknisk bistand. En mulig formulering kan være;

*I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal personer ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart.*

Komiteen stiller spørsmål til om departementets vurderinger i proposisjonen står seg også ved et påbud som ikke er aldersbetinget. Departementets syn er at merknadene knyttet til den foreslåtte bestemmelsen fortsatt står seg dersom det innføres et generelt påbud. Merknadene er i all hovedsak generelle. I kap. 12 annet avsnitt hvor begrepet "båt" er omtalt fremgår det at hensynet bak regelen tilsier at påbudet også gjelder ved vannsport og bruk av vannleker. Dette hensynet gjør seg også gjeldende dersom det innføres et generelt påbud. Videre er det i avsnitt fire under omtalen av begrepet "utendørs" angitt at det kan oppstå farlig situasjoner ved bruk av flyteutstyr under dekk. Dette hensynet vil også omfatte bruk av flyteutstyr for voksne under dekk.

Brudd på et påbud om bruk av flyteutstyr kan straffes med bøter jf. § 28 og forenklet forelegg jf. § 42. Et generelt påbud om bruk av flyteutstyr i en ny § 23 a vil omfattes av disse sanksjonsbestemmelsene. Justis- og beredskapsdepartementet vil foreta nødvendige endringer i forskriften om forenklet forelegg for overtredelse av småbåtloven, slik at manglende bruk av flyteutstyr kan bøtelegges med hjemmel i forskriften.