

# Nasjonalt handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019-2023



Versjon 1 // juli 2019



# Forord

**Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019-2023** er utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med en arbeidsgruppe bestående av medlemmer fra Sakkyndig Råd for Fritidsfartøy.

Handlingsplanen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP), og det er hentet inspirasjon fra nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn i handlingsplanen baserer seg i stor grad på kartleggingen av fritidsbåtulykker som ble lagt fram av Statens havarikommisjon for transport (SHT) i april 2019.

Formålet med handlingsplanen er å presentere risiko- og konsekvensreducerende tiltak mot fritidsbåtulykker, samt bidra til at offentlig myndigheter, organisasjoner og frivilligheten i enda større grad samordner innsatsen på fritidsbåtområdet.

Tiltakene i handlingsplanen er et ledd i å nå Regjeringens nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde i transportsektoren, hvor også bruk av fritidsbåt er inkludert.

Dette er første gang det utarbeides en handlingsplan mot fritidsbåtulykker hvor myndigheter og organisasjoner er samlet om tiltak for å få ned antall fritidsbåtulykker. Planen må justeres og videreutvikles. Utvikling av kunnskapsgrunnlag på fritidsbåtulykker, samt oppfølging av tiltak, vil ligge til grunn i framtidige justeringer og bidra til en mer helhetlig og omfattende handlingsplan.

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Petter A. Søreng, *Sjøfartsdirektoratet (Leder)*  
Truls Andreassen / Sverre Lundh Limtun, *Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)*  
Nils-Ole Sunde, *Hovedredningssentralen (HRS)*  
Egil Kristian Olsen / Endre Solvang, *Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)*  
Thor Messel, *Kystverket*  
Dagny Øren, *NHO Reiseliv*  
Leif Bergaas / Erik Brauner, *NORBOAT - Båtbransjeforbundet*  
Sven Anderssen, *Norges Padleforbund*  
Peter L. Larsen, *Norges Seilforbund (NSF)*  
Ole Petter Parnemann, *Politidirektoratet*  
Frode Pedersen, *Redningsselskapet*  
Øystein Hovde, *Miljødirektoratet*

Sekretariat:

John-Kristian Vatnem, Ole-Andreas Stræte og Birgitte Vælde Hammer, *Sjøfartsdirektoratet*

Andre bidragsytere:

Safetec ved Leif Inge K. Sørskår og Rolf Johan Bye, har bistått sekretariatet i utarbeidelsen av handlingsplanen.

# Innholdsfortegnelse

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Innledning</b>	<b>6</b>
Fritidsbåter i Norge	6
Mandat	6
Oppbygging	6
Avgrensninger og oppfølging av handlingsplanen	7
<b>Del 1</b>	
<b>1 Visjon og mål</b>	<b>10</b>
1.1 Nullvisjon	10
1.2 Etappemål	10
1.3 Innsatsområder	11
<b>2 Kunnskapsgrunnlaget</b>	<b>13</b>
2.1 Bruksområder og sammensetning for fritidsbåter i Norge	13
2.2 Ulykkesbildet for fritidsbåter i Norge	14
2.2.1 Ulykkesutviklingen	14
2.2.2 Karakteristikk av de omkomne som følge av ulykke	15
2.2.3 Ulykkestyper og karakteristikk av hyppigste ulykkestyper	16
2.2.4 Ulykkesrisiko	18
2.2.5 Samfunnsøkonomiske kostnader ved personulykker	19
2.3 Kilder til kunnskap	20
2.3.1 Rapporter og studier	20
2.3.2 Tilgjengelige kilder for ulykkesdata	21
<b>Del 2</b>	
<b>3 Vurderinger av innsatsområder og tiltak</b>	<b>26</b>
3.1 Innledning	26
3.1.1 Synlig politi på sjøen	27
3.1.2 Effektiv redningstjeneste	28
3.2 Innsatsområde - Sikkerhetsutstyr	29
3.2.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot sikkerhetsutstyr	30
3.2.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot sikkerhetsutstyr	31
3.3 Innsatsområde - Rusmidler	36
3.3.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot rusmidler	36
3.3.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot rusmidler	38
3.4 Innsatsområde - Sikkerhet ved brygge/havn	40
3.4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot sikkerhet ved brygge/havn	40
3.4.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot sikkerhet ved brygge/havn	41
3.5 Innsatsområde - Fart	43
3.5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot fart	44

3.5.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot fart	45
<b>3.6</b>	<b>Innsatsområde - Fartøysikkerhet</b>	<b>48</b>
3.6.1	Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot fartøysikkerhet	48
3.6.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot fartøysikkerhet	48
<b>3.7</b>	<b>Innsatsområde - Farleder</b>	<b>50</b>
3.7.1	Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot farleder	50
3.7.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot farleder	51
<b>3.8</b>	<b>Innsatsområde - Utleie av båt</b>	<b>52</b>
3.8.1	Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot utleie av båt	53
3.8.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot utleie av båt	53
<b>3.9</b>	<b>Innsatsområde - Båtførers kompetanse</b>	<b>55</b>
3.9.1	Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot kompetanse til båtfører	55
3.9.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot båtkbrukernes kompetanse	57
<b>3.10</b>	<b>Innsatsområde - Forbedring av faktagrunnlag</b>	<b>59</b>
3.10.1	Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot forbedring av faktagrunnlag	59
3.10.2	Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot faktagrunnlaget	60
<b>4</b>	<b>Andre tiltak</b>	<b>62</b>
4.1	Styrke sjøisikkerheten gjennom et obligatorisk småbåtregister	62
	Referanser	65
	Vedlegg 1 - Om Sakkyndig råd for fritidsfartøy	67
	Vedlegg 2 - Oppfølgingstiltak	73

# Innledning

## Fritidsbåter i Norge

Som kystnasjon og et land med mange innsjøer og vassdrag, er båtliv en viktig fritidsaktivitet for mange nordmenn. Ifølge båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018), er det over 900 000 fritidsbåter i Norge, og mer enn 30 % av alle norske husstander disponerer en eller flere fritidsbåter. Tetthet av fritidsbåter varierer mellom landsdelene. I Nord-Norge og Sør- og Vestlandet har hver tredje husstand én eller flere båter. Lavest båt-tetthet er det i hovedstadsregionen, der mindre enn en fjerdedel av husstandene har båt.

I tillegg til de som tilhører husstander med båt, er det også flere som deltar i båtlivet ved å leie, låne eller å være sammen med venner og bekjente som har tilgang til båt. Båtundersøkelsen i 2018 viser at i overkant av 2,2 millioner nordmenn har vært ute på sjøen en eller flere ganger i løpet av 2017. Dette utgjør flere enn 40 % av alle nordmenn. Siden 2011 har antall båter og brukere økt med henholdsvis 26 % og 30 %. I tillegg til nordmenn er det en del utenlandske båtbrukere, spesielt turister fra skandinaviske land og Tyskland. Utenlandske båtturister utgjør en liten andel av alle båtbrukere, men antallet øker.

## Mandat

Ved brev av 14. januar 2019 ba Nærings- og fiskeridepartementet Sjøfartsdirektoratet om å sette i gang arbeid med en nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker:

*I Stortingsmelding nr. 33 (2016-2017) NTP 2018-2029 fremgår det at regjeringen har en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Videre fremgår det at regjeringen, i tråd med nullvisjonen, vil redusere risikoen forbundet med bruk av fritidsbåter. Dette innebærer en visjon om ingen omkomne eller hardt skadde ved bruk av fritidsbåter. Handlingsplanen skal ta utgangspunkt i nullvisjonen, og planen skal være flerårig. I arbeidet med handlingsplanen er det naturlig å se hen til nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, og den pågående kartleggingen av fritidsbåtulykker som gjennomføres av Statens havarikommisjon for transport.*

*Offentlige myndigheter, organisasjoner og frivilligheten bør i enda større grad enn i dag samordne innsatsen på fritidsbåtområdet. Det er et mål å få til et forpliktende samarbeid med relevante aktører på fritidsbåtområdet, og arbeidet med å utvikle handlingsplanen skal derfor skje i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy.*

*Departementet ber om at Sjøfartsdirektoratet innkaller medlemmene i Sakkyndig råd for fritidsfartøy til møte så snart som mulig for å starte opp arbeidet. Den første handlingsplanen skal ferdigstilles innen juni 2019, og planen skal revideres med jevne mellomrom. Departementet ber om å bli holdt orientert om fremdriften.*

## Oppbygging

Handlingsplanen er delt inn i to hoveddeler:

- **Del 1** – Mål og grunnlag for handlingsplan (kapittel 1 og 2).
- **Del 2** – Innsatsområder og tiltak (kapittel 3 og 4)

**Del 1** beskriver visjon og mål for handlingsplanen, hovedtrekk i ulykkesutviklingen, og oversikt over tilgjengelige data- og kunnskapskilder.

**Del 2** tar for seg de ulike innsatsområdene arbeidsgruppen har vurdert som viktige i arbeidet for å redusere fritidsbåtulykker. Under hvert innsatsområde er arbeidsgruppens vurderinger av satsningsområdet og valg av tiltak beskrevet, med påfølgende opplisting av tiltakene.

Handlingsplanen inneholder 67 oppfølgingstiltak, med mulighet for å legge til flere tiltak ved framtidige revideringer.

De ni innsatsområdene i del 2 er:

**Sikkerhetsutstyr**

**Rusmidler**

**Sikkerhet ved brygge/havn**

**Fart**

**Fartøysikkerhet**

**Farleder**

**Utleie av båt**

**Båtførers kompetanse**

**Forbedring av faktagrunnlag**

I tillegg er det et kapittel som tar for seg *andre tiltak*.

Handlingsplanen har to vedlegg. Vedlegg 1 gir en kort beskrivelse av Sakkyndig Råd for Fritidsfartøy og rådets medlemmer. I vedlegg 2 er alle oppfølgingstiltak samlet i en tabell.

**Avgrensninger og oppfølging av handlingsplanen**

Handlingsplanen skal være et flerårig prosjekt hvor målet er at planen skal justeres med jevne mellomrom. Tiltakene som framkommer i handlingsplanen er i hovedsak basert på fakta, og arbeidsgruppen har, i denne første versjonen, valgt å fokusere på gjennomførbare tiltak i planperioden.

Det er naturlig nok usikkerhet knyttet til om omfanget av tiltak i handlingsplanen er tilstrekkelig for å nå etappemålet om maksimalt 17 omkomne i 2023, som beskrevet i kapittel 1.2. Arbeidsgruppen vil derfor i perioden diskutere behov for å komme med supplerende tiltak og justering av eksisterende tiltak. Utvikling i kunnskapsgrunnlaget for fritidsbåtulykker, samt oppfølging av tiltak, vil ligge til grunn i framtidige justeringer og bidra til en mer helhetlig og omfattende handlingsplan.

Hver enkelt aktør skal, så godt det lar seg gjøre, gjennomføre tiltak som tilfaller deres ansvarsområde. Sjøfartsdirektoratet vil innhente status på de ulike tiltakene. Tiltakene som er foreslått i handlingsplanen baserer seg på forventede økonomiske rammer. Dersom de økonomiske rammene blir lavere, vil en kunne risikere at tiltakene ikke blir gjennomført.

# Del 1

- Mål og grunnlag for handlingsplanen





# 1. Visjon og mål

## 1.1 Nullvisjon

I Stortingsmelding nr. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 framgår det at Regjeringen har en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med omkomne eller hardt skadde i transportsektoren. Videre framgår det at Regjeringen, i tråd med nullvisjonen, vil redusere risikoen forbundet med bruk av fritidsbåter.

### **Dette innebærer en visjon om ingen omkomne eller hardt skadde ved bruk av fritidsbåter.**

Nullvisjonen har et viktig *etisk perspektiv* som legger en del premisser. Det anerkjenner at hvert menneske er unikt og uerstattelig. Videre at hver gang noen blir drept eller hardt skadet så må man sikre nødvendig læring for å finne ut hvordan man kan unngå lignende hendelser.

Nullvisjonen har et utvidet *ansvarsperspektiv*. I de fleste trafikksystem i verden har individet omtrent hele ansvaret for sikkerheten, og regelverket er lagt opp slik at den enkeltes atferd må være slik at ulykker ikke oppstår. I kontrast til dette, så flytter nullvisjonen ansvaret over på alle aktører som kan påvirke trafiksikkerheten (Tingvall & Haworth, 2000). For bruk av fritidsbåter gjelder det både båtførere, myndigheter, og andre som kan påvirke sikkerheten knyttet til bruk av fritidsbåter.

Nullvisjonen har også et *kunnskapsperspektiv*. Det innebærer å ha kunnskap om den konteksten som fritidsbåter opererer i, og det innebærer å ta høyde for behovene, feilene, svakhetene og overlevelsessevnen tilhørende båtførerne.

Regulerende faktorer, som for eksempel fartsgrenser, må bli bestemt ut fra fartøyets egenskaper og kunnskap om farvannet fartøyet brukes i, slik at det ikke overgår nivået av skade en menneskekropp kan tåle (Tingvall & Haworth, 2000).

Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen – og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten ved bruk av fritidsbåt.

## 1.2 Etappemål

I perioden 2009–2018 omkom 351 personer i forbindelse med fritidsbåtulykker. Antall omkomne har vist en avtagende tendens gjennom perioden, samtidig som antall fritidsbåter har økt, med størst økningen blant de minste båtene.

Gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det ikke fastsatt konkrete etappemål på fritidsbåtområdet, slik det ble gjort for veitrafikken.

Arbeidsgruppen har imidlertid fastsatt følgende etappemål på vei mot å nå nullvisjonen:

### **Det skal maksimalt være 17 omkomne som følge av fritidsbåtulykker i 2023.**

Etappemålet er basert på at det etter neste fireårsperiode skal være oppnådd en 50 % reduksjon i antall omkomne sammenlignet med snittet for 2009–2018 (35 omkomne per år).

Per i dag finnes det ikke tilstrekkelig datagrunnlag knyttet til hardt skadde ved fritidsbåtulykker. Det er derfor ikke mulig å sette et etappemål for hardt skadde i denne første versjonen av handlingsplanen. Det vises til tiltak under kapittel 3.10 hvor en skal arbeide for å etablere et datagrunnlag også på hardt skadde ved fritidsbåtulykker.

Etappemål vedrørende hardt skadde vil bli tatt inn i handlingsplanen når datagrunnlaget er tilstrekkelig.

### 1.3 Innsatsområder

Arbeidsgruppen har etablert ni innsatsområder hvor en anser at endringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall omkomne ved fritidsbåtulykker. Under hvert innsatsområde har arbeidsgruppen satt ulike tiltak som skal gjennomføres i planperioden. Tiltakene skal bidra til at planens overordnede etappemål oppnås i 2023.

For å operasjonalisere etappemålet kan det benyttes tilstandsindikatorer og tilstandsmål. En indikator kan defineres som en målbar enhet som kan bli brukt til å beskrive tilstanden til et fenomen (Øien, 2001, Øien & Sklet, 2001), og hvor den faktiske tilstanden er ukjent (Haugen et al. 2012). Uttrykt på en annen måte kan en si at en indikator reflekterer og/eller samvarierer med det fenomenet man ønsker å få kunnskap om. Normalt må man ha flere indikatorer for å kunne gi tilstrekkelig forståelse for et fenomen.

I første versjon av handlingsplanen har arbeidsgruppen valgt å knytte én indikator på antall omkomne eller andel dødsulykker til seks av innsatsområdene. En dødsulykke er en ulykke med én eller flere omkomne.

Tabell 1 under viser disse operasjonaliserte tilstandsindikatorer samt historisk tilstand. Basert på historisk tilstand innenfor hvert innsatsområde kan en reduksjon av antall omkomne og dødsulykker sammenlignes med det overordnede etappemålet om 50 % reduksjon av antall omkomne innen 2023.

Tabell 1 Innsatsområder, tilhørende tilstandsindikatorer og historisk tilstand.

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Sikkerhetsutstyr	Antall omkomne per år som ikke benyttet flyteutstyr	I gjennomsnitt 19 (19,3) omkomne per år i årene 2013-2017
Rusmidler	Antall omkomne per år påvirket av rusmidler	I gjennomsnitt 9 (9,4) omkomne* per år i årene 2013-2017 (inkludert fall til sjø mellom båt og brygge)
Sikkerhet ved brygge/havn	Antall omkomne per år i forbindelse med fall mellom båt og brygge/havn	I gjennomsnitt 3 (3,1) omkomne per år i årene 2013-2017
Fart	Antall omkomne per år som følge av høy hastighet	I gjennomsnitt 2 (1,6) omkomne** per år i årene 2013-2017
Farleder	Antall omkomne per år som følge av grunnstøtinger	I gjennomsnitt 4 (3,7) omkomne per år i årene 2008-2017
Utleie av båt	Antall omkomne per år hvor utleie eller (fiske)turist er registrert	I gjennomsnitt 5 (4,6) omkomne per år i årene 2013-2017

Angitte referansedata i Tabell 1 baserer seg på funn fra SHTs analyse (SHT, 2019b).

\*Antall omkomne der en eller flere av personene som var involvert i ulykken kan ha vært ruspåvirket.

\*\*Antall omkomne der ulykken kan ha oppstått under høy hastighet.

Det er knyttet usikkerhet til historiske grunndata spesielt på områdene rusmidler og fart ettersom det ikke har vært gode nok rutiner på å registrere dette systematisk tidligere. SHT bemerker i sin rapport (SHT, 2019b) at dataene ikke inneholder informasjon om promille- eller hastighetsnivå.

Det er viktig å merke seg at tallet på omkomne som var ruspåvirket inkluderer båtførere, passasjerer og de som omkom etter fall mellom båt og brygge. Det er også rimelig å anta at det finnes noen flere dødsulykker som er knyttet til høy fart enn det de historiske dataene tilsier. Dette vil da ha sammenheng med rapporterings- og registreringsrutiner. I mange fritidsbåtulykker er det også vanskelig å fastsette hastighet ved ulykkestidspunktet.

Arbeidsgruppen vil presisere at det i sammenheng med handlingsplanen er utviklet flere indikatorer som kan brukes til å sette tilstandsmål og måle effekt av tiltak. Disse kan brukes og evalueres i kommende periode for å oppnå økt forståelse for sammenheng mellom ulykkestyper, innsatsområder og tiltak.

Flere av indikatorene som er under utvikling mangler referansedata. På to av innsatsområdene, «Fartøysikkerhet» og «Båtførers kompetanse», er det ikke oppgitt indikatorer for antall omkomne fordi data på dette ikke er registrert tidligere. Innsatsområdet «Forbedring av faktagrunnlag» beskriver tiltak for hvordan relevant data kan framskaffes for å utvikle indikatorer og etablere tilstandsmål for alle innsatsområder.

Tabell 2 angir tilstandsmål for sistnevnte innsatsområde:

Tabell 2 Innsatsområdet «Faktagrunnlag» og tilhørende tilstandsmål

Innsatsområde	Tilstandsmål
Forbedring av faktagrunnlag	Det er etablert en bedre statistikk over omkomne, herunder med medvirkende årsaker til dødsulykker, tekniske forhold knyttet fartøy mv.
	Det er implementert en statistikk over hardt skadde ved fritidsbåtulykker.
	Det er etablert gode rutiner for datainnhenting om hvor ulykkene skjer.
	Det er utarbeidet og etablert flere proaktive sikkerhetsindikatorer.

## 2. Kunnskapsgrunnlaget

Nullvisjonen har et kunnskapsperspektiv som innebærer å ha bred og relevant kunnskap om bruk av fritidsbåter, det tilhørende risikobildet for båtførere og passasjerer, hvilke aktører som påvirker risikobildet og hvordan, samt nytte og effekt av risiko-reducerende tiltak.

Kunnskapsgrunnlaget er basert på innsamlet data og statistikk, og innebærer også en forståelse for hvorfor ulykker inntreffer, hvordan de forløper og hvilke konsekvenser de har. Dette innebærer også konsekvenser for samfunnet.

Kunnskapsgrunnlaget skal også bidra til å identifisere usikkerhet og hva slags kunnskap som mangler, slik at aktører som arbeider med innhenting og forståelse av data skal kunne utvikle bedre kunnskapsgrunnlag for bruk i framtiden.

### 2.1 Bruksområder og sammensetning for fritidsbåter i Norge

Båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018) viser at i 2017 ble 83 % av Norges samlede båtpark benyttet i løpet av sesongen. Båtene ble benyttet i gjennomsnitt 28 dager hver. Dette gir i alt 16 millioner brukstilfeller i løpet av året. Ikke unaturlig er det juli, med fellesferie og sommertemperatur, som representerer høysesongen. I alt 30 % av brukstilfellene eller 4,8 millioner båtturer fant sted denne måneden.

Videre viser båtlivsundersøkelsen at dags- og ettermiddagsturer er aller vanligste bruksform, og 7 av 10 oppgir at det er dette de vanligvis benytter fritidsbåten til. Nesten 2 av 3 oppgir dessuten at båten benyttes til fisketurer. Også helgeturer med overnatting er relativt vanlig, da 1 av 6 oppgir slik bruk. 1 av 10 benytter båten til ferieturer.

Ifølge båtlivsundersøkelsen finnes det om lag 190 000 båter med overnattingsmuligheter i Norge. Båter med overnattingsmuligheter representerer mer enn 1,6 millioner overnattinger. Hver av båtene med slik mulighet ble benyttet til 9 overnattinger i gjennomsnitt.

Båtlivet er sterkt forbundet med mange positive assosiasjoner. Naturopplevelse og friluftsliv er sterke drivkrefter, sammen med frihetsfølelse og sosialt samvær på sjøen. Fred og ro er også viktig for svært mange. Disse forholdene ble identifisert som «viktig» av 70 % eller mer av de spurte i båtlivsundersøkelsen.

Tabell 3 viser ulike typer fritidsbåter i Norge, og utviklingen siste årene. Kano/kajakk og motorbåt uten overnattingsmulighet er de båttypene med størst økning fra 2011 til 2017. Seilbåter har hatt størst nedgang. Med bakgrunn i at det ikke finnes et obligatorisk båtregister, finnes det ikke noen eksakte tall på antall fritidsbåter i Norge. Båtlivsundersøkelsen 2018 gir imidlertid et godt estimat, men det vil være noe usikkerhet knyttet til disse tallene, i og med at de baseres seg på intervju av et utvalg av befolkningen.

Tabell 3 Antall fritidsbåter fordelt på båttypen i 2011 og 2017. Kilde: Båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018).

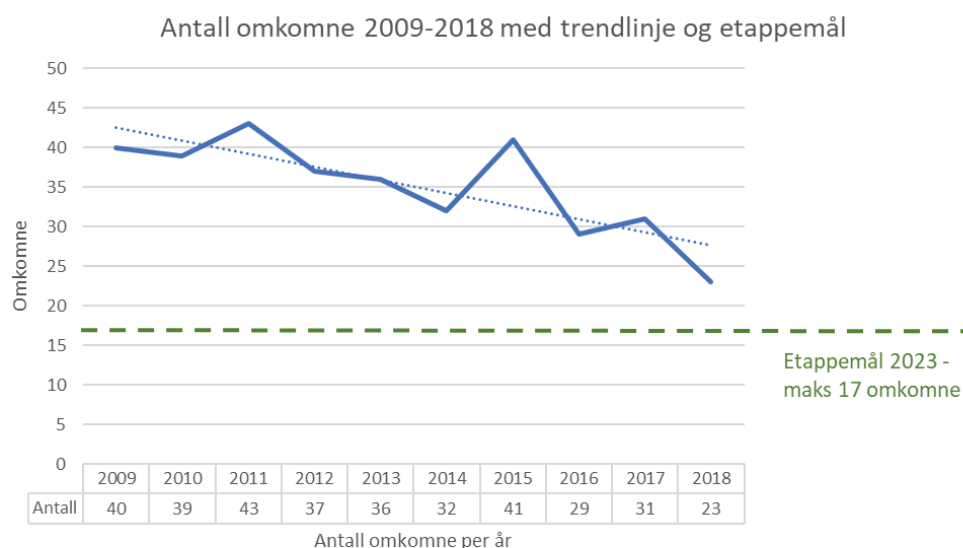
Type fritidsbåt	2011	% av flåte	2017	% av flåte	Endring
Kano, kajakk	80 000	11 %	170 000	18 %	+ 113 %
Jolle, robåt uten motor	152 000	20 %	165 000	17 %	+ 9 %
Vannscooter			10 000	1 %	
Motorbåt uten overnattingsmulighet	291 000	39 %	402 000	42 %	+ 38 %
Motorbåt med overnattingsmulighet	176 000	23 %	161 000	17 %	- 9 %
Seilbåt uten overnattingsmulighet	17 000	2 %	13 000	1 %	- 24 %
Seilbåt med overnattingsmulighet	35 000	5 %	27 000	3 %	- 23 %
<b>SUM flåte</b>	<b>751 000</b>		<b>948 000</b>		<b>+ 26 %</b>

Generelt er endringene i flåtesammensetningen liten. Størst endring er knyttet til nedgangen i andel seilbåter og motorbåter med overnattingsmuligheter. Dette betyr imidlertid at det har blitt en større andel mindre båter i løpet av de siste årene. Med hensyn til arbeidet med å utvikle sikkerhetsfremmende tiltak er dette relevant, siden det er knyttet ulike typer risiko til de forskjellige båttypene. Den nylige studien foretatt av Statens havarikommisjon for transport (SHT) bidrar til å bekrefte dette (SHT, 2019a, b).

## 2.2 Ulykkesbildet for fritidsbåter i Norge

### 2.2.1 Ulykkesutviklingen

Båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018) viser at antall fritidsbåter har økt betydelig de siste årene, fra anslagsvis 750 000 i 2011 til anslagsvis 948 000 i 2017. Samtidig har det vært en positiv trend i reduksjon av antall dødsulykker og omkomne per år. Dødsulykker er ulykker med én eller flere omkomne. 2018 var året med laveste antall omkomne siste ti-årsperiode, med 23 omkomne knyttet til ulykker med fritidsbåter. I perioden 2009-2018 er det registrert 351 omkomne, og i snitt innebærer dette 35 dødsfall i året (SHT, 2019a, b). Se utviklingen i Figur 1.



Figur 1 Antall omkomne i fritidsbåtulykker 2008-2017 per år. (Kilde: SHT, 2019b)

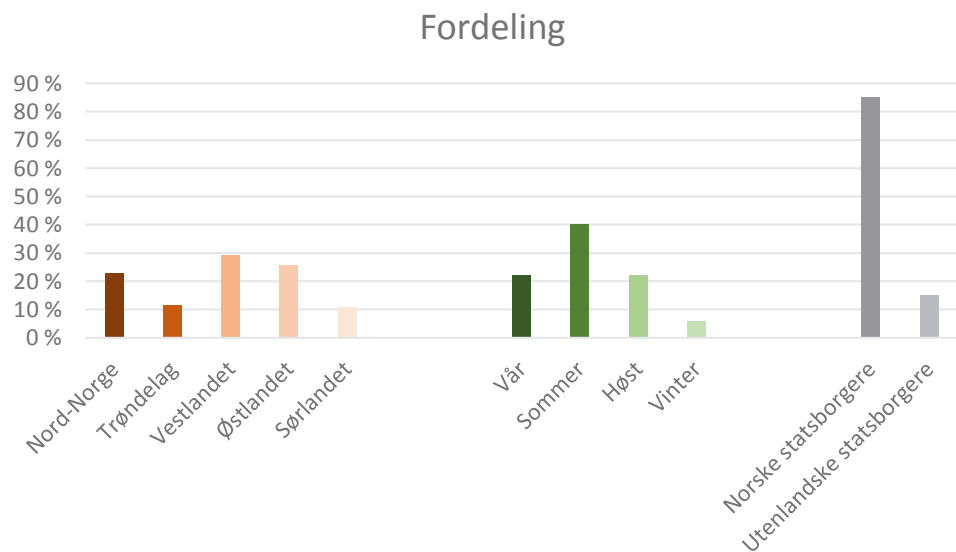
Statistikk fra 2008-2017 (SHT 2019b) viser at de fleste dødsulykkene har skjedd ved bruk av motorbåt. Om lag 75 % av disse ulykkene er knyttet til motorbåt under 26 fot (8 meter). Andelen motorbåter involvert i dødsulykker i den tidligere perioden 1988-2006, var om lag 50%.

### 2.2.2 Karakteristikker av de omkomne som følge av ulykke

SHT-rapporten (SHT 2019a,b) oppsummerer generelle karakteristikker for omkomne i ulykker knyttet til fritidsbåter. Under følger en gjengivelse av noen av karakteristikkene, fordelt på geografi, sesong, statsborgerskap, kjønn, hvorvidt det ble benyttet flyteutstyr, om båten ble brukt til fiskeaktiviteter, og hvorvidt båten var utleid til turister eller andre.

#### Perioden 2008-2017

Figur 2 viser karakteristikker for omkomne i perioden 2008-2017 basert på geografi, sesong og statsborgerskap.



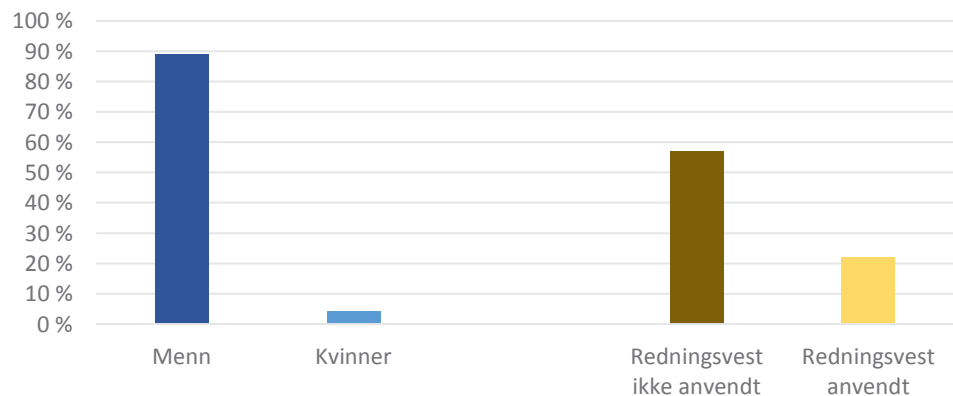
Figur 2 Omkomne 2008-2017 fordelt på ulike karakteristikker (SHT, 2019b)

Det er betydelige geografiske forskjeller med hensyn på antall dødsulykker. Fylkene med størst antall dødsulykker er Trøndelag, Nordland, Hordaland og Møre og Romsdal. I andre enden er Oslo, Buskerud, Hedmark og Akershus med færrest antall omkomne (SHT, 2019b).

#### Perioden 2013-2018

Figur 3 viser karakteristikker for omkomne i perioden 2013-2017 basert på kjønn og hvorvidt flyteutstyr ble anvendt eller ikke.

## Fordeling



Figur 3 Omkomne 2013-2017 fordelt på ulike karakteristikk (SHT, 2019b)

Gjennomsnittsalderen for de som omkommer er 55 år for menn og 44 år for kvinner. Hendelser med kollisjon, grunnstøtinger og kontaktskader har noe lavere aldersgjennomsnitt enn øvrige ulykkestyper.

I omtrent en tredjedel av hendelsene med omkomne er det registrert at personer om bord drev fiskeaktivitet eller hadde til hensikt å drive med fiskeaktivitet. I over halvparten av ulykkene med fiskeaktivitet har vedkommende vært alene. 21 % av hendelsene i tilknytning til fiske involverte utenlandske statsborgere.

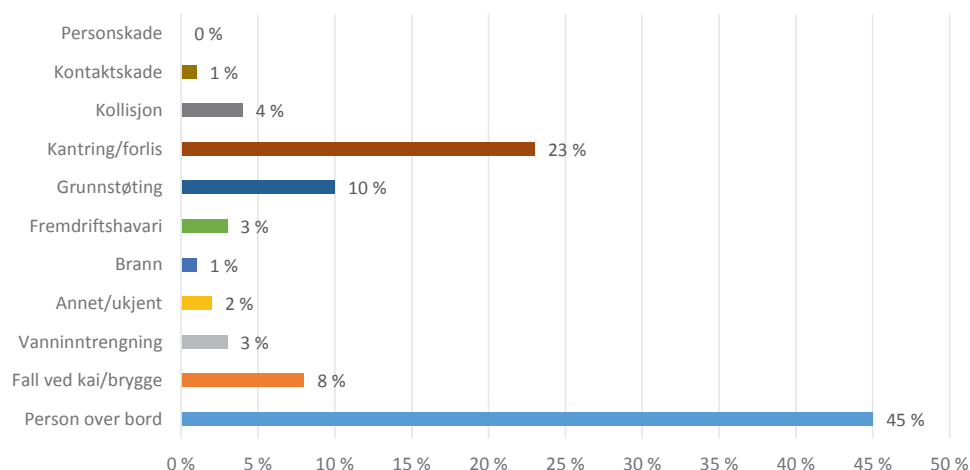
14 % av dødsulykkene kan knyttes til leie av båt eller turisme, og i hovedsak til ulykkestypene kantring/forlis (44 %) og person over bord (35 %) (SHT, 2019b). SHT-rapporten som omhandler omkomne i 2018 (SHT, 2019a) viser at sju av de i alt 21 omkomne (33 %) hadde leid eller lånt båt. Fem av disse sju var turister.

### 2.2.3 Ulykkestyper og karakteristikk av hyppigste ulykkestyper

Figur 4 viser fordeling av antall omkomne på ulykkestyper i perioden 2008-2017. Person over bord, kantring/forlis, grunnstøting/kollisjon og fall mellom båt og brygge/kai er de ulykkestypene som har tatt flest liv, og utgjør tilsammen 90 % av alle dødsulykkene, hvor person over bord utgjør halvparten av disse (SHT, 2019b). Figur 5 viser fordeling og antall omkomne på ulykkestyper i 2018. Kategorien annet/ukjent innbefatter illebefinnende.

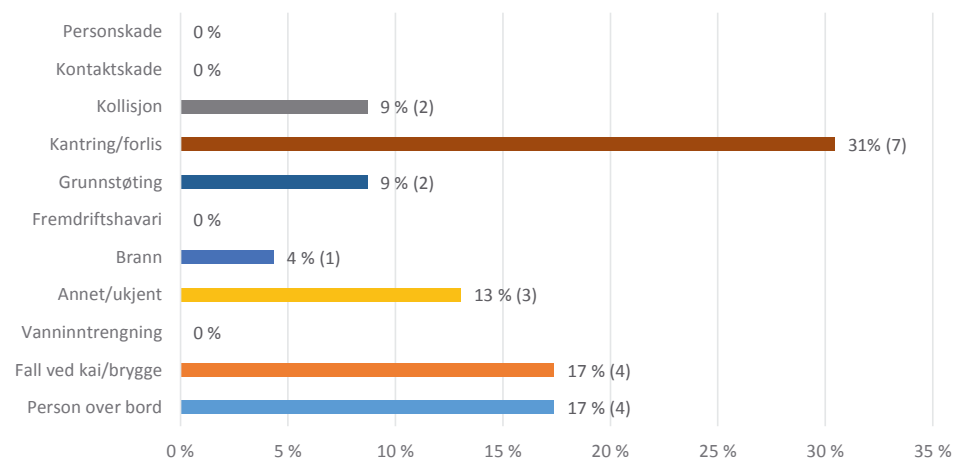


Antall omkomne fordelt på ulykkestype 2008-2017



Figur 4 Fordeling av antall omkomne per ulykkestype 2008-2017 (Kilde: SHT, 2019b)

Antall omkomne fordelt på ulykkestype 2018



Figur 5 Fordeling av antall omkomne per ulykkestype 2018 (Kilde: SHT, 2019a)

Det er begrenset informasjon om årsakene til hendelser med person over bord. I perioden 2013-2017 er forhold som dårlig vær-/sjø-/siktforhold og rus registrert i henholdsvis 13 % og 11 % av hendelsene. Person over bord inntreffer relativt sett hyppigere på natten enn andre ulykkestyper. Motorbåt og kano/kajakk er de fartøystypene med flest hendelser. Normalisert mot antall fartøy, er imidlertid seilbåt den fartøystypen med størst ulykkesfrekvens (SHT, 2019b). De fire dødsulykkene i 2018 var knyttet til tre motorbåter og én seilbåt, og fant sted når fartøyene hovedsakelig var underveis. Det er knyttet usikkerhet til de direkte årsakene til ulykkene. Mulige medvirkende årsaker til de ulike ulykkene innbefatter forhold som sterk vind. I ett av tilfellene er det mistanke om ruspåvirkning.

Registrerte mulige medvirkende årsaker til forlis/kantringsulykker i perioden 2008-2017 omfatter dårlig vær, sjø- og siktforhold (20 %), manglende kunnskap/erfaring, leid båt, samt rus (3-4 % av registrerte hendelser). Flest forlis/kantringer har skjedd i forbindelse med bruk relativt små motorbåter og kano/kajakk (SHT, 2019b). De seks kantrings-

ulykkene i 2018 var alle knyttet til bruk av relativt små båter, med ingen eller liten motorkraft. Medvirkende årsaker til kantringene ved bruk av jolle og robåt antas å være lavt fribord - og bruk av eldre fartøy med andre krav til stabilitet enn det som stilles til nyere båter. Ingen av kantringsulykkene i 2018 antas å involvere bruk av rusmidler (SHT, 2019a).

Omtrent 2/5 av grunnstøtingsulykkene i perioden 2013-2017 fant sted om natten (41 %), og rundt 1/3 var knyttet til bruk av rusmidler. Analyser av de fire dødsulykkene i forbindelse med grunnstøtinger og kollisjoner i 2018 viser at høy fart var et kjennetegn ved alle (over 20 knop). Alle ulykkene fant sted i tussmørket (mellom kl. 23 og 02 om natten). Av totalt involverte i ulykkene var 10 av 12 ruspåvirket. Fire personer omkom som følge av grunnstøtinger og kollisjoner, to omkom av kollisjonsskadene og to druknet.

For dødsulykker knyttet til fall fra kai/brygge i forbindelse med entring av fritidsbåt er det per i dag begrenset informasjon om mulige årsaker til hendelsene. Tilgjengelige data for perioden 2013-2017 viser at 45 % av dødsulykkene involverte bruk av rusmidler (SHT, 2019b). I 2018 omkom fire personer som følge av fall i sjøen mellom båt og brygge. Fellestrekk ved disse fire ulykkene var at de hovedsakelig fant sted om natten etter utelivs-aktiviteter (mellom kl. 02 og 05) og at de involverte personene var over 50 år (SHT, 2019a). I hovedsak var personene tydelig ruspåvirket og brukte ikke flytemidler, og det tok minst en time før andre ble klar over nødsituasjonen. I alle tilfellene lå motorbåtene (20-31 fot) fortøyd til flytebrygge - og formålet med entringen var å overnatte eller oppholde seg i båten.

#### 2.2.4 Ulykkesrisiko

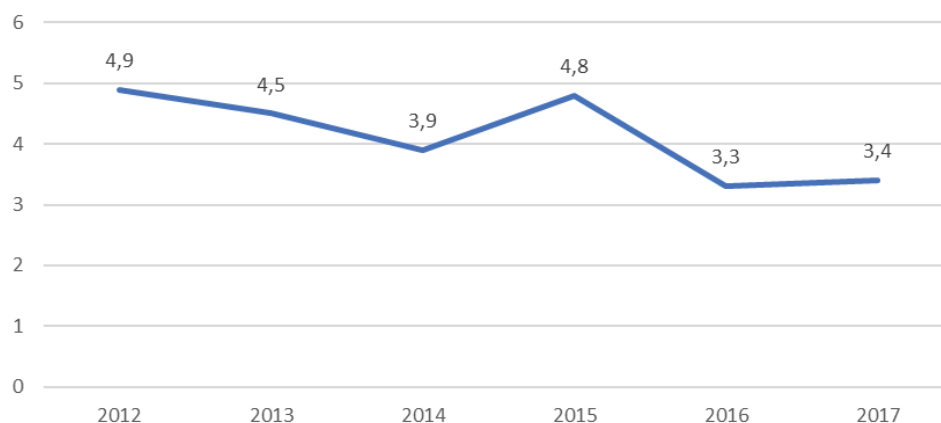
For å vite hvilke risikoreduserende tiltak som er mest hensiktsmessige, må en danne et risikobilde hvor flere variabler og faktorer blir vurdert. Endringene i antall ulykker er ikke ensbetydende med endringer i risiko. Variasjoner i antall ulykker fra år til år kan også f.eks. skyldes endringer i antall båter, båttyper og bruksområder. Absolutte tall er derfor lite egnet til å vurdere trender over tid, eller til å sammenligne grupper eller kategorier (f.eks. båttyper og ulykkestyper).

For å vurdere risiko er det derfor viktig å kontrollere for eventuelle endringer i aktivitetsnivå. Normalisert per 100 000 fritidsbåter, var det 4,4 dødsfall i perioden 2010-2015 (Amundsen og Bjørnskau, 2017). Målt for perioden 2010-2015 var tilsvarende frekvens 4,0. Dette viser en liten nedgang i frekvensen.

Basert på oppgitte antall omkomne fra SHTs kartlegging av historiske fritidsbåtulykker og antall fritidsbåter fra båtlivsundersøkelsen fra 2018 (KNBF et al., 2018), har Safetec beregnet årlige dødsulykkesfrekvenser (per 100 000 fritidsbåter) for årene 2012-2017.

I hele tidsperioden under ett, har det vært 4,1 ulykker per 100 000 fritidsfartøy. Beregninger av årlige ulykkesfrekvenser basert på antall fartøy, viser en nedadgående trend i perioden. I 2012 var det 4,9 dødsfall per 100 000 båter, mens den tilsvarende frekvensen i 2017 var 3,4 (Figur 6).

## Antall døde per 100 000 registrerte fartøy



Figur 6 Antall døde per 100 000 registrerte fartøy (Kilde: Safetec)

I antall er det flest dødsulykker knyttet til bruk av motorbåt sammenlignet med andre fartøystyper, men dette henger sammen med at det også er størst antall av motorbåter i flåten av fritidsbåter. Ved å sammenligne antall dødsulykker med henholdsvis motorbåt og seilbåt i 2018, og kontrollerer for antall båter, framgår det at seilbåter hadde en høyere frekvens av dødsulykker per 100 000 båter.

Antall fartøy som normaliseringsfaktor er i seg selv et relativt dårlig mål på hvor mye båtbrukere er eksponert for risiko knyttet til båtbruken. Dette skyldes at omfanget av bruken av båt kan variere mellom fartøystyper og brukergrupper, og for å danne et mer riktig risikobilde kan det være hensiktsmessig å kombinere med andre normaliseringsfaktorer. Antall kilometer er en annen normaliseringsfaktor som dermed kan anvendes.

TØI har beregnet risikoen for forsikringsmeldte ulykker til å være på 11 per million båt-kilometer (Amundsen og Bjørnskau, 2017). Til sammenligning med biltrafikk har personbiler en risiko for forsikringsmeldte ulykker på 7,4 per million kjøretøykilometer. Selv om risikoen for en ulykke framstår som høyere for fritidsbåter enn for personbilen, er risikoen vesentlig høyere for bruk av sykler eller motorsykler (Amundsen og Bjørnskau, 2017). Samtidig skjer det dødsulykker med bruk av fritidsbåter som ikke er i bevegelse, og antall kilometer alene er ikke en tilstrekkelig normaliseringsvariabel.

### 2.2.5 Samfunnsøkonomiske kostnader ved personulykker

I et rundskriv fra Finansdepartementet (R-109/14) er verdien av et statistisk menneskeliv (VSL) satt til 30 millioner 2012-kroner, og det doblete for barn (60 millioner kroner), (Finansdepartementet 2014). Verdien skal realprisjusteres i henhold til utviklingen i brutto nasjonalprodukt (BNP) per innbygger. Basert på SSBs konjunkturtendenser har Finansdepartementet estimert at verdien av et statistisk menneskeliv utgjør 34,65 millioner 2019-kroner. Basert på en verdsettelsesstudie gjennomført av TØI (Ramjerdi et al., 2010) så er enhetskostnaden for hardt skadde på 10,59 millioner 2009-kroner. Justert for BNP estimerer vi enhetskostnaden til 14,37 millioner 2019-kroner.

Kostnadene omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. Den såkalte velferdseffekten er verdien av velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever som følge av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår (Ramjerdi et al., 2010).

Basert på VSL, representerer antall omkomne i fritidsbåtulykker et samfunnsøkonomisk tap på omtrent 7 milliarder kroner fra 2012-2018, i snitt et tap på 1 milliard kroner i året (her antatt kun voksne som har omkommet, ettersom det samfunnsøkonomiske tapet for barn høyere).

Det samfunnsøkonomiske tapet knyttet til hardt skadde som følge av fritidsbåtulykker kommer i tillegg. Kostnader knyttet til redningsaksjoner er heller ikke tatt med her, viser til egen rapport utviklet for Redningsselskapet (Holmen et al., 2016)

### 2.3 Kilder til kunnskap

SHT har nylig gjennomført en omfattende kartlegging og analyse av fritidsbåtulykker i perioden 2008-2017 (SHT, 2019b), samt en dybdestudie av dødsulykkene i 2018 (SHT, 2019a). Dette er oppsummert i en hovedrapport (SHT, 2019c). Kartleggingen baserer seg på ulykkesdata fra ulike kilder. Hovedkildene har vært saksbehandlingssystemene til Hovedredningssentralene Nord og Sør, Politiet og Redningsselskapet.

Ved alle dødsulykkene er politiets dokumenter i sakene gjennomgått. I tillegg benyttes data fra Kystradioen, HRS logg og Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase som supplerende kilder. Rapporten gir en oversikt over utviklingen av antall dødsulykker i den aktuelle perioden, samt forhold som kjennetegner ulike definerte ulykkestyper. Analysen gir indikasjoner på mulige medvirkende årsaker til at ulykkene oppsto, og hva som bidro til at dødsfall ble en konsekvens av ulykken.

#### 2.3.1 Rapporter og studier

Tidligere studier i Norge, relatert til ulykker med fritidsbåter, omfatter bl.a.:

- Rapport om Skadebildet i Norge, utgitt av Folkehelseinstituttet 2019 (Ohm, E., Madsen, C., Alver, K. 2019).
- Evalueringsrapport Klar for sjøen-kampanjen. (Eriksrud, 2018).
- TØI rapport fra 2017, basert på ulykkesdata fra Sjøfartsdirektoratet og spørreskjemaundersøkelse blant eiere av registrerte båter i Småbåtregistret (Amundsen og Bjørnskau, 2017).
- Sikkerhetsstatus for fritidsaktiviteter i Norge, deriblant motoriserte fritidsbåter, seilbåter seilbrett, surfbrett, kano, kajakk for perioden 1999-2015 (Horgen, 2017). Analysen er basert på data fra Levekårsundersøkelsene til Statistisk Sentralbyrå (aktivitetsdata) og Sjøfartsdirektoratet (ulykkesdata).
- Samfunnsnyttens av Redningsselskapets virksomhet (Holmen et al., 2016).
- Evaluering av påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåt (Flatnes et al., 2016).
- Studie av forhold knyttet til drukningsulykker i perioden 2001 til 2012 (Idland, 2016). Analysen er basert på data fra Sjøfartsdirektoratet og Dødsårsaksregisteret.
- Båtlivsundersøkelsene for 2012 og 2018 (KNBF et al., 2012, 2018). Undersøkelsene kartlegger bl.a. antall fritidsbåter og båtbrukeres formelle og uformelle kompetanse.

Videre har sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, og tiltak for å bedre sikkerheten har vært tema i bl.a. følgende offentlige utredninger, proposisjoner og rapporter i løpet av de siste åtte årene (listen er ikke utfyllende):

- Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029
- Prop. 51 L (2014–2015) Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)
- Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt (Sdir, 2012)
- Utredning om obligatorisk båtførerbevis (Sdir, 2007)

### *2.3.2 Tilgjengelige kilder for ulykkesdata*

Totaloversikt over antall ulykker, samt beskrivelse av forhold som kan bidra med å forklare hvorfor de skjedde, er viktig med hensyn på sikkerhetsarbeidet. I tillegg til informasjon om dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader, er det også viktig med kunnskap om ulykker som kunne ha hatt et betydelig skadepotensial. Informasjon knyttet til ulykker uten betydelig skade – men med stort skadepotensial – kan gi kunnskap om medvirkende årsaker til ulike ulykkestyper, og eventuelt hvorfor de potensielle konsekvensene av hendelsene ble avverget. Ulykker uten skade er også viktige for å kunne beregne sannsynligheten for at ulike ulykkestyper vil inntre.

**Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase** er per i dag den mest offentlig tilgjengelige kilden til ulykkesdata på dødsulykker med fritidsbåt. Den har blitt brukt som datagrunnlag for flere tidligere undersøkelser av sikkerhetsrelaterte forhold knyttet til bruk av fritidsbåter i Norge. Dette kan knyttes til dataenes tilgjengelighet for forskere og øvrige interessenter, samt at dataene er organisert etter en rekke predefinerte kategorier som lett kan anvendes til å generere datasett til bruk for statistiske analyser. Registreringene av omkomne i forbindelse med fritidsbåtulykker er i hovedsak basert på informasjon innhentet fra politiet. Politiet rapporterer inn undersøkelser av dødsulykker i forbindelse med fritidsbåt på et standardisert skjema.

**Redningsselskapet** har ansvar for å føre den nasjonale drukningsstatistikken. Tidligere ble drukningsstatistikken administrert av Norsk Folkehjelp. Tall finnes tilbake til 1998 og fordeles etter drukningsårsak, fylke, alder, kjønn og måned. De historiske dataene inneholder ikke like mye informasjon som Sjøfartsdirektoratets database. Med Redningsselskapets overtakelse av ansvaret er potensialet for mer omfattende informasjon betraktelig forbedret. Redningsselskapet har et omfattende saksbehandlingssystem som gjør det mulig å hente ut hendelser og tilhørende informasjon om de fritidsbåtulykkene hvor Redningsselskapet har blitt varslet og eventuelt utkalt, samt at det hentes informasjon fra media. Statistikken er offentlig tilgjengelig på Redningsselskapets hjemmeside.

**Statens havarikommisjon for transport (SHT)** har i løpet av det siste året jobbet med å samle tilgjengelig informasjon om fritidsbåtulykker. Dette har resultert i rapporten *Karlegging av fritidsbåtulykker*, utgitt i april 2019. I forbindelse med dette arbeidet er informasjon om fritidsbåtulykker, inkludert både dødsulykker og ulykker uten personskade, systematisert og tilrettelagt for statistiske analyser.

Rapporten gir en mer omfattende framstilling av nyansene og omstendighetene til fritidsbåtulykker enn det som tidligere har blitt gjort i Norge. SHT mener resultatene fra

kartleggingen gir myndigheter og andre organisasjoner et bedre kunnskapsgrunnlag for å vurdere hvilke tiltak som kan styrke sikkerheten til sjøs. Samtidig gir det kunnskap om hvilke typer ulykker som i framtiden bør undersøkes av SHT (SHT, 2019a,b).

**Nasjonalt folkehelseinstitutt (FHI)** er eier av Dødsårsaksregisteret, hvor dødsfall registreres basert på dødsattester. SSB er databehandler på vegne av Nasjonalt folkehelseinstitutt FHI. Drukning fra fritidsbåt benyttes som en egen kategori i registeret. Dødsårsakene kodes etter den internasjonale sykdomsklassifiseringen ICD. Tall publiseres årlig både på SSBs og FHIs hjemmesider. Dødsfall registrert i kategorien for «andre druknede» kan imidlertid også være fritidsbåtsrelatert (Idland, 2016).

**Hovedredningssentralene Nord og Sør** har, i likhet med Redningsselskapet, et omfattende saksbehandlingssystem som gjør det mulig å hente ut hendelser og tilhørende informasjon om de fritidsbåtulykkene hvor HRS, Redningsselskapet eller nødetatene har blitt varslet og eventuelt utkalt. Saksbehandlingssystemet kan også brukes til uthenting av statistikk.

**Politiet** registrerer og rykker ut til alle ulykker av betydning, som oftest sammen med de øvrige nødetatene og eventuelle bistandsressurser, spesielt der det foreligger personskade. Alle saker politiet får befatning med blir registrert hos dem. Oftest igangsettes etterforskning og annen undersøkelse i den enkelte sak. Det antas å foreligge et potensial for en bedret og mer sammenstilt faktaoversikt knyttet til årsak og type ulykker med fritidsbåt. Så langt har ikke dette hatt fokus, til tross for at politiet nok er den etat som bør ha best oversikt over ulykkene som her omtales.

**Forsikringsselskaper** sitter på informasjon om registrerte fritidsbåtulykker i de tilfeller ulykken impliserer skadeserstatning. Dette kan inkludere dødsulykker, personskader og hendelser med skade på eiendom. Forsikringsselskapenes skadeoversikt vil selvsagt også inneholde informasjon om ulykker som ikke har involvert redningsressurser, og som sannsynligvis ofte heller ikke er registrert i andre datakilder, da hendelsene ikke har medført personskade eller av annen årsak ikke er meldt til offentlig myndighet.

#### **Andre kilder**

Kystradioen registrerer også data om fritidsbåtulykker, men disse dekkes i stor grad også av HRS og RS.

Informasjon om ulykker der ekstern assistanse er benyttet, finnes også hos Røde Kors. SHT påpeker at antall oppdrag er betydelig færre enn for HRS og RS, og de fleste hendelsene antas å også være registrert hos HRS (SHT, 2019b). Imidlertid er det mulig at dataene inneholder mer utfyllende informasjon om ulykkesbildet enn hva som er registrert av andre instanser.



# Del 2

- Innsatsområder og tiltak



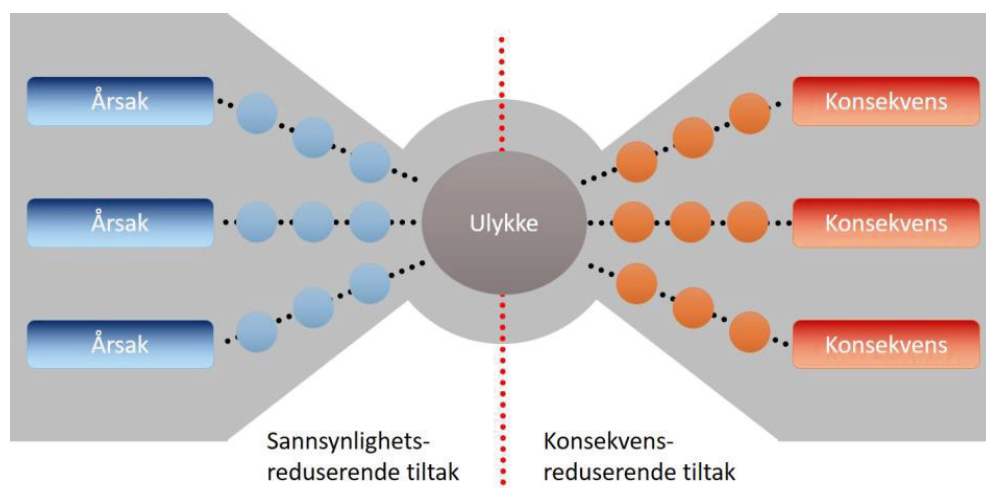


## 3. Vurderinger av innsatsområder og tiltak

### 3.1 Innledning

Innsatsområder representerer ulike aspekter av risikobildet for fritidsbåt-aktiviteter hvor risiko kan reduseres ved innføring av risikoreducerende tiltak. Innsatsområder kan dreie seg om *årsaker til ulykker*, om *risikoreducerende tiltak* i seg selv, eller omhandle karakteristikk av og *forståelse for konteksten* for hvor ulykker inntreffer.

Tiltak deles normalt opp i to større kategorier; tiltak rettet mot å forhindre at ulykker inntreffer (sannsynlighetsreducerende), og tiltak som skal bidra til redusert konsekvens dersom ulykken inntreffer (konsekvensreducerende). Ulykker kan ha én eller flere underliggende årsaker, og kan lede til én eller flere konsekvenser. En enkel illustrasjon av risikobildet gitt en ulykkestype er vist i Figur 7:



Figur 7 Konseptuelt bow-tie diagram

De hyppigst registrerte ulykker med omkomne for perioden 2008-2017 (SHT, 2019c) var:

- person over bord (45 %)
- kantring/forlis (23 %)
- grunnstøting/kollisjon (10 %)
- fall mellom båt og brygge/kai (8 %)

Basert på analysene til SHT er det grunn til å anta at en *reduksjon av antallet dødsulykker vil ha størst effekt hvis tiltak rettes spesielt mot disse ulykkestypene.*

Ulykkesdata for 2013-2017 (SHT, 2019b) viser også at:

- 57 % av dødsulykkene involverte mangelfull bruk av flyteutstyr
- 28 % av dødsulykkene involverte bruk av rusmidler
- 5 % av dødsulykkene involverte høy fart<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Det er knyttet usikkerhet til historiske grunndata spesielt på områdene rusmidler og fart ettersom det ikke har vært gode nok rutiner på å registrere dette systematisk tidligere. SHT bemerker i sin rapport (SHT, 2019b) at dataene ikke inneholder informasjon om promille- eller hastighetsnivå.

Omfanget av tiltak knyttet til en del av innsatsområdene er trolig ikke nok i seg selv til å nå etappemålet beskrevet i kapittel 1.2. Det betyr at arbeidet med å komme fram til nye tiltak for å redusere omfanget av alvorlige ulykker må holde fram. I tillegg må tiltakene ved behov justeres underveis i planperioden.

Det er viktig å belyse verdien og viktigheten av synlig politi på sjøen og effektiv redningstjeneste. Synlig politi på sjøen og effektiv redningstjeneste bidrar til at ulykker kan unngås samtidig som konsekvensene ved en eventuell ulykke kan reduseres. Innledningsvis, før gjennomgang av innsatsområdene, vil arbeidsgruppen derfor sette fokus på disse viktige områdene.

### *3.1.1 Synlig politi på sjøen*

Politiets tjenesteutførelse på sjøen bør særlig ha fokus på synlig tilstedeværelse blant det sjøfarende publikum, overvåking og kontroll av fritidsbåttrafikk. Politiets tilstedeværelse innebærer blant annet at farlig atferd med høyt skadepotensiale, slik som høy hastighet, rus og uaktsom kjøring kan bli oppdaget og sanksjonert. Synlig, polisier tilstedeværelse når publikum er på sjøen antas av arbeidsgruppen å være et meget vesentlig forebyggende tiltak, og som alene virker ulykkesdempende.

Etter politireformen fra 2016 har alle de 12 politidistriktene sjøtjeneste i sin oppgaveportefølje. Fokus, prioritering og ressursavsetning i politidistriktene er imidlertid veldig ulikt. I en rapport fra Politidirektoratet til Justisdepartementet fra september 2012, "Rapport om organisering av politiets sjøtjeneste" er organisering og drift av politiets sjøtjeneste grundig gjennomgått. Samme år ble "Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt" avgitt fra Sjøfartsdirektøren til Nærings- og handelsdepartementet, der også politiets utøvelse av tjenesten i kystsonen er beskrevet (Sdir, 2012).

Begge rapporter peker på hvor viktig det er med et tilstrekkelig synlig, tilstedeværende politi i kystsonen, og redegjør for utvikling og volum på tjenesteutførelsen fram til 2012. Begge rapporter anbefaler vesentlige økninger av politiinnsatsen. Det bemerkes at disse utfordringene var oppe på politisk nivå i Justisdepartementet høsten 2016, men forslag om økt prioritering av politiets sjøtjeneste og innsats i kystsonen ble da foreløpig lagt på is av justisdepartementet.

Politidirektoratet kommuniserer ut til politidistriktene gjennom årlige prioriteringsrundskriv for sjøtjeneste, avholdelse av samlinger for sjølederne samt gjennom øvrige styring- og rapporteringsrutiner. Tallet på politibåter langs kysten har etter 2012 gått noe ned, fra ca. 35 til nærmere 20 politibåter. Mange av politibåtene er av meget enkel karakter og har derfor store begrensninger. Politiets volum på antall kontrollerte båtførere, og som benyttes som måleparameter for tjenstlig aktivitet, har også gått markert ned i samme periode.

For ytterligere å forsøke å imøtekomme samfunnets behov for bistand på området, har politiet inngått samarbeid med andre relevante etater og organisasjoner. Politiet samarbeider blant annet mye med Kystvakten, som også på begrensede områder er tildelt særskilt politimyndighet. Videre samarbeides det mye med Redningsselskapet, Statens Naturoppsyn, Røde Kors Hjelpekorps, kommunal skjærgårdstjeneste, m fl. Siden 2018 har samarbeidet med Redningsselskapet skutt ytterligere fart, ved inngåelse av en samarbeidsavtale om bistand til transport under akutte, operative politioppdrag der politiet selv ikke har transportkapasitet.

Selv om samarbeidet med eksterne er godt og stadig i utvikling, fjerner det ikke behovet for et synlig og tilstedeværende politi med de fullmakter som ligger i dette. Det er i hovedsak kun politiet som er rettshåndhevende myndighet på sjøen og har som oppgave å gripe inn ovenfor ulovlig virksomhet. Politiet er med sin synlige, uniformerte tilstedeværelse på sjøen en viktig aktør med stor forebyggende effekt.

Arbeidsgruppen synes det er meget beklagelig å se en utvikling hvor antallet politibåter og utførte kontroller går ned, og mener denne utviklingen må snu. Politiets tilstedeværelse på sjøen virker naturlig nok regulerende med tanke på risikoadferd. Synlig politi er meget viktig for å forsterke arbeidet på mange av innsatsområdene under, spesielt det holdningsskapende arbeidet som utføres for å påvirke båtbrukerne til å respektere gjeldende regelverk.

Synlig politi har også en sterk forebyggende effekt på fritidsbåtbrukerne. Arbeidsgruppen mener for eksempel at det kan være viktig med synlig politi på større arrangementer hvor det serveres alkohol. Dette kan forebygge at personer med høy promille velger å føre båt hjem fra slike arrangementer. Det vises i denne sammenheng til SHT sin rapport fra 2019, om at omkomne ved grunnstøtinger og kollisjoner i 2018 var på vei hjem fra uteliv.

Arbeidsgruppen har forståelse for at det i politiet må gjøres prioriteringer av ressurser innen de rammer som tildeles, men vil med dette signalisere et stort behov for en styrking av den operative sjøtjenesten. Arbeidsgruppen vil her også minne om nullvisjonens etiske perspektiv - om at hver gang noen blir drept eller hardt skadet så må man sikre nødvendig læring for å finne hvordan man kan unngå lignende hendelser. I tillegg kommer ansvarsperspektivet ved nullvisjonen, som flytter ansvaret over på alle aktører som kan påvirke trafiksikkerheten (Tingvall & Haworth, 2000). For bruk av fritidsbåter gjelder dette både båtførere, myndigheter, og andre som kan påvirke sikkerheten knyttet til bruk av fritidsbåter.

### *3.1.2 Effektiv redningstjeneste*

Norge har en god redningstjeneste som i stor grad er basert på samarbeid og samvirke med frivillige og private aktører i tillegg til offentlige myndigheter. Redningstjenesten i Norge er regulert gjennom FOR-2015-06-19-677 "Organisasjonsplan for redningstjenesten" og fastsatt av regjeringen ved kgl.res. 19. juni 2015. I medhold av denne, har Justis- og beredskapsdepartementet fastsatt underliggende instruksjer, mandat, og retningslinjer og som trådte i kraft den 5. november 2015.

Hovedredningssentralene (HRS) leder og koordinerer alle typer redningsaksjoner (land-, sjø- og luftredningstjeneste) i Norge. Dette skjer enten direkte fra en av de to hovedredningssentralene i Nord-Norge og Sør-Norge, eller gjennom oppdrag til underlagte lokale redningssentraler (LRS) ved politioperasjonssentralene i landets 12 politidistrikt.

De frivillige organisasjonene (som f.eks. Røde Kors) og de private ressursene (som f.eks. Redningsselskapet), gir ofte bistand til de offentlige nødetatene ved større ulykker, aksjoner eller hendelser som skjer i norske farvann.



Redningssselskapet, med sine 52 redningsskøyter langs kysten, er involvert i nesten 80 prosent av de hendelsene til sjøs hvor Hovedredningssentralen er oppdragsgiver/eier av oppdraget. Sammen med redningshelikoptertjenesten og Kystvakten, utgjør disse tre selve fundamentet i den operative flåten som settes i aksjonsmodus når det skjer en ulykke eller hendelse til sjøs. I kystsonen innenfor 12 nautiske mil er de samme ressursene helt sentrale, i tillegg til andre viktige ressursene som f.eks. brannbåt, politibåt, Røde Kors båt, Sivilforsvaret m fl.

Også Kystradioens rolle er viktig når vi nevner koordinerende funksjoner i operativ tjenestevirksomhet til sjøs. Gjennom skalert varsling på VHF kanal 16, kan de umiddelbart alarmere nærmeste ressurs ut fra grad av nød og type hendelse. Som regel da i samarbeid med Hovedredningssentralen som er en integrert del av dette sambandet, og som gjør en fortløpende vurdering av hvilke ressursene og tjenester som egner seg for å løse oppdraget raskt og effektivt. Mange ganger utgjør nærmeste fartøy/båt den ressursen som raskest kan komme til unnsetning. Også fritidsbåtflåten er en del av en slik ressurs, fordi den er omfattende og ofte beveger seg i trafikkerte farvann.

Et eksempel på en slik type feltarbeid var samvirkejobben som ble gjort da cruiseskipet Viking Sky fikk motorstopp i uvær på Mørekysten våren 2019. Hovedredningssentralen (HRS Sør-Norge) var navet i koordineringen og organiseringen av redningsarbeidet.

I dette tilfellet ble store deler av det norske redningsapparatet, offentlige, private og frivillige satt i høy beredskap og fra Danmark ble det flyttet over et redningshelikopter til Kristiansand for å balansere helikopterberedskapen i Sør-Norge.

Håndtering av redningsoperasjonen ved Viking Sky illustrerte på en god måte samspillet mellom de ulike involverte i aksjonen, både ved redning fra skipet, så vel som mottak og håndtering av skadde og evakuerte på land. Omfattende bruk av frivillige hjelpemansskaper var et godt eksempel på god samhandling mellom offentlige myndigheter og lokale organisasjoner. Hele denne redningsaksjonen viste hvor viktig engasjement og profesjonell koordinering er.

Som i alle større hendelser til sjøs, både her hjemme og til dels over hele verden (i de tilfeller de ikke greier å overlevere hendelsen til det land som har ansvar for aktuell region), tar HRS et naturlig koordinerende ansvar for alt det som skjer rent redningsfaglig og teknisk samt hvilke ressursene som er best skikket til å løse oppdraget.

### **3.2 Innsatsområde - Sikkerhetsutstyr**

Eksempler på sikkerhetsutstyr som bidrar til å redusere sannsynligheten for ulykker kan for eksempel være navigasjonsutstyr, radarreflektor, AIS transponder, VHF-radio, lanter-

ner etc. Eksempler på konsekvensreducerende sikkerhetsutstyr er automatisk fjernstopp av motor («dødmannsknapp»), sikkerhetsline, kasteline, brannslukningsmidler, flyteutstyr, livbøye, flytedrakt, nødraketter, VHF-radio, nødpeilesender, flåte etc.

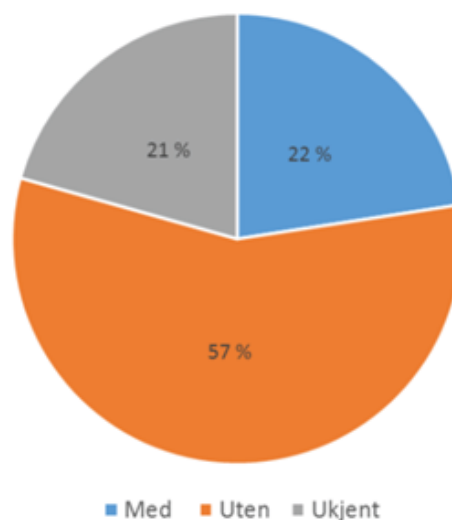
Det skjer stadig en utvikling som forbedrer bruk, tilgjengelighet og effekt av sikkerhetsutstyr. Tilgang på og bruk av sikkerhetsutstyr kan utgjør forskjellen i en livskritisk situasjon, og flere tiltak kan iverksettes mot sikkerhetsutstyr i fritidsbåter.

### 3.2.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot sikkerhetsutstyr

#### Bruk av flyteutstyr

Tilgjengelige data vedrørende bruk av sikkerhetsutstyr i forbindelse med ulykker er i hovedsak knyttet til bruk av konsekvensreducerende sikkerhetsutstyr, og da først og fremst flyteutstyr. Analyse av dødsulykkene i perioden 2013-2017 (SHT, 2019b) viser at 57 % av de omkomne ikke brukte flyteutstyr (Figur 8). I kun 22 % av dødsulykkene er det fastslått at de omkomne anvendte flyteutstyr på ulykkestidspunktet. Relevansen av bruk av flyteutstyr som konsekvensreducerende hjelpemiddel vil rimeligvis være større for fall over bord, kantringsulykker, og fall ved kai/brygge, sammenlignet med grunnstøting og kollisjon hvor andre forhold en drukning har vært direkte årsak til dødsfallene (direkte støtskader).

Bruk av flyteutstyr - omkomne 2013 - 2017



Figur 8 Bruk av flyteutstyr registrert for omkomne 2013-2017 (Kilde: SHT, 2019a)

Effektiviteten av ulike flytemidler varierer også, selv om de anvendes på riktig måte. For eksempel blir det påpekt av SHT at flytemidler som ikke sørger for frie luftveier, reduserer muligheten for overlevelse etter alvorlig nedkjøling (SHT, 2019a). Dybdestudien av dødsulykkene knyttet til person over bord, kantring/forlis og fall ved kai/brygge viser også at det i de fleste tilfellene gikk lang tid fra ulykken inntraff til potensielle redningsressurser ble varslet, og at dette reduserte de forulykkedes overlevingssevne.



Spørreundersøkelsen i forbindelse med båtlivsundersøkelsen i 2018 (KNBF et al., 2018) viser at 65 % oppgir at de alltid bruker flyteutstyr. 10 % sier at de sjelden eller aldri bruker flyteutstyr. En spørreundersøkelse utført av TØI viser sammenheng mellom bruk av flyteutstyr og båtens størrelse og båttype (Amundsen og Bjørnskau, 2017). 80 % av brukere av åpen motorbåt oppga at de alltid bruker flyteutstyr. Tilsvarende tall for brukere av seilbåt eller delvis/helt lukket motorbåt er 60%. Totalt i utvalget oppgir 96 % at de alltid har flyteutstyr om bord. Om lag 80 % oppga at de brukte oppblåsbar vest. 45 % av disse vestene var kjøpt før 2014 og var ikke senere blitt verken kontrollert eller vedlikeholdt (skifte av patron).

### Annet sikkerhetsutstyr

Informasjon om tilgjengelige konsekvensreducerende sikkerhetsutstyr i forbindelse med dødsulykker ved fall over bord i 2018, viser at det ikke i noen av ulykkene ble brukt sikkerhetsline, automatisk fjernstopp av motor («dødmannsknapp»), VHF, AIS-transponder, eller nødpeilesender. To av de omkomne brukte flytemidler, men det er indikasjoner på feil bruk og dårlig tilpasning. Mangelen på varslings- og/eller lokaliseringsutstyr medførte at det tok langt tid før ulykkene ble oppdaget av eksterne redningsressurser.

I forbindelse med de seks dødsulykkene (sju omkomne) knyttet til forlis/kantring i 2018, hadde ingen av de involverte tilgang til mobiltelefon, fløyte, VHF, personlig nødpeilesender eller AIS transponder (SHT, 2019a). Mangelen på muligheten til varsling bidro til at det tok lang tid før ulykkene ble oppdaget av eksterne redningsressurser. Fire av de sju omkomne benyttet ikke flyteutstyr. Videre bidro dårlig bekledning med hensyn på opphold i sjø, feilbruk, eller dårlig tilpasset flyteutstyr til nedkjøling og tap av frie luftveier.

Det er lite tilgjengelig informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr som kan redusere sannsynligheten for at ulykker oppstår. Dybdestudien av dødsulykkene i 2018 (SHT, 2019a), viser at navigasjonsutstyr ikke ble anvendt i forbindelse med grunnstøtingsulykkene. TØI-undersøkelsen (Amundsen og Bjørnskau, 2017) viser også at i underkant av 70 % av båtførerne har tilgang til en eller annen form for navigasjonsutstyr eller loggføring. Andelen er størst blant brukere av seilbåter (90 %). I underkant av 50 % av brukere av åpen motorbåt oppgir også at de har navigasjonsutstyr i båten.

### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 4 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «Sikkerhetsutstyr». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 4 Tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «Sikkerhetsutstyr»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Sikkerhetsutstyr	Antall omkomne per år som ikke har benyttet flyteutstyr	I gjennomsnitt 19 (19.3) omkomne per år i årene 2013-2017

### 3.2.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot sikkerhetsutstyr

Arbeidsgruppen vurderer bruk av sikkerhetsutstyr som en viktig faktor for å få ned ulykkestallene. Vurderingene som arbeidsgruppen har gjort og forslagene til tiltak knytter seg i denne omgang i hovedsak til flyteutstyr, varslingsmidler, automatisk nødstop (dødmannsknapp) og lanternebruk på mindre fartøy.

### Flyteutstyr

Når det gjelder flyteutstyr er arbeidsgruppen fornøyd med at flere og flere ser ut til å benytte flyteutstyr. Det vil likevel være viktig med et fortsatt fokus for å sikre en positiv utvikling. Det vil også være viktig å informere om fordeler og ulemper ved det forskjellige utstyret som tilbys.

Arbeidsgruppen er også bekymret over folks manglende kunnskap om behov for vedlikehold av automatisk oppblåsbare vester. Svært få utfører slikt vedlikehold, og det er derfor rimelig å anta at en økende andel fritidsbåtbrukere kan ha flyteutstyr som ikke vil virke optimalt hvis det skulle bli behov for det.

Arbeidsgruppen vil derfor ha et økt samlet fokus på denne problematikken, blant annet gjennom samarbeid om «Sjekk vesten-dagen».

Arbeidsgruppen har videre diskutert at fall over bord eller kantring er den ulykkestypen som fører til flest omkomne. I SHT sin dybdeundersøkelse for 2018 bekreftes det at det i de fleste tilfeller tok lang tid før andre var klar over at forulykkede var i nød (mer enn 45 minutter). Arbeidsgruppen mener at det derfor er viktig å fokusere på tiltak som enten kan føre til at du klarer å redde deg selv, eller at du raskt får varslet andre.

### Varsling

Sikkerhetsutstyr som gir gode varslingsmuligheter kan både bidra til at en situasjon ikke utvikler seg til å bli en alvorlig ulykke, eller til at konsekvensen av en ulykke reduseres. VHF, fortrinnsvis med DSC, regnes av arbeidsgruppen for, i de fleste tilfeller, å være den beste formen for å varsle om en nødsituasjon. I tillegg til kontakt med kystradioen, gir også VHF den fordelen at du enkelt kan få kontakt med båter i nærheten.

Arbeidsgruppen er enig om at mobiltelefon i mange tilfeller er bra som varslingsmiddel – dekningen er blitt bedre og alle har som regel en mobiltelefon med seg. Det er imidlertid svakheter, f.eks. knyttet til batterikapasitet, vanntetthet og betjening med kalde og våte fingre som gjør at mobiltelefon bør ses på som et tillegg til VHF.

For mange er likevel mobiltelefonen det eneste kommunikasjonsmiddel på sjøen. Ved å laste ned og bruke Redningsselskapets applikasjon SafeTrx på mobilen øker du sikkerheten din vesentlig. Det viktigste er at en nød- eller assistansesamtale satt opp gjennom RS SafeTrx også sender med nøyaktig posisjon for hvor du er. Dette er svært viktig informasjon i en nødsituasjon. I tillegg vil funksjoner som å dele et spor med noen på land eller automatisk varsling dersom du ikke kommer fram til planlagt sted til planlagt tid, øke sikkerheten ved å ferdes på sjøen.

#### Sjekk vesten-dagen

Sjekk vesten-dagen er initiert av Redningsselskapets for å rette oppmerksomhet mot viktigheten av bruk av redningsvest og andre flyteplagg. Redningsselskapet ønsker å styrke befolkningens bevissthet rundt både bruk og vedlikehold av redningsvester.

Redningsselskapet



Redningssselskapet har dessuten fått laget et armbånd med en nødknapp som kan aktiveres ved en nødsituasjon. Dette armbåndet er en del av RS Aktiv, som er et medlemskap beregnet på sjøens mykere trafikanter som kajakkpadlere, kitere, windsurfere og SUPere. Medlemskapet innbefatter registrering av farkosten med et nummer for gjenkjenning.

### Automatisk nødstop

Arbeidsgruppen ønsker økt fokus på bruk av dødmannsknapp. Årsakene til dette er flere. Det er et økende antall hurtiggående fartøyer på sjøen. Hvis fører faller på sjøen vil slike båter utgjøre en stor risiko for omgivelsene.

Både Redningssselskapet og Politiet har vært involvert i aksjoner med å måtte stoppe slike førerløse båter. Bruk av dødmannsknapp vil også kunne ha stor innvirkning på om du klarer å berge deg selv ved fall over bord. Mange av fall over bord ulykkene skjer i sakte fart, men selv da vil det være umulig å komme seg om bord i båten igjen dersom den fortsetter framover.

Et påbud om å bruke automatisk fjernstopp av motor («dødmannsknapp») er kanskje det tiltaket som er minst kontroversielt i fritidsbåtmiljøet. Flere av de siste årenes farlige ulykker kunne sannsynligvis vært unngått dersom båtfører koblet til/brukte dødmannsknappen. I de siste årene har det også kommet elektroniske utgaver av dette sikkerhetsmiddelet, noe som gjør at båtfører i større grad kan bevege seg om bord uten å kutte strømmen, og dermed få en ufrivillig og potensielt utfordrende situasjon.

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør innføres krav til bruk av sikkerhetsutstyr, men har ikke her kommet fram til noen klar enstemmig anbefaling. Noen av medlemmene mener at tiden er inne for strengere regulering, mens andre mener det er dekkende med økt fokus på holdningsskapende arbeid.

Det er uansett en enstemmig arbeidsgruppe som ønsker å gjennomføre tiltak som fører til økt bruk av både VHF og dødmannsknapp. Sjøfartsdirektoratet vil som ansvarlig myndighet videre vurdere behov for regulering.



### Lanternebruk

Hvilken lanterneføring som skal benyttes av det enkelte fartøy, og når lanterner skal være tent, reguleres i Sjøveisreglene. Arbeidsgruppen har imidlertid observert at en del mindre fartøy, som kajakk, kano, joller, små motorbåter og vannscootere leveres uten lanterner. Mange velger derfor å bruke slike fartøy uten lanterner, også om kvelden.

Det er ikke påkrevd at slikt utstyr skal være på fritidsbåten når den omsettes. Det er selvfølgelig likevel et krav også for slike fartøy å ha lanterner som beskrevet i sjøveisreglene dersom fartøyet brukes mellom solnedgang og soloppgang eller ved nedsatt sikt.

Arbeidsgruppen mener at det er for liten kunnskap rundt krav til lanterneføring, og at det utgjør en sikkerhetsrisiko at mange fartøy benyttes uten lanterner. Det er for mange også uklart hvordan andre lyskilder, som båten er utstyrt med, skal benyttes på en sikker måte.

### Informasjons- og holdningsskapende arbeid

Informasjonsarbeid gjør at enkeltpersoner og aktører blir bevisst på risiko knyttet til fritidsbåt-aktiviteter, hvilke regler som er gjeldende, hvilket utstyr som er tilgjengelig på markedet og om rett bruk av utstyr.

Informasjons- og holdningsskapende arbeid vil bidra til økt bevissthet rundt risiko og risikoreduerende tiltak, og dermed kunne føre til reduksjon av ulykker og konsekvenser av disse. Arbeidsgruppen vil bidra med praktisk informasjon i forhold til vedlikehold av flyteutstyr og andre holdningsskapende tiltak på båtmessen Sjøen for Alle.

Av praktiske årsaker vil det være forskjellig krav til sikkerhetsutstyr alt etter størrelse og type båt. Samtidig kan det være usikkerhet, spesielt blant nye båteiere, om hva som bør anskaffes. Arbeidsgruppen vil derfor etablere en veileder som beskriver anbefalt nivå av sikkerhetsutstyr i forskjellige båter alt etter størrelse og type.

### Sjøen for Alle

Sjøen for Alle er Norges største båtmesse. Her får du presentert årets nyheter og trender for alle som elsker båtlivet! Sjøen for Alle skal være til inspirasjon, kunnskap og glede slik at du kjenner duften av salt sjø, og får en ekte pangstart på den norske båtsommeren.

### KNBF sikkerhetsdag

KNBF arrangerer, i samarbeid med lokale båtforeninger, til sammen 9 Maritime Sikkerhetsdager våren og forsommeren 2019. Bakgrunnen er de mange fatale ulykkene som dessverre skjer i Norge hvert år. Den Maritime Sikkerhetsdagen skal gjennom sitt dagsprogram sette sterkt fokus på flest mulig aspekter vedrørende sikker ferdsel på og ved sjøen, inkludert livredning, for gjennom det å bidra til bedre sikkerhetskompetanse og bedre sikkerhetsholdninger til flest mulig som ferdes på og ved sjøen. Vi ønsker å lage et bredt program som favner hele familien. For å få til dette har vi søkt samarbeid med både offentlige, kommersielle og frivillige organisasjoner som har relasjoner til sikkerhet på sjøen i sin virksomhet. Gjennom et slikt samarbeid ønsker vi å lage et aktivt og levende dagsprogram som blir spesielt attraktivt for regionens sjøglade befolkning, slik at flest mulig møter opp for å bli påvirket av vårt budskap og for å få en fin og nyttig dag ved sjøen.

Kongelig Norsk Båtforbund

Tabell 5 Oppfølgingstiltak sikkerhetsutstyr – informasjons- og holdningsskapende arbeid

Oppfølgingstiltak
1. Arbeidsgruppen vil gjennom samarbeid om Redningsselskapets kampanje «Sjekk vesten-dagen», bidra til å gjøre behovet for vedlikehold av flyteutstyr mer kjent. Her vil det være spesielt fokus på sjekk av oppblåsbare vester.
2. DSB vil som ansvarlig myndighet bidra med informasjonstiltak rettet mot forbrukere og bransjen om nødvendighet av periodisk vedlikehold på oppblåsbar vest.
3. DSB vil utarbeide informasjonsmateriell om vedlikehold av flyteutstyr til båtmessen «Sjøen for Alle» 2020.
4. DSB vil bidra med importørseminar, for importører og produsenter, med presentasjon av gjeldende regelverk og ansvaret for hvilke sikkerhetskrav som gjelder for personlig verneutstyr og oppblåsbare vester.
5. Arbeidsgruppen skal sørge for at det tilbys praktisk undervisning i vedlikehold av oppblåsbare vester på «Sjøen for Alle» 2020.
6. Arbeidsgruppen vil gjennom informasjonsarbeid- og holdningsskapende arbeid ha fokus på bruk av flyteutstyr, dødmannsknapp, varsling og gode ombordstigningsmuligheter ved fall til sjø.
7. Redningsselskapet vil markedsføre og få flere til å ta i bruk varslingsappen SafeTrx
8. Redningsselskapet vil øke oppmerksomheten om brannsikkerhet i båt ved å invitere media til en framvisning av hvor raskt en båt kan bli overtent.
9. Norboat vil arbeide for at båtforhandlere tar større ansvar i informasjonsarbeidet om sikkerhetsutstyr.
10. KNBF vil informere om muligheten for sikkerhetsbesiktigelse av fritidsbåt til sine medlemmer.
11. KNBF vil utarbeide og distribuere sikkerhetsfoldere. Per i dag er folderne «Teknisk båtsikkerhet» og «Sikkerhetsutstyr om bord» utgitt.
12. KNBF vil videreføre gjennomføringen av årlige sikkerhetsdager hvor også Politiet, Brannvesenet, Redningsselskapet og lokale aktører deltar.
13. Arbeidsgruppen vil utvikle verktøyfilmer som setter sikkerhet i fokus og som kan brukes av alle som ønsker å drive aktivt forebyggende arbeid. De vil utvikle presentasjonskonsepter med lav brukerskrelle slik at en kan tilrettelegge for aktivt informasjonsarbeid i skoler, båtklubber og andre relevante arenaer.
14. Sjøfartsdirektoratet vil, sammen med Sakkyndig råd, utarbeide og distribuere god og lettfattat informasjon om hvilket sikkerhetsutstyr forskjellige båttypen bør ha som minimum. Dette inkluderer sjekklister over påbudt og anbefalt utstyr.

### Kontrollvirksomhet

At sikkerhetsutstyr er tilgjengelig og virker når det er nødvendig kan utgjøre en stor forskjell i kritiske situasjoner, og derfor er det viktig at utstyret blir kontrollert. Selv om informasjons- og holdningsskapende arbeid kan bidra til at personer og aktører kontrollerer utstyr selv, så kan det være nødvendig med systematiske eksterne kontroller, både frivillig og som følge av krav eller etatskontroll. Eksterne kontroller vil også bidra til at personer gjør nødvendig inspeksjon og vedlikehold av utstyr.

Tabell 6 Oppfølgingstiltak sikkerhetsutstyr – kontrollvirksomhet

Oppfølgingstiltak
15. Politiet vil utføre kontroller av at lovpålagt sikkerhetsutstyr er i orden, herunder bruk av flyteutstyr, tilgjengelig flyteutstyr, bruk av lanterner mv.
16. Sjøfartsdirektoratet vil øke sitt tilsyn hos produsenter, forhandlere og importører, herunder kontrollere om kravene til ombordstigningsanordning på fritidsfartøy fra 2,5 meter er ivarettatt.
17. DSB vil i perioden overvåke produktgruppen personlig verneutstyr, herunder personlig flyteutstyr, og gjøre tiltak der det er nødvendig.

### 3.3 Innsatsområde - Rusmidler

Rusmidler har vært et tema innenfor sjøsikkerhetsarbeidet i flere år. Promillegrensen for fritidsbåter over 15 meter er 0,2 promille, og for fritidsbåter under 15 meter er den på 0,8 promille (jf. § 143 i Sjøloven, og § 33 i Småbåtloven).

Alkohol har både en betydning for sannsynligheten for at et uhell skal opptre, og for sannsynligheten for drukning dersom den forulykkede faller over bord. Om sannsynligheten for en ulykke, viser forskning at ruspåvirkning bidrar til nedsatt oppmerksomhet, redusert konsentrasjonsevne, redusert feilkontroll, redusert kritisk sans, økt impulsivitet og økt risikovillighet. (SHT, 2019a:11).

SHTs arbeid med å kartlegge fritidsbåtsulykkene i Norge (SHT, 2019a, 2019b) har bidratt med mer kunnskap, blant annet om ruspåvirkningens betydning for overlevingssevnen for de forulykkede. I tillegg har SHTs arbeid belyst hvordan ruspåvirkning kan være en faktor i fritidsbåtulykker.

#### 3.3.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot rusmidler

Kvaliteten på tilgjengelige ulykkesdata gjør det vanskelig å fastslå sikkert hvor mange som omkommer i ulykker hvor rus har vært en medvirkende faktor. Den mangelfulle datakvaliteten kan delvis tilskrives manglende rapportering/registrering av hvorvidt forulykkede har vært alkoholpåvirket eller ikke. Dette kan delvis knyttes til manglende fysiologiske undersøkelser av de omkomne. I tillegg kan registreringspraksisen gi et misvisende årsaksbilde.

Av tilgjengelige ulykkesdata for perioden 2013–2017 framkommer det ikke alltid tydelig om det er fører eller passasjer som har vært ruset. Dersom en beruset passasjer omkommer kan dette i statistikken framgå som et rusrelatert dødsfall, selv om båtfører var edru. Det motsatte kan også være tilfelle; hvis båtfører er beruset og den forulykkede ikke er påvist beruset, registreres ikke dødsfall nødvendigvis som rusrelatert. Enkelte ulykker kan ha sammensatte årsaker, der rus kan være ett av flere elementer og det er derfor vanskelig å definere hovedårsaken til ulykken.

Analyser av dødsulykkene i 2018 viser at 8 av i alt 21 omkomne (38 %) var ruspåvirket ved ulykkestidspunktet (SHT, 2019a). 15 av i alt 36 involverte (42 %) i dødsulykkene i 2018 var påvist, eller antatt ruspåvirket på ulykkestidspunktet. Av alle registrerte dødsulykker i perioden 2013–2017, involverte 28 % bruk av rusmidler (SHT, 2019b). I årene fram til 2017 har imidlertid registreringen om hvorvidt ruspåvirkning har vært en del av ulykkesbildet vært svært variabelt.

Ruspåvirkningen i forbindelse med dødsulykkene er først og fremst knyttet til bruk av alkohol (SHT, 2019a). Dybdestudiene av dødsulykkene i 2018 viser at de ruspåvirkede omkomne, med ett unntak, var påvirket av alkohol til forskjell fra andre rusmidler.

Basert på tilgjengelige data har det historisk sett vært vanskelig å fastslå hvorvidt ruspåvirkningen i forbindelse med dødsulykker er over eller under tillatt promillenivå. Av tilgjengelige ulykkesdata for perioden 2013–2017 framkommer det ikke alltid tydelig om nivået har vært over eller under tillatt grense. Dybdestudien av dødsulykkene i 2018 viser imidlertid at fem av seks førere i grunnstøtings- og kollisjonsulykkene var

ruspåvirket. Disse var hovedsakelig moderat til tydelig ruspåvirket, med en gjennomsnittlig promille på 1,4. Altså betydelig høyere enn dagens promillegrense. Kun én av båtførerne hadde promille under høyeste tillatte nivå. Passasjerene som var ruspåvirket hadde gjennomsnittlig 1,2 promille. (SHT, 2019a). Tre av de fem som omkom som en følge av fall i vannet mellom brygge til båt var beruset med et gjennomsnittlig promillenivå på 2,3.

Tabell 7 viser symptomer på ruspåvirkning for ulik grad av ruspåvirkning:

Tabell 7 Symptomer for ulik grad av ruspåvirkning

Grad av ruspåvirkning	Promillenivå	Beskrivelse av symptomene
Lett påvirket	Mindre enn ca. 1 promille	Begynnende reduksjon av psykomotoriske ferdigheter: nedsatt bedømmelsesevne, økt selvtillit, hevet stemningsleie, nedsatt koordinasjon, nedsatt muskelkontroll, økt sjansetaking og risikovillighet, nedsatt reaksjonstid.
Moderat påvirket	Fra ca. 1 til 1,5 promille	Sinnstilstanden har vanligvis blitt endret fra mer livlig (stimulerende) til mer sløvet (dempet). Nevnte effekter forsterkes. Flere symptomer kommer til, som ufrivillige, rykkvise øyebevegelser (nystagmus), kvalme, økende tretthet/sløvhet, mer framtrepende koordinasjons-/balanseproblemer, utydelig tale, dårlig finmotorikk, svimmelhet.
Tydelig påvirket	Fra ca. 1,5 promille	Ytterligere forsterkning av nevnte effekter. Det framkommer tegn på økende bevissthetsreduksjon og etter hvert en lett grad av bevissthetsnedsettelse (somnolens). Ved promille fra 3 og oppover er det fare for respirasjonsstans og død.

Kilde: Avdeling for rettsmedisinske fag, Retts toksikologi, Oslo Universitetssykehus (hentet fra SHT, 2019a)

Et sentralt funn i SHTs kartlegging er at dødsulykker relatert til ruspåvirkning ofte har skjedd i sammenheng med grunnstøtinger i tussmørket og med høy fart, samt ved fall mellom båt og brygge/kai. I dødsulykker med person over bord og kantring, er ikke rus like framtrepende.

Omfanget av ruspåvirkning som en del av ulykkesbildet varierer med ulykkestyper.

Ruspåvirkning har blitt påvist i 53 % av dødsulykkene i forbindelse med kollisjoner/ grunnstøtinger og kontaktskader i perioden 2013–2017 (SHT, 2019b). Videre involverte 45 % av dødsulykkene som fant sted i forbindelse med fall fra kai/brygge bruk av rus (SHT, 2019b:54). Til sammenligning var de forulykkede i forbindelse med kantringsulykker ikke ruspåvirket.

Tall for 2018 viser at 10 av personene som var ruspåvirket (av til sammen 15), var involvert i dødsulykker knyttet til grunnstøting eller kollisjon (SHT, 2019a: 32, 51).

Dybdestudien av dødsulykkene i 2018 (SHT, 2019a) gir indikasjoner på at det er en sammenheng mellom alkoholbruk og alder, samt ulykkesrisiko. Av de 10 personene som var ruspåvirket og involvert i grunnstøting eller kollisjon (av til sammen 12), var alle yngre enn 50 år. De fleste av de ruspåvirkede båtførerne (totalt 5) hadde 1,3 promille eller

høyere promille på ulykkestidspunktet. De involverte passasjerene hadde en gjennomsnittspromille på 1,2.

De 3 omkomne som var beruset i forbindelse med fall i vannet på vei fra brygge til båt var imidlertid alle eldre enn 50 år.

Sannsynligheten for drukning som konsekvens av en ulykke, øker også som en følge av ruspåvirkning og graden av denne. Dette kan knyttes til forhold som:

- Mindre sannsynlighet for bruk av flyteutstyr
- Økt sannsynlighet for hypotermi<sup>2</sup>
- Redusert evne til egenredning
- Redusert evne til å bistå andre forulykkede

#### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 8 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «Rusmidler». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 8 Tilstandsindikatorer og historisk tilstand for innsatsområdet «Rusmidler»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Rusmidler	Antall omkomne per år påvirket av rusmidler	I gjennomsnitt 9 (9,4) omkomne* per år i årene 2013-2017 (inkludert fall til sjø mellom båt og brygge)

\*Antall omkomne der en eller flere av personene som var involvert i ulykken kan ha vært ruspåvirket.

#### 3.3.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot rusmidler

##### Promillegrense

Med bakgrunn i SHT-rapporten og deres dybdeundersøkelse av ulykkene i 2018, ser arbeidsgruppen at det er moderat til tydelig ruspåvirkning, det vil si fra 1 promille og oppover, som er den største medvirkende årsak til dødsulykker hvor rus har vært involvert.

Promillegrensen har blitt diskutert i forbindelse med handlingsplanen og arbeidsgruppen har hatt ulike oppfatninger av om promillegrensen bør settes ned eller ikke. Promillegrensen ble også nylig (2019) behandlet på Stortinget uten at forslaget om lave-re grense ble vedtatt. Arbeidsgruppen har derfor ikke fokusert på promillegrensen i handlingsplanen.

Alle i arbeidsgruppen er imidlertid enige om at rus og båtføring medfører økt risiko. Båtføreren skal være i stand til å kunne føre båten på en trygg måte. Arbeidsgruppen mener fortrinnsvis at økt kontrollvirksomhet i henhold til gjeldende regler bør prioriteres sammen med holdningsskapende arbeid.

<sup>2</sup> Kjernetemperaturen til en person synker raskere ved alkoholpåvirkning enn i edru tilstand, noe som fører til raskere nedkjøling (Graham,1980).

### Fakta grunnlaget

Politiets rapportering og Sjøfartsdirektoratets registrering av data har de siste årene gjennomgått betydelige forbedringer. Arbeidsgruppen ser likevel at det er behov for enda bedre fakta knyttet til bruk av rusmidler som medvirkende årsak til ulykker til sjøs. SHT har også framhevet at det er nødvendig med mer kunnskap om hvorfor folk fører båt når de er moderat til tydelig ruspåvirket.

### Holdningskampanje - Klar for sjøen

Kampanjen driver forebyggende tiltak hver sommer og bidrar med kunnskap om alkohol som risikofaktor inn i tusenvis av samtaler om sjøsikkerhet på arrangementer over hele landet, i presse og i massekommunikasjon. Kampanjen forsterker holdninger og prøver å få båtførere til å velge å være edru til rors. Båtførere er primærmålgruppe, men kampanjen henvender seg også til passasjerer.

I 2019 vil båtfolk over hele landet nok en gang få tilført kunnskap om hvilken risiko bruk av rusmidler utgjør for sikkerheten, og oppleve at gode holdninger til sjøsikkerhet og promille tas på alvor av et stort fritidsbåtnettverk. Det vil bli gjennomført kampanjer gjennom hele sommeren for å fremme budskapet på en lang rekke arrangementer over hele landet, og gjennom presse, nett og sosiale medier. Et stort antall lokalt ansatte, myndigheter og frivillige engasjerer seg i dette forebyggende arbeidet.

«Klar for sjøen»- kampanjen ledes av organisasjonen Av-og-til som er sekretariat for kampanjesamarbeidet. Per i dag stiller disse 14 aktørene seg bak innsatsen: Kongelig Norsk Båtforbund, Kongelig Norsk Seilforening, Norges Seilforbund, Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, Av-og-til, Røde Kors, Redningsselskapet, Kystvakten, Kystverket, NORBOAT, Oslofjorden båteierunion, Friluftsrådernes Landsforbund og Kartverket. Aktørene bidrar med faktagrunnlag, sjøsikkerhetskompetanse, målgruppekunnskap, og et stort nettverk av ansatte og frivillige over hele landet.

Arbeidsgruppen mener at «klar for sjøen»- kampanjen er en viktig holdningsskapende kampanje for å fremme gode holdninger på sjøen. Arbeidsgruppen vil derfor fortsatt bidra aktivt i dette arbeidet og sørge for at kampanjen «klar for sjøen» fortsetter i årene som kommer.

Ettersom «Klar For Sjøen»- kampanjen vesentlig retter sin oppmerksomhet mot båtførere, vil arbeidsgruppen i tillegg også fokusere på informasjonsarbeid og holdningsskapende aktiviteter som setter fokus på farene for andre enn fører ved å havne i farlige situasjoner som følge av rus. Dette gjelder både passasjerer i båt under fart, og de som ferdes mellom båt og brygge.

Arbeidsgruppen vil forebygge at personer med høy promille velger å føre båt hjem fra sjønære arrangementer. Det vises i denne sammenheng til SHT sin rapport fra 2019, om at omkomne ved grunnstøtinger og kollisjoner i 2018 var på vei hjem fra uteliv.

Tabell 9 Oppfølgingstiltak rusmidler

Oppfølgingstiltak
18. Arbeidsgruppen vil kanalisere sine tiltak knyttet til rus inn i kampanjen «Klar for Sjøen». Som beskrevet inneholder denne kampanjen et rikholdig spekter av tiltak.
19. Økt kontrollinnsats og håndheving av gjeldende regler langs kysten fra politiets side, spesielt i de deler av landet som synes å være mest risikoutsatt.
20. Arbeidsgruppen vil ved ulike sjønære arrangementer synliggjøre farene forbundet med å kombinere alkohol og ferdsel til sjøs.

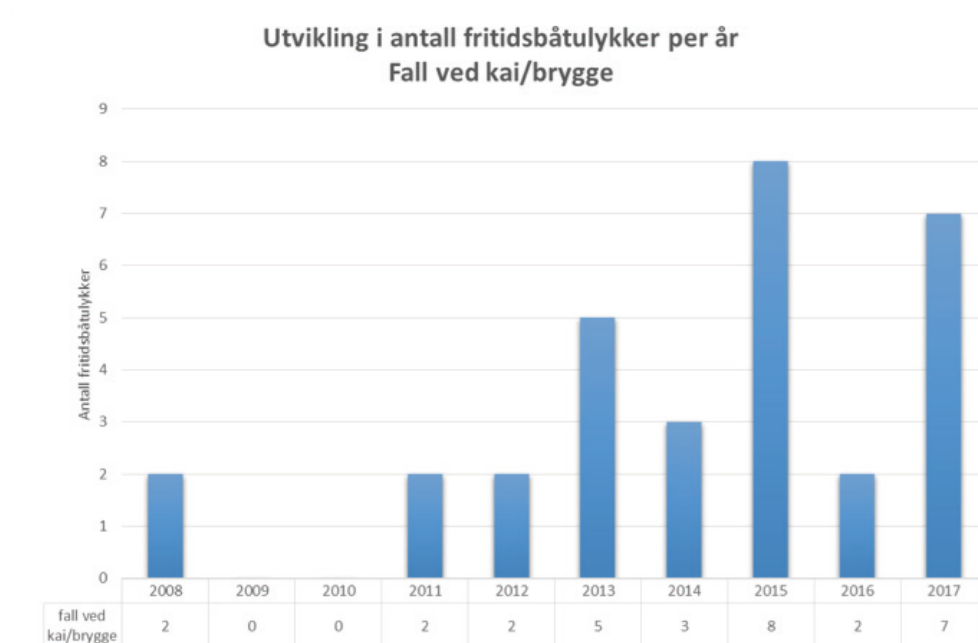
### 3.4 Innsatsområde - Sikkerhet ved brygge/havn

Med sikkerhet ved brygge/havn menes tekniske hjelpemidler og konstruksjoner som skal bidra til å redusere sannsynligheten for en ulykke og/eller redusere konsekvensene for at en ulykke inntreffer ved brygge/havn. Eksempler på dette kan være belysning, stabile kaianlegg, gjerder, tilgjengelig stige, tilgjengelige redningsmidler etc.

#### 3.4.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot sikkerhet ved brygge/havn

##### Karakteristikk av dødsulykker knyttet til brygge/havn

I perioden 2008 til 2017 er det registrert 31 dødsulykker som kan tilskrives fall i sjøen mellom båt og brygge/kai. Resultatene kan tyde på en økende trend (Figur 9), men det er knyttet stor grad av usikkerhet til dette (SHT, 2019b).



Figur 9 Antall fritidsbåtulykker knyttet ved fall ved kai/brygge i perioden 2008-2017 (Kilde: SHT 2019b)

Tallene for hvor mange som omkommer i fritidsbåt mens den ligger fortøyd kan ha større unøyaktighet, hovedsakelig fordi det er krevende å trekke skille mellom disse og andre fallulykker fra kai, brygge eller land.



Fellestrekk ved dødsulykkene i 2018, totalt fire omkomne, var at de fant sted om natten etter utelivs-aktiviteter og at de forulykkede var hovedsakelig tydelig ruspåvirket. Alle omkomne var personer over 50 år, som ikke brukte flyteutstyr. Ulykkene skjedde mens de var alene, og det tok minst en time før eksterne redningsressurser var klar over nødsituasjonen. Alle hendelsene var relatert til bruk av motorbåt (20-31 fot), som var fortøyd til flytebrygge. Det er rimelig å anta at ruspåvirkning kan ha bidratt til ulykken.

Kombinasjonen av ruspåvirkning, begrenset mulighet til å varsle om situasjonen og begrenset mulighet for å redde seg selv, bidro muligens til redusert overlevelsessevne.

#### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 10 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «sikkerhet ved brygge/havn». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 10 Tilstandsindikatorer og historisk tilstand for innsatsområdet «Sikkerhet ved brygge/havn»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Sikkerhet ved brygge/havn	Antall omkomne per år i forbindelse med fall mellom båt og brygge/havn	I gjennomsnitt 3 (3,1) omkomne per år i årene 2008-2017

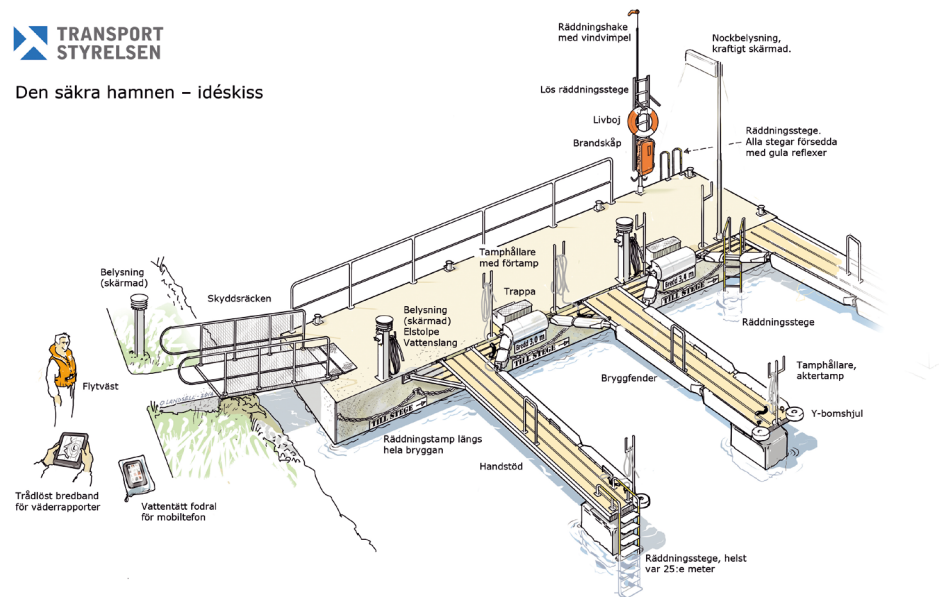
#### 3.4.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot sikkerhet ved brygge/havn

Arbeidsgruppen mener at dette er et meget viktig innsatsområde. Ulykkestallene som vises her er kun knyttet til omkomne i forbindelse med bruk av fritidsbåt. I tillegg viser RS sin statistikk over drukning generelt at et betydelig antall mennesker drukner etter fall fra land, uten at dette har med fritidsbåtbruk å gjøre. Eventuelle tiltak på dette området vil potensielt kunne innvirke både på antall omkomne i forbindelse med fritidsbåtbruk og antall druknede generelt.

Lov av 17. april 2009 nr. 19, om havner og farvann (havne- og farvannsloven), har blant annet som formål å legge til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og effektiv og sikker havnevirksomhet og sjøtransport. Loven gir hjemmel til å fatte en rekke enkeltvedtak, og gi forskrifter for å oppnå lovens formål. På kommunale kaianlegg er det mange steder en etablert praksis med redningsstiger hver 50 meter. Det er imidlertid få eller ingen krav til sikkerhetsutstyr på flytebrygger eller kaianlegg, og heller ikke krav til redningsstige.

Arbeidsgruppen mener det kan være mange grunner til at noen faller i sjøen. SHT har påpekt at ulykkene ofte skjer om kvelden, og med stor grad av ruspåvirkning. Det er også rimelig å anta at risikoen øker dersom f.eks. overflaten på bryggen er glatt, bryggen har dårlig belysning, det befinner seg løse gjenstander på bryggen, bryggen beveger seg med sjøen mv. Arbeidsgruppen mener at det vil kreve et felles fokus fra kommuner, båtfolket, bryggeiere, bryggeprodusenter og offentlige instanser for å bedre sikkerheten.

Arbeidsgruppen vil sammen sørge for at det blir utviklet informasjonsmaterieil om utforming av trygge brygger og kaianlegg. Eksempelvis har Transportstyrelsen i Sverige utarbeidet en illustrasjon over mulige sikkerhetselementer som kan inngå på en brygge, se illustrasjon i Figur 10.



Figur 10 Illustrasjon av sikker havn.  
Kilde: Transportstyrelsen.

Arbeidsgruppen mener at en tilsvarende veiledning bør kunne inngå i det norske informasjonsmateriellet for å bedre sikkerheten på bryggene i Norge. Arbeidsgruppens medlemmer vil videre bidra til at informasjonen om bryggesikkerhet når ut til båteiere og bryggeiere mv.

Kystverket vil, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, videre arbeide opp mot norske kommuner og havnevesen for å belyse hvor viktighet det er at kommunen tar sikkerhet på kai- og bryggeanlegg på alvor, og gjerne også ha fokus på sikkerhet ved godkjenning av nye brygger. Informasjonsmateriellet som nevnt ovenfor bør også kunne benyttes mot kommunene i Norge. I noen tilfeller kan det også tenkes at kommuner kan fremme sikkerhetstiltak ved brygge og kaianlegg i areal- og reguleringsbestemmelser.

Det er også nylig etablert et drukningsforebyggende arbeid mot kommunene gjennom Drukningforebyggende råd. Rådet har i mai 2019 sendt brev til norske kommuner og invitert disse til å bli med i en landsomfattende dugnad mot dødsfall ved vann.

I brevet oppfordrer Drukningforebyggende råd alle kommuner til å sette drukning på dagsorden, kartlegge drukningsfare, gå igjennom eksisterende forebyggende tiltak og drøfte hva som skal til for å redusere risikoen for drukning i deres kommune.

Videre oppfordres kommunen til å samarbeide med lokale krefter; båt- og velforeninger, næringsliv/utelivsnæring, fiskeklubber, reiseliv og campingplasser, eldreråd, skoler, idrettslag og frivillige organisasjoner m. fl. om en nullvisjon for sin kommune.

Flere av medlemmene i arbeidsgruppen er deltakere i Drukningforbyggende råd, og Arbeidsgruppen anser det som viktig å bidra til dette arbeidet. Norges Padleforbund, Rednings-selskapet og Sjøfartsdirektoratet vil derfor bidra i Drukningforbyggende råd sin nasjonale kampanje mot drukning.

Norges Seilforbund (NSF) og Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) har mange medlemsforeninger med bryggeanlegg og ønsker å sette fokus på tiltak som kan bevisstgjøre disse på problemstillingen, samt sette søkelys på tiltak som kan forbedre situasjonen. Trolig kan mye gjøres ved relativt enkle tiltak og bevisstgjøring.

Både NSF og KNBF ser nå på hvordan dette arbeidet bør legges opp i et lengre perspektiv. Begge forbundene ønsker allerede før sommerferien 2019 å utarbeide en felles enkel huskeliste som setter fokus på tema fall fra brygge - og hvordan dette i størst mulig grad kan forebygges - i tillegg til tiltak som kan avhjelpe dersom uhellet skulle være ute. Dette vil både bli distribuert til våre medlemsforeninger og samtidig bli publisert på begge organisasjoners nettsider.

Tabell 11 Oppfølgingstiltak sikkerhet ved brygge/havn

Oppfølgingstiltak
21. Arbeidsgruppen vil sammen sørge for at det blir utviklet informasjonsmaterieil om utforming av trygge brygger og kaianlegg. Informasjonen må inneholde eksempler. Medlemmene i arbeidsgruppen vil bruke sine kanaler for å spre denne informasjonen til eksempelvis båteiere, båtforeninger, leverandører og havneiere. KNBF og NSF vil allerede i 2019 sende ut informasjon til sine medlemmer.
22. Norges Padleforbund, Redningsselskapet og Sjøfartsdirektoratet vil bidra i Drukningforbyggende råd sin nasjonale kampanje mot drukning.
23. Kystverket vil, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, gå i dialog med kommuner og havnevesen om hvordan de kan bidra til at brygger og kaianlegg i deres kommune sikres bedre.

### 3.5 Innsatsområde - Fart

Høy fart er også et tema som har hatt stor oppmerksomhet i sjøsikkerhetsarbeidet over flere år. Selv om antall dødsulykker knyttet til høy fart synes å være begrenset, er det etter arbeidsgruppens vurderinger likevel et sentralt innsatsområde med hensyn en nullvisjonstiltærming. Det påpekes imidlertid at potensialet for ulykker, og da spesielt i mørke, er høyt ved stor fart. I tillegg har førere av båter i høy fart et potensial for å påføre alvorlig skade på andre enn seg selv. Med flere og flere hurtiggående fartøy på sjøen, aktualiseres høy fart som et særskilt innsatsområde i sjøsikkerhetsarbeidet. Båtførers kompetanse behandles i handlingsplanen som et eget innsatsområde, men kompetanse knyttet til høy fart vil også bli diskutert under dette delkapitlet.

#### Drukningforebyggende råd

Skadeforebyggende forum har opprettet et eget råd for drukningforebygging. Det består av fagpersoner med kompetanse på vannsikkerhet: trygghet på, i og ved vann. Rådet er en ressurs i forumet og for samfunnet, bl.a. ved å formidle informasjon, statistikk og forskning. Det har også et stort kontaktnett, nasjonalt og internasjonalt.

[www.skafor.org](http://www.skafor.org)



Foto: Redningsselskapet

### 3.5.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot fart

I perioden 2013-2017 var høy fart en del av skadebildet i 37 % av dødsulykkene knyttet til grunnstøting, kollisjon og kontaktskader (SHT, 2019b). Selv om høy fart er involvert i disse dødsulykkene, utgjør disse en relativt liten del av det totale antallet dødsulykker (5 %). Som nevnt tidligere i planen er det knyttet usikkerhet til de historiske grunnlagsdataene angående fart som medvirkende årsak til fritidsbåtulykker. Grunnet SHTs dybdeundersøkelse er dataene for 2018 imidlertid mer presise.

Analyser av dødsulykker i 2018 viser at hver femte ulykke med omkomne kan knyttes til grunnstøting eller kollisjon (SHT, 2019a). Høy fart var et kjennetegn ved disse ulykkene. Totalt omkom fire personer i disse ulykkene. I to av ulykkene var skadene i forbindelse med sammenstøtene så store at den forulykkede døde av dem. I de to øvrige dødsulykkene kan skadene ha begrenset mulighetene for selvberging ved fall i sjøen. I to av tilfellene antas det at hastigheten var høyere enn 30 knop.

Påvirkende faktorer til dødsulykkene (grunnstøting/kollisjon i 2018):

- Samtlige av dødsulykkene involverte båtførere som var yngre enn 45 år, hvorav 3 var tenåringer.
- Alle grunnstøtingen skjedde i tussmørket, med hastigheter over 20 knop.
- Fem av seks båtførere var ruspåvirket.
- Det er indikasjoner på, i to av tilfellene, at førerne ikke forventet eller forutså at det ville være vanskeligere å navigere og forholde seg til andre båter under de rådende lysforholdene.
- Båtene hadde ikke, og det ble ikke anvendt navigasjonshjelpemidler i forbindelse med grunnstøtingsulykkene.
- Samtlige båtførere var båtvante og kjent i farvannet de opererte i.

Data fra spørreskjemaundersøkelsen utført av TØI i 2015 (Amundsen og Bjørnskau, 2017), viser at båtens fart var noe høyere for oppgitte uhell som involverte en personskade, enn for oppgitte ulykker som kun medførte materielle skader.

Når det gjelder vurderinger av egen adferd oppgir i overkant av 40 % av båteierne at de aldri kjører over tillatt hastighet nært land når de er ute i båten. Andelen som oppgir at de aldri kjører over tillatt hastighet varierer med alder. Det er særlig de over 55 år som i størst grad oppgir at de aldri eller svært sjelden kjører over tillatt hastighet nær land. Når det gjelder holdninger til regelverk, er 50 % av respondentene enige i at det bør innføres strengere fartsgrenser. 75 % er enig i at det bør innføres fartsbegrensninger i mørke.

### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 12 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «fart». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 12 Tilstandsindikatorer og historisk tilstand for innsatsområdet «Fart»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Fart	Antall omkomne per år som følge av høy hastighet	I gjennomsnitt 2 (1,6) omkomne* per år i årene 2013-2017

\* Antall omkomne der ulykken kan ha oppstått under høyere hastighet.

### 3.5.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot fart

Stadig flere hurtiggående fartøy gjør at en diskusjon om nye reguleringer og kompetansekrav er svært aktuelt. Arbeidsgruppen mener at høy hastighet gir en økt risiko, både for de som er om bord og for omgivelsene. I høy hastighet må båtførerne må ta raske avgjørelser, og det stilles store krav til oppmerksomhet. Per i dag stilles det som kjent kun krav til en teoretisk prøve (Båtførerprøven) dersom båten er under 15 meter.

Samtidig som antall raske båter øker, ser vi også en markert økning i antall «myke trafikanter», som f.eks. kajakkpadlere. Dette stiller økte krav til de som fører mer hurtiggående fartøy, spesielt med tanke på oppmerksomhet og raske vurderinger som må gjøres for å unngå at farlige situasjoner oppstår. Det er også viktig at myke trafikanter bidrar til økt sikkerhet ved å være godt synlige for andre. Redningsselskapet og Politiet observerer mye uvettig båtføring i høy fart, og er bekymret over utviklingen.

Arbeidsgruppen har diskutert noen større tiltak, som for eksempel høyhastighets-sertifikat og innføring av praktisk prøve på båtførerprøven, men her har arbeidsgruppen ulike oppfatninger. Problematikken er under intern utredning i Sakkyndig råd for fritidsfartøy.

Noen av medlemmene i gruppen mener at tiden er moden for å gjøre slike tilpasninger i kravene til formell kompetanse og at utredning må igangsettes. Andre medlemmer i gruppen mener imidlertid at vi heller bør sørge for gode, frivillige opplæringsmuligheter, fortsette med holdningsskapende arbeid og jobbe videre med å forbedre innhold og gjennomføring av de formelle kravene vi allerede har. Gruppen har altså foreløpig ikke et klart felles standpunkt når det gjelder forslag til eventuelle regelverksendringer. Arbeidsgruppen har likevel blitt enig om at behovet for å innføre høyhastighets-sertifikat skal vurderes nærmere, og ber om at dette blir utredet.

### Samordning og tilgjengeliggjøring av fartsbegrensninger

Forvaltningen i sjøområdene er delt mellom staten (Kystverket) og kommunene. Den generelle fartsforskriften (forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø FOR-2009-12-15-1546) § 3 åpner for at kommunene kan etablere lokale fartsforskrifter. Dette har medført at det er stor variasjon i fartsbegrensninger og virkeperioder avhengig av hvilken kommunes sjøområde de sjøfarende kommer inn i.

Båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018) viser at båtførerne ønsker mer helhetlige og oversiktlige fartsbestemmelser og at det innføres nasjonale fartsbestemmelser. I tillegg til fartsforskrifter vedtatt etter havne- og farvannsloven finnes det også fartsforskrifter vedtatt etter annet lovverk. Det er stor forvirring blant båtførerne om hvilke fartsgrenser som gjelder hvor og når på året. For å bedre forståelsen og respekten for fartsgrensene vil Kystverket fortsette å jobbe aktivt gjennom høringsuttalelser og veiledning for å påvirke kommunene til å samordne fartsforskriftene med nabokommunene.

Ny havne- og farvannslov ble vedtatt 4. juni 2019. I den nye loven er kommunenes muligheter til å regulere ferdsel i sitt sjøområde noe endret. Kommunen får hjemmel i § 8 til å gi forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde, herunder fartsgrenser for slike fartøy. Videre er det uttalt at spørsmålet om hvorvidt det er behov for at staten skal fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy, kan vurderes på et senere tidspunkt.

Sakkyndig råd har ønsket innført enhetlige, nasjonale hastighetsbestemmelser. Som en konsekvens av den nye loven, vil fritidsbåtførerne fortsatt måtte forholde seg til lokale fartsforskrifter med variable grenser langs kystsonen. Arbeidsgruppen mener at manglende enhetlige fartsbestemmelser vil redusere forståelsen for og viktigheten av at fartsbestemmelsene overholdes, og skape lite forutsigbar regulering langs kysten.

Kystverket har etablert en database som skal inneholde alle lokale fartsbestemmelser på sjøen. Det er i utgangspunktet forskriftseier (kommuner og vernemyndigheter) som skal legge inn dataene i databasen. Dette viser seg å ikke fungere, derfor er Kystverket i gang med å ansette personell som skal legge inn og drifte denne databasen. Dette vil føre til at alle som driver med sjøkart, app- utviklere etc. kan hente disse grunndataene gratis ut fra databasen.

#### «Løft blikket»

"Løft blikket" er en samarbeidskampanje mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningsselskapet. Med denne kampanjen er det ønskelig å sette fokus på hvor viktig det er å være oppmerksom og årvåken, også når man ferdes i båt. I kampanjen sammenlignes bil og båt. «Det som er dumt i bil kan også være dumt i båt. Løft blikket», heter det i kampanjen. Det er utviklet tre filmer som er publisert i sosiale medier og på nett i juni 2019. Det er ønskelig å fortsette kampanjesamarbeidet, og få fram flere viktige budskap knyttet til fritidsbåt.

#### Høyhastighetsopplæring

Kongelig Norsk Båtforbund har sammen med simulatorsenteret Simsea i Haugesund lansert et simulatortreningsprogram for fritidsbåtførere som er ment å øke kunnskap og praktisk erfaring ved bruk av hurtiggående båt. Kurset inneholder også teorikurs som tar for seg f.eks. håndtering av tretthet, håndtering av stress, situasjonsforståelse, beslutningstaking, samarbeid, ledelse og kommunikasjon. Også ved andre institusjoner finnes mulighet for simulatortrening.

Ovennevnte tilbud er frivillige og foreløpig så kostbare at de kun når en begrenset gruppe båtførere.

Redningsselskapet har etablert et moderne sjøsikkerhetssenter i Horten. Her vil Redningsselskapet blant annet tilby høyhastighetsopplæring i form av praktisk båtkjøring.

Tabell 13 Oppfølgingstiltak fart

Oppfølgingstiltak
24. Kystverket vil arbeide opp mot kommunene om å samkjøre fartsbegrensninger i gitte områder og om å synliggjøre fartsgrensene bedre, bedre skilting osv.
25. Kystverket vil samle inn alle fartsbestemmelser fra kommunene og andre forskrifter, samt legge dette inn i databasen som grunnlag for kartsystemer og andre elektroniske løsninger.
26. Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningssselskapet vil samarbeide om «Løft Blikket» kampanjen.
27. KNBF vil i samarbeid med Simsea videreutvikle og oppfordre til frivillig simulatortrening for de som fører hurtiggående fritidsfartøy.
28. Redningssselskapet vil tilby opplæring på sitt sjøsikkettsenter i Horten.
29. Arbeidsgruppen mener at det skal vurderes om det er behov for å innføre et høyhastighetssertifikat.



Foto: Tommy Håvardstun

### **3.6 Innsatsområde - Fartøysikkerhet**

Med fartøysikkerhet menes karakteristikkene ved fartøyets konstruksjon som skal bidra til å redusere sannsynligheten for en ulykke og/eller redusere konsekvensene.

#### *3.6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot fartøysikkerhet*

Tilgjengelige ulykkesdata gir lite informasjon om sikkerhetsstandarder på de fartøyene som har vært involvert i ulykkene. Det er imidlertid rimelig å anta at forhold knyttet til fartøyets design (feks. fartøyets stabilitet, fribordshøyde etc.) kan være ett av flere mulige forhold som kan forklare hvorfor ulykken fant sted. Dette er forhold som kan ha sammenheng med alder på fartøyet og hvorvidt fartøyet er CE-merket, og dermed produsert i henhold til EU-regelverk.

Forhold som fartøyets stabilitet og fribordshøyde kan være medvirkende årsaker til kantringsulykker og fall over bord. 68 % av alle omkomne i perioden 2013–2017 kan knyttes til disse ulykkestypene (SHT, 2019b). Når det gjelder hendelsene med fall over bord er det svært sparsomt med informasjon om forhold som kan være medvirkende årsaker til ulykkene.

Studien av alle registrerte kantringsulykker i perioden 2013–2017 viser at fartøy under 26 fot var involvert i ca. 90 % av de ulykkene hvor fartøyets størrelse er registrert. Dybdestudien av kantringsulykkene i 2018 viser at de involverte båtene var relativt små (motorbåt, jolle, robåt, kano, kajakk og padlebrett). Lavt fribord anses som medvirkende til at motorbåten, jolla og robåten kantret. Disse båtene var av eldre årgang. Motorbåten var omkring 16 år gammel. Ulykkene var med både erfarne norske båtbrukere og uerfarne turister. De forulykkede var trolig ikke ruspåvirket.

Fra 16. juni 1998 har det vært krav om at fritidsbåter skal være CE-merket. Fra 1. januar 2006 ble det krav om at også motorer skal være CE-merket. Kravet gjelder i hele EØS-området og viser at produktet er produsert i henhold til EU-regelverket. Det er produsentens ansvar å CE-merke båten. Ved import av bruktbåt er importøren ansvarlig for at båten CE-merkes. Reglene om CE-merking ligger i fritidsbåtforskriften.

#### *3.6.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot fartøysikkerhet*

Arbeidsgruppen mener det er viktig å gjennomføre tiltak knyttet til at fritidsbåter som omsettes og brukes i Norge er sikre og tilpasset norske klimatiske forhold. Også på dette feltet er det nødvendig at flere bidrar for at det skal skje en positiv utvikling. Myndigheter kan bidra med reguleringer og tilsyn. Men det er også nødvendig at produsenter har sikkerhet i fokus ved bygging, at forhandlere bidrar med viktig kunnskap til forbruker og sørger for at båten er utstyrt med nødvendig sikkerhetsutstyr ved salg. Det er også viktig at forbrukere stiller krav til sikre fartøy ved kjøp.

#### **Sikre båter tilpasset norske farvann**

Sjøfartsdirektoratet skal bidra med finansiering og lede arbeidet i den nasjonale komiteen SN/K 146, Mindre båter. Komiteen følger det internasjonale standardiseringsarbeidet i ISO/TC 188, Small boats. Komiteen følger spesielt opp standardiseringsprosjekter som vil ha betydning for sikkerheten til sjøs. Norboat deltar i den nasjonale komiteen SN/K 146 og vil bidra med å hente inn innspill til, og gi informasjon om endringer i relevante standarder for fritidsbåt til sine 330 medlemmer.



Sjøfartsdirektoratet samarbeider med Tolletaten ift. oppfølging av det som passerer grensen og tilsyn av fritidsbåter som importeres. Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til å gjennomgå samarbeidsavtalen med Tolletaten for å vurdere om det er mulig å ytterligere forsterke samarbeidet, slik at en får til en enda bedre kontroll med de fritidsbåtene som blir importert.

Tabell 14 Oppfølgingstiltak fartøysikkerhet

Oppfølgingstiltak
30. Sjøfartsdirektoratet vil bidra internasjonalt med arbeidet knyttet til ISO-standarder for å sikre at kravene til produksjon av fritidsfartøy er tilpasset norske forhold.
31. Sjøfartsdirektoratet vil øke sitt tilsyn knyttet til CE-merking av fritidsbåt, herunder tilsyn av forhandlere, importører og produsenter, samt oppfølging av bekymringsmeldinger.
32. Sjøfartsdirektoratet vil revitalisere samarbeidsavtalen med Tolletaten i forhold til kontroll av fritidsbåter som passerer grensen.
33. Norboat vil bidra med innhenting av innspill til pågående arbeid med relevante standarder, samt videreformidle informasjon om vedtatte endringer til sine medlemmer.



Foto: Bjarne Amble

### 3.7 Innsatsområde - Farleder

I henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029 (Meld. St. 33 (2016–2017)) er merking av egne seilingsleder for fritidsfartøy ett av de sentrale tiltakene som er valgt for å styrke sjøsikkerheten for brukere av fritidsbåter. Arbeid med å etablere farleder og forbedre merking anses av arbeidsgruppen som et viktig område for å forbedre sjøsikkerheten, spesielt med tanke på å redusere antall grunnstøtingsulykker.

#### 3.7.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot farleder

Analyser både foretatt av SHT (2019b) og TØI (Amundsen og Bjørnskau, 2017), basert på ulike datakilder, viser at grunnstøtinger er blant de ulykkestypene som hyppigst blir registrert i norske farvann i forbindelse med bruk av fritidsbåter. I perioden 2008–2017 var det i gjennomsnitt om lag 420/450 grunnstøtingsulykker per år (SHT, 2019b). Videre viser analyser at 10 % av alle omkomne i perioden 2013–2017 var en følge av grunnstøting/kollisjon (SHT, 2019b). Tall fra Redningsselskapet viser at det for årene 2017 til 2018 var henholdsvis 347 og 460 innmeldte grunnstøtinger.

Båteieres vurdering av ulike sikkerhetsfremmende tiltak, viser at bedre merking av grunner/skjær er det tiltaket flest anser som et ønsket tiltak (Amundsen og Bjørnskau, 2017). Nesten 90 % av båteierne som deltok i TØIs spørreundersøkelse ga uttrykk for at dette er et godt tiltak.

TØI konkluderer i sine analyser med at bedre merking av grunner/skjær kan være med på å redusere antall ulykker. Videre foreslås det å prioritere merking av grunner/skjær på de mest trafikkerte fartsårene, og der det årlig oppstår flere grunnstøtinger. Det foreslås også at det merkes på en lett forståelig måte, slik at båtførere med begrenset erfaring og kunnskap vet hvilken side av merket han skal kjøre på (Amundsen og Bjørnskau, 2017).

Tabell 15 Antall grunnstøtinger med assistanse fra Redningsselskapet. Tall registrert av Redningsselskapet for årene 2017 og 2018, fordelt på fylker (Kilde: Redningsselskapet)

Grunnstøtinger i 2017 og 2018			
Fylke	2017	2018	Endring
Finnmark	3	5	+ 67 %
Troms	14	16	+ 14 %
Nordland	52	37	- 29 %
Trøndelag	25	25	
Møre og Romsdal	23	29	+ 26 %
Hordaland	20	36	+ 80 %
Sogn og Fjordane	12	8	- 33 %
Rogaland	27	24	- 11 %
Agder	30	51	+ 70 %
Telemark, Vestfold og Østfold	104	168	+ 62 %
Buskerud og Akershus	38	64	+ 68 %
Oslo	0	0	
Hedmark og Oppland	1	7	+ 600 %
<b>Totalt</b>	<b>349</b>	<b>460</b>	<b>+ 32 %</b>

Tallene i Tabell 15 inkluderer bare de grunnstøtinger hvor Redningssselskapet har assistert. På grunn av dette er det reelle tallet over grunnstøtinger i 2017 og 2018 trolig større.

### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 16 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «farleder». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 16 Tilstandsindikatorer og historisk tilstand for innsatsområdet «farleder»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Farleder	Antall omkomne per år som følge av grunnstøtinger	I gjennomsnitt 4 (3,7) omkomne per år i årene 2008-2017

### 3.7.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot farleder

Arbeidsgruppen mener at det er viktig å lage gode seilingsleder med tilstrekkelig merking av grunner og skjær.

Kystverket har i en årrekke arbeidet med særskilt merking av skjær og etablering av seilingsleder beregnet for fritidsfartøy. Separasjon mellom fritidsfartøy og nyttetraffikk har vært sentralt i dette arbeidet. I løpet av de siste 10 årene har Kystverket etablert flere seilingsleder for fritidsfartøy. Rene fritidsbåtleder er det kun etablert én av, men det finnes også en del kombinerte leder som også er for fritidsbåt.

Kystverket har satt i gang en prosess og startet merkingen av helhetlige leder fra Lindesnes til Svenskegrensa. Disse vil merkes med lys for nattseilas. Ledene er en «indre biled» som hovedsakelig vil gå i skjermede farvann. Dette prosjektet vil gi tryggere seilas i skumring og mørke for fritidsbåtene langs kysten. Arbeidsgruppen mener at lyssatte leder for fritidsbåt er et godt risikoreduserende tiltak.

I arbeidet med forbedret merking, har det tidligere bl.a. blitt gjennomført en «merk skjæret»-kampanje. Den ble utført i et samarbeide mellom Kystverket og Gjensidigestiftelsen, og gikk ut på å la båtfolket selv få registrere farlige skjær/grunner. Dette ble brukt som utgangspunkt for merking i løpet av 2015/2016. (Amundsen og Bjørnskau, 2017).

Kystverket var med i et utviklingsprosjekt hvor det ble utviklet en prototype (app) som varsler grunner i båtens kjøreretning. Prosjektet heter «Sikker kurs» mens prototypen kalles Grunnvarsel. Denne appen varsler med bilde og lyd 30 sekunder før du kjører inn over sjøkartets 3-meters kurve. Den fungerer også i avstengt posisjon i lommen eller i en stropp på armen. Når appen er på, anvendes kamerabildene for å vise områder i sjøkartets 3-meterskurve med transparente røde polygoner. Videreutvikling til fullskala har stått litt stille av forskjellige årsaker, men Kystverket prøver nå å komme i posisjon til å få appen ferdig utviklet både til Android og iOS mobiltelefoner.

Tabell 17 Oppfølgingstiltak farleder

Oppfølgingstiltak
34. Kystverket har satt i gang en prosess og startet merkingen av helhetlige leder fra Lindesnes til Svenskegrensen.
35. Kystverket vil utføre merking med lys/lanterner på ulykkesbelastede steder og leder brukt av fritidsbåter.
36. Kystverket vil videreutvikle «Merk skjæret» kampanjen hvor fritidsbåtkbrukere selv kan registrere skjær og grunner, og som senere danner grunnlag for nye sjømerker.
37. Arbeidsgruppen vil drive holdningsskapende arbeid og utvikle/distribuere informasjonsmateriell om sjømerkesystemet og sjøkart.
38. Kystverket vil ta initiativ til å fullføre prosjektet «Sikker kurs» appen.

### 3.8 Innsatsområde - Utleie av båt

Blant de som deltar i båtlivet i Norge er det flere som leier båt og utstyr. Dette omfatter både nordmenn og utenlandske besøkende. En stor del av utleievirksomheten er knyttet til fisketurisme. Det er rimelig å anta at flere av de som leier båt har manglende erfaring i å ferdes på sjøen, inkludert hvilke krav og begrensninger det stilles til bl.a. fartøy og sikkerhetsutstyr. Det er viktig å sikre at båtutleiere etablerer gode HMS-rutiner med tanke på å kunne tilby de besøkende sikre fartøy, sikkerhetsutstyr og informasjon om sikker ferdsel på sjøen.

Utleie av båt er i dag regulert gjennom produktkontrollloven og internkontrollforskriften. Produktkontrollloven sier blant annet at utleier skal treffe rimelige tiltak for å forebygge at tjenesten medfører helseskade og videre at utleier plikter å gi bruker av tjenesten tilstrekkelig og relevant informasjon til selv å kunne vurdere sikkerheten. DSB er fag- og tilsynsmyndighet og skal sørge for at virksomheter tar det ansvar de har, slik at det tilbys en sikker forbrukertjeneste og at utstyret som benyttes er trygt og i henhold til produktkontrollloven.

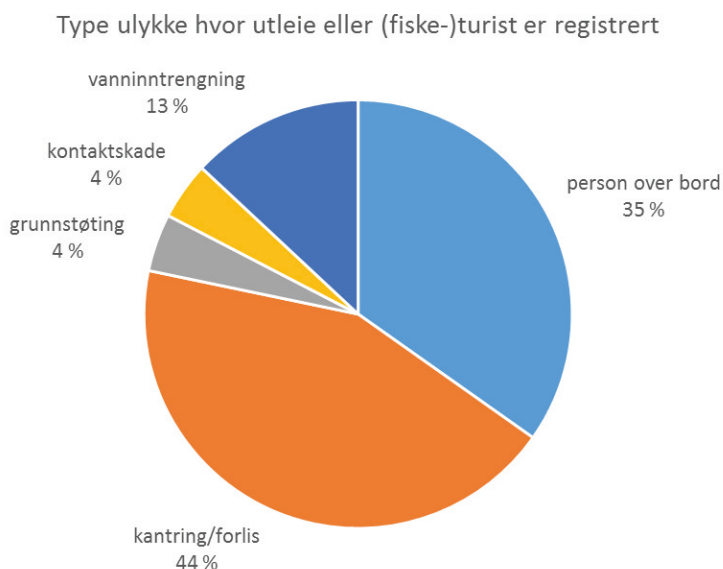
Den som tilbyr båtutleie som en forbrukertjeneste har en plikt til å inneha systematisk internkontroll, og skal kartlegge mulige farer. Videre skal det gjennomføres en skriftlig risikovurdering av tjenesten før den tilbys forbruker - og nødvendige tiltak skal gjøres for å redusere risiko til et akseptabelt nivå. Interkontrollsystemet skal være tilpasset virksomhetens aktiviteter, risikoforhold og størrelse. Systemet skal praktiseres og oppdateres ved behov.

Den som tilbyr båtutleie som en forbrukertjeneste skal være kjent med faktorer som påvirker risikoen forbundet med sitt tilbud. Dette kan omfatte vurdering av kompetanse/forutsetninger hos deltakerne, vær, vind og tidevannsforskjeller, sikkerheten ved produkter som inngår i tjenesten, samt andre forhold som må vurderes løpende. Det skal utarbeides en plan for beredskap i tilfelle uønskede hendelser inntreffer. Dette kan være personskader, værforhold, eller andre årsaksforhold som kan påvirke sikkerheten.

I tillegg vil også båteier ha forpliktelser i henhold til Lov om fritids- og småbåter (Småbåtloven). I lovens § 27 framgår det at båteier og båtfører er ansvarlige for å overholde bestemmelsene som er gitt i loven. For eksempel er det i lovens § 35 presisert at eieren av en småbåt plikter å forvise seg om at den som han eller hun lar bruke båten, fyller vilkårene for å føre den. Det samme gjelder for den som har rådigheten over båten på eierens vegne.

### 3.8.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot utleie av båt

14 % av ulykkene med omkomne i perioden 2013–2017 fant sted i forbindelse med fiske- turisme eller leie av båt (SHT, 2019b). Totalt omkom 23 personer i perioden. Over 90 % av ulykkene var enten kantring/forlis, person over bord eller vanninntrengning (Figur 11). Dybdestudien av dødsulykkene i 2018 viser at hver fjerde forulykkede var turist som hadde leid båt. Disse omkom etter at båten hadde kantret eller at de falt over bord. SHT påpeker at turistene hadde ingen eller liten erfaring med denne type båt i dette far- vannet og denne type vær- og sjøforhold.



Figur 11 Fordeling av type ulykke hvor utleie eller (fiske-)turist er registrert i 2018 (Kilde: SHT, 2019a)

### Indikator og tilstand for innsatsområdet

Tabell 18 viser operasjonalisert tilstandsindikator og historisk tilstand for innsatsområdet «utleie av båt». Angitt referansedata baserer seg på funn fra SHTs analyse (2019b).

Tabell 18 Tilstandsindikatorer og historisk tilstand for innsatsområdet «utleie av båt»

Innsatsområde	Indikator	Tilstand
Utleie av båt	Antall omkomne per år hvor utleie eller (fiske)turist registrert	I gjennomsnitt 5 (4,6) omkomne per år i årene 2013-2017

### 3.8.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot utleie av båt

Fritidsbåtutleie er et regulert område, men tilsyn og undersøkelser tyder på at mange av disse virksomhetene har manglende kjennskap til gjeldende regelverk. Videre viser undersøkelser at de som leier båt har manglende erfaring med det å føre båt.

SHT har i sin rapport framhevet en usikkerhet knyttet til om utleie av båt per i dag foregår på en måte som er sikker for leietaker. Arbeidsgruppen mener at det er på tide med en utredning om det bør innføres egne krav knyttet til utleie av båt. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) vil sammen med Sjøfartsdirektoratet ta dette innspillet med seg videre.

DSB vil gjennomføre bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie. Videre vil DSB tilby seminar om produkt- og forbrukertjenester. I dette arbeidet vil utarbeidet informasjonsmaterieil være sentralt. Seminaret skal gi kjennskap til gjeldende regelverk og ansvaret som påhviler for tilbydere av forbrukertjenester. DSB gir også ut en veiledning for forbrukertjenester til sjøs - «Har du trygg drift».

NHO Reiseliv legger ut sikkerhetsrelatert informasjon på sine nettsider i form av lenker, filmer og fakta. NHO Reiseliv planlegger også å gjennomføre 4-6 kurs «Ansvaret er ditt» i 2019 og 2020 for sine medlemmer. Mange havfisketurismebedrifter har også investert i sporingssystem som inneholder et sikkerhetssystem inkl. fangstrapportering.

Sjøfartsdirektoratet har også en egen side med nyttig informasjon til de som leier ut fritidsbåter. Informasjon på denne siden knytter seg blant annet til sikkerhetsfilmer, brosjyrer og sjekklister. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå sitt tilbud av informasjon, brosjyrer/sikkerhetsfoldere mv., og gjennomføre eventuelle oppdateringer, samt oversette informasjonen til flere språk. Sjøfartsdirektoratet vil også se nærmere på utfordringen knyttet til at få utleiare tilbyr VHF i utleiebåter, blant annet med grunnlag i kravet til lisens og sertifisering.

Arbeidsgruppen ser at det tilbys mye bra informasjonsmaterieil, både til de som leier båt og til utleiare. Arbeidsgruppen vil samarbeide for å få distribuert informasjonen bredest mulig.

Redningsselskapet er i gang med å utrede medlemskap for bedrifter som driver med båtutleie. Årsaken til dette er at funnene i SHT-rapporten påpeker at mange utenlandske statsborgere omkommer i forbindelse med leie av båt. Redningsselskapet ser for seg at en stadig økende interesse for norske farvann vil aktualisere dette temaet i stor grad i årene framover.

Redningsselskapet vil derfor søke samarbeid med relevante aktører, som for eksempel NHO Reiseliv og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Redningsselskapet vil blant annet vurdere å se nærmere på varslingsmuligheter, sikkerhetskonsept for bransjen, kursvirksomhet, registrering i småbåtregisteret og sporingsordning for utleiebåter.

Tabell 19 Oppfølgingstiltak utleie av båt

Oppfølgingstiltak
39. DSB vil kjøre seminar vedrørende produkt- og forbrukertjenester, for å øke kjennskap til regelverk og ansvaret som hører til tjenestetilbydere.
40. NHO Reiseliv vil drive informasjonsarbeid ovenfor sine medlemmer som driver naturbaserte reiselivsbedrifter og utleie til havfiske.
41. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå sitt tilbud av informasjonsbrosjyrer og sikkerhetsfoldere mv., og gjennomføre eventuelle oppdateringer, samt oversette informasjonen til flere språk.
42. Arbeidsgruppen vil samarbeide for å få ut informasjon til utleiare, leietakere og turistkontorer.
43. Redningsselskapet vil vurdere tilpassede medlemskap for bedrifter som driver med båtutleie.
44. DSB vil gjennomføre bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie.
45. Sjøfartsdirektoratet vil gå i dialog med Telenor kystradio og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet om å kunne tilby utleiare gode ordninger som gjør at de kan tilby VHF i utleiefartøy.
46. DSB vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet vurdere eventuelt behov for ytterligere regulering av området utleie av båt.

### 3.9 Innsatsområde - Båtførers kompetanse

Med kompetanse menes en kombinasjon av kunnskaper, ferdigheter, og holdninger som har betydning for evnen til å operere fritidsfartøy på en sikker og god måte.

#### 3.9.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot kompetanse til båtførere

##### Dagens formelle kompetansekrav for førere av fritidsbåt

Alle personer som er født 1.1.1980 eller senere og som skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller med mer enn 25 hk, skal ha formell kompetanse. Båtførerbeviset gir rett til å føre fritidsbåt inntil 15 meter, uten andre begrensinger. Båtførerbeviset får man ved å avlegge en teoretisk prøve, også kalt båtførerprøven, på et godkjent testsenter.

For å kunne føre fritidsbåt som er mellom 15 og 24 meter skal alle ha formell kompetanse, uavhengig av fødselsdato. Det stilles da krav til Fritidsskippersertifikat (D5L) og man må være minimum 18 år. Dette er et betydelig mer omfattende sertifikat enn Båtførerbeviset, og inneholder obligatoriske kurs og praksis.

I tillegg til Båtførerbeviset og Fritidsskippersertifikatet (D5L), som er nasjonale sertifikater, finnes det et internasjonalt sertifikat. Det internasjonalt båtførersertifikat (ICC) er et sertifikat som følger en internasjonal standard for fritidsbåtsertifikat, og som skal gjøre det enklere å seile i utlandet, enten man skal leie båt eller bruke sin egen. Internasjonalt båtførersertifikat (ICC) gir de samme rettighetene som et vanlig båtførerbevis, altså norske fritidsbåter inntil 15 meter, og per i dag er det 26 land som aksepterer sertifikatet. For å få utstedt internasjonalt båtførersertifikat (ICC) er det krav om bestått båtførerprøve, og i tillegg må man bestå en praktisk prøve.

##### Utbredelse av formell- og realkompetanse blant båtførere

En spørreskjemaundersøkelse utført av TØI i 2015 (Amundsen og Bjørnskau, 2017) viste at 45 % av båtførerne i utvalget hadde båtførerbevis. Kun en liten andel hadde fritidsskippersertifikat (D5L). Videre viser undersøkelsen at omtrent 40 % var medlem av en lokal båtforening. Utvalget baserte seg imidlertid på medlemskap i Småbåtregisteret, noe som innebærer at det ikke gir et godt bilde av kompetansen til alle brukere av fritidsbåter. Det er rimelig å anta at personer som har en båt registrert i småbåtregistre er de mest vante båtbrukerne, samt at de disponerer en høyere andel av de større båtene innenfor fritidsbåtflåten.

Båtlivsundersøkelsen fra 2018 (KNBF et al., 2018) viser at 57 % av båtførerne ikke har formell maritim kompetanse (Tabell 20). Dette representerer en økning sammenlignet med båtlivsundersøkelsen i 2012 (50%). Kun 32 % i utvalget oppgir at de har båtførerprøven.

Tabell 20 Type maritim kompetanse blant fritidsbåtførere i 2011 og 2017 Kilde: båtlivsundersøkelsen 2018 (KNBF et al., 2018)

Maritim kompetanse	Totalt 2011	Totalt 2017
Båtførerprøven	36%	32%
Fritidsskippersertifikat (D5L) eller tilsvarende (tidligere kystskippersertifikat)	5%	5%
Annen formell kompetanse	9%	8%
VHF-sertifikat	12%	11%
Ingen formell kompetanse	50%	57%
Ubesvart/vet ikke	5%	3%
	100%	100%

### Sammenheng mellom kompetanse og båtulykker

Det er begrenset informasjon i ulykkesdataene om forulykkedes erfaring og formelle kompetanse. Kunnskapsgrunnlaget er derfor mangelfullt med tanke hensyn på å påvise klare sammenhengene mellom kompetanse og ulykker. Analyser av dødsulykker som involverer grunnstøting og høy fart (SHT, 2019a) viser for eksempel at flere av båtførerne har hatt både formell kompetanse samt flere års erfaring med båtliv. Samtidig er det flere ulykker hvor det er rimelig å anta at manglende erfaring og/eller formell kompetanse har vært en del av årsaksbildet.

Gjennomsnittsalderen for de omkomne var i perioden 2013–2017, for menn og kvinner, henholdsvis 55 år og 44 år SHT, 2019b). Dette viser at en stor andel av de omkomne er relativt voksne, og det er rimelig å anta at en betydelig andel ikke har båtførerprøve eller tilsvarende formell kompetanse.

Dybdestudien av dødsulykkene i 2018 viser at 7 av i alt 21 omkomne var turister eller personer som hadde leid båt eller lånt båt. Disse omkom etter at båten hadde kantret eller at de falt over bord. SHT påpeker at turistene hadde ingen eller liten erfaring med denne type båt i dette farvannet og denne type vær- og sjøforhold. I perioden 2013–2017 kan 14 % av dødsulykkene knyttes til leie av båt eller turisme.

Hvis en ser på hvilke båttypen som dominerer dødsulykkestatistikken, er dette i hovedsak mindre fartøy (kano, kajakk, jolle, robåt uten motor) og motorbåter uten overnattingsmuligheter. Det er rimelig å anta at andelen båtførere med liten formell eller uformelle kompetanse er større innenfor denne fartøygruppen, sammenlignet med andre.

Hvis man inkluderer holdninger som en del av båtførernes kompetanse, anses dette som relevant knyttet til flere identifiserte medvirkende årsaker til dødsulykkene. Analyse av dødsulykkene i perioden 2013–2017 viser at 57 % av de omkomne ikke brukte flyteutstyr. Videre involverte 28 % av dødsulykkene bruk av rusmidler.





### 3.9.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot båtbrukernes kompetanse

Alle aktørene i arbeidsgruppen er opptatt av kompetanse som ulykkesforebyggende tiltak, og mener at god kompetanse sammen med gode holdninger gjør livet på sjøen tryggere og bedre for alle. Samtlige medlemmer utfører derfor tiltak som på et eller annet nivå skal forbedre den enkelte båtbrukers holdninger, teoretiske kunnskap eller praktiske kompetanse.

#### Utvikling og forbedring av formell kompetanse

Årlig er det nå over 20 000 personer som tar båtførerprøven. I tillegg kommer de som tar fritidsskippersertifikat (D5L) eller internasjonalt båtførersertifikat (ICC). Når så mange sluses gjennom en opplæringsordning, er det viktig at Sjøfartsdirektoratet sørger for at faglig innhold og gjennomføring er gjenstand for kontinuerlig oppdatering og forbedring. Sjøfartsdirektoratet ønsker også i kommende periode å gjøre ordningen med internasjonalt båtførersertifikat (ICC) bedre kjent. Dette sertifikatet inneholder en praktisk prøve, og er det eneste kompetansebeviset for fritidsbåtbrukere som gir rettigheter internasjonalt.

Arbeidsgruppen har diskutert om det bør innføres krav til praktisk prøve forbundet med båtførerprøven. Det er enighet om at praktisk opplæring er viktig, men gruppen er delt i om dette bør være obligatorisk i forbindelse med båtførerprøven. Dette er uansett en sak som ingen av medlemmene i rådet kan avgjøre uten politisk behandling, og vil eventuelt være kostnadmessig og praktisk omfattende. Sjøfartsdirektoratet vil ta de forskjellige innspillene fra arbeidsgruppen med seg videre i sitt arbeid, og Sakkyndig råd vil vurdere behovet for praktisk prøve nærmere.

Arbeidsgruppen mener imidlertid at vekst i ordningen med ICC vil føre til at det må på plass enda flere tilbydere av praktisk prøve, og at det vil forenkle en eventuell innføring av praktisk prøve for båtførerbevis, dersom det på et senere tidspunkt skulle bli aktuelt.

Redningsselskapet har etablert et moderne sjøsikkerhetssenter i Horten. Her vil Redningsselskapet blant annet tilby Fritidsskippersertifikat (D5L), Båtførerbeviset og seilkurs, alt i samarbeid med anerkjente kursholdere.

Som en del av fagfornyelsen tas båtførerprøven inn i valgfaget natur, miljø og friluftsliv. Det å kunne ferdes i båt langs kysten og på innsjøer er en viktig del av friluftslivet vårt. På Regjeringens sine hjemmesider sier kunnskaps- og integreringsminister Jan Tore Sanner at ved å ta båtførerprøven inn som valgfag vil flere få kunnskap og ferdigheter som gjør båtlivet tryggere for en selv og andre. Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at flest mulig skoler tilbyr båtførerprøven som en del av valgfag i skolen.

Tabell 21 Oppfølgingstiltak båtførers kompetanse - formell kompetanse

Oppfølgingstiltak
47. Sjøfartsdirektoratet vil drive kontinuerlig forbedring av innholdet i båtførerprøven, internasjonalt båtførersertifikat (ICC) og fritidsskippercertifikatet (D5L).
48. Sjøfartsdirektoratet vil følge opp Norsk Test, og sørge for effektivt tilsyn med testsentre for å forebygge juks på båtførerprøven.
49. Sjøfartsdirektoratet vil gjøre internasjonalt båtførersertifikat (ICC) mer kjent, og oppfordre flere til å velge dette sertifikatet ettersom det innebærer en praktisk prøve.
50. Sjøfartsdirektoratet vil forbedre sin oppfølging av skoler som er godkjent for fritidsskipperutdanning, blant annet gjennom årlige fellesmøter og revisjon av skolenes kvalitetssystem.
51. Sjøfartsdirektoratet vil etablere muligheten for å ta deler av fritidsskipperkurset som e-læring, slik at kurset blir mer tilgjengelig for kandidatene.
52. Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at flest mulig skoler tilbyr båtførerprøven som en del av valgfag i skolen.
53. Sakkyndig råd vil vurdere behovet for praktisk prøve i forbindelse med båtførerprøven nærmere.

### Informasjons- og holdningsskapende arbeid

Informasjons- og holdningsskapende arbeid kan bidra til økt bevissthet rundt risiko og risikoreduserende tiltak og kunne føre til reduksjon av ulykker og konsekvenser av disse.

Arbeidsgruppen mener at holdninger skapes tidlig, og arbeidsgruppens medlemmer er derfor opptatt av at barn og unge skal få god opplæring. Et av tiltakene er derfor å få flere frivillige lag og organisasjoner til å arrangere sjøvettaktiviteter for barn og unge. Hvert år deler Sjøfartsdirektoratet gjennom tilskuddsordningen ut omtrent én million kroner til ulike prosjekt i hele Norge. Sjøfartsdirektoratet trykker også opp undervisningsmaterieell som kan bestilles gratis av skoler.

Redningsselskapet har også en kampanje med fokus på å få flere jenter til å ta roret. Det blir gjennomført kurs i alle deres regioner i sommermånedene, og målet er å få 350 jenter til å ta kurset. Redningsselskapet mener at jenter ofte er flinkere enn gutta til å tenke egen sikkerhet – og ønsker derfor at flere av dem skal ta roret.

Arbeidsgruppen vil også påpeke at det er et stort behov for å drive informasjons- og holdningsskapende arbeid også mot andre aldersgrupper. Det er som kjent godt voksne personer som i størst grad havner i alvorlige ulykker. Mange av disse ulykkene viser at den som fører båten har brutt noen av de reguleringene som finnes i dag, f.eks. knyttet til fart, lanternebruk, promille eller flyteutstyr. Det er viktig å informere om hvilke regler som finnes, samt gjennom holdningsskapende sjøvettarbeid øke sannsynligheten til at folk er villige til å respektere reglene.

Frivillig opplæring kan for eksempel nå mange dersom det oppleves som relevant og nyttig. Et eksempel er opplæring i regi av Norges Padleforbund, som er opptatt av målrettet opplæring av padlere som sikkerhetstiltak. De har et bra tilbud gjennom sin utdanningsstige «Våttkortstigen», en god opplæring basert på erfaringer som de har høstet over mange år og gjennom erfaringsutveksling og kompetansedeling med andre europeiske utdanningssystemer. De anslår at det finnes rundt 200 000 padlere i Norge, ca. 21 500 er medlemmer hos dem. Deres opplæring strekker seg langt utenfor medlemsmassen og de har i dag utstedt ca. 120 000 våttkort.

Tabell 22 Oppfølgingstiltak Båtførers kompetanse – andre kompetansefremmende tiltak

Oppfølgingstiltak
54. Redningsselskapet vil styrke tilbudet om sommerskoler for barn og ungdom.
55. Redningsselskapet vil styrke og gjennomføre Elias-arrangementer.
56. Redningsselskapet vil videreutvikle og styrke RS-Ung lag.
57. Redningsselskapet vil videreføre kampanjen «Ta roret jenter».
58. Norges Seilforbund vil videreutvikle sitt kursmateriell, og gjennomføre ulike kurs som båtførerprøven, D5L, VHF, navigasjon, sikkerhetskurs gjennom sine seilforeninger.
59. Norges Seilforbund vil aktivt markedsføre holdningsskapende kampanjer mot sin medlemsmasse, aktivt markedsføre og distribuere informasjonsmateriell om kurs, samt oppfordre sine medlemsforeninger til å avholde kurs.
60. Sjøfartsdirektoratet vil videreføre opptrykk og utsending av «Sjøvettboka» og «Vannviktig» gratis til skoleklasser som ønsker undervisningsmateriell. Sjøvettpillet vil også videreutvikles.
61. KNBF vil gjennomføre kurs, opplæring og annen sjøvettaktivitet gjennom sine medlemsforeninger. De vil i større grad søke samarbeid med det offentlige og frivillige organisasjoner for styrke holdningsskapende sjøsikkerhetsarbeid.
62. Padleforbundet vil videreføre sitt fokus på Våttkortstigen.

### 3.10 Innsatsområde – Forbedring av faktagrunnlag

Et bredt kunnskapsgrunnlag er viktig for å etablere et risikobilde, og for å underbygge implementering av risikoreduserende tiltak. Det er derfor viktig at det innhentes tallgrunnlag som vil kunne vise nåsituasjonen og utviklingen over tid.

#### 3.10.1 Grunnlag for prioritering av tiltak rettet mot forbedring av faktagrunnlag

Basert på erfaringer fra nylig gjennomført dybdestudie av ulykker med fritidsbåter, påpeker SHT (SHT, 2019a) at det per i dag mangler et regime og et system for sammenstilling av data fra ulike tilgjengelige datakilder og som baserer seg på predefinerte parametere/variabler som gjør det enklere og mer nøyaktig. Formålet med et felles regime og system er å sikre tilgang til relevant informasjon for å overvåke utviklings-trekk, og for å identifisere mulige forbedringstiltak med sikte på å redusere antall ulykker.

Videre blir det påpekt at det bør etableres rutiner som gir en «mest mulig fullstendig rapportering av relevante hendelser» (SHT, 2019a:65). Det blir også påpekt at ulykkes-hendelser hvor det ikke er behov for akutt bistand, men som har hatt betydelige konsekvenser (personskade og materielle skader) bør registreres.

#### Tilstandsmål for innsatsområdet

Tabell 23 viser tilstandsmål for innsatsområdet «Faktagrunnlag». Tilstandsmålene er fastsatt av arbeidsgruppen basert på kunnskapsgrunnlaget.

Tabell 23 Tilstandsindikatorer og tilstandsmål for innsatsområdet «Faktagrunnlag»

Innsatsområde	Tilstandsmål
Fakturagrunnlaget	Det er etablert en bedre statistikk over omkomne, herunder med medvirkende årsaker til dødsulykker, tekniske forhold knyttet fartøy mv.
	Det er implementert en statistikk over hardt skadde ved fritidsbåtulykker.
	Det er etablert gode rutiner for datainnhenting om hvor ulykkene skjer.
	Det er utarbeidet og etablert flere proaktive sikkerhetsindikatorer.

### 3.10.2 Arbeidsgruppens vurderinger og tiltak rettet mot faktagrunnlaget

Arbeidsgruppen mener at det omfattende arbeidet SHT har gjort i arbeidet med sin rapport av 2018, gir viktig bakgrunnskunnskap og kan være en viktig ressurs i arbeidet med å få ned antall fritidsbåtulykker.

SHT har avdekket mulighet for forbedringer i grunnlaget for årlig statistikkføring av fritidsbåtulykker med omkomne. Forutsetninger er blant annet forbedring av metode, obduksjon av omkomne, mer detaljert info fra politiet, samt mer ressursbruk til informasjonsinnhenting og analysearbeid.

SHT har også avdekket mulighet for å ta i bruk og kombinere flere kilder for en mer helhetlig oversikt over hvor mange fritidsbåtulykker og alvorlige hendelser det er i Norge hvert år. Arbeidsgruppen mener det er viktig at Sjøfartsdirektoratet i størst mulig grad følger opp SHT sitt arbeid videre og utfører nødvendige forbedringer som nevnt ovenfor.

Det er Sjøfartsdirektoratet som registrerer dødsulykker på fritidsbåter i Norge. Ulykkene plukkes i utgangspunktet opp gjennom automatiske mediesøk og datauttrekk fra Hovedredningssentralen, samt innmelding fra politidistriktene. Materialet oversendes også til politiet for etterfølgende kontroll og supplering. Etterregistreringen kan forekomme i takt med at Sjøfartsdirektoratet mottar ny informasjon som er relevant for en ulykke. Sjøfartsdirektoratet vil, basert på rapporten fra SHT, identifisere forbedringsområder i sin statistikk, både knyttet til rapportering og hvilke data som bør inngå.

I denne sammenheng er det nødvendig å etablere et enda tettere samarbeid med andre etater og organisasjoner, slik som Politi, HRS og Rednings-selskapet. I den forbindelse vil aktørene i arbeidsgruppen bidra med å utvikle og dele den informasjonen som den enkelte har tilgang til.

Sjøfartsdirektoratet bør også se på muligheten til å hente ut ulykkesdata fra forsikringsbransjen. Forsikringsselskaperens oversikter skiller seg ut ved at de også innbefatter informasjon om skader som ikke nødvendigvis har medført varslings til eksterne redningsressurser. Offentlig tilgang til utfyllende informasjon om omstendigheter rundt enkelthendelser antas å være problematisk ut fra bl.a. selskaperens hensyn til kommersielle forhold.

En overordnet statistikk over bl.a. årlig antall innmeldte skader på fritidsbåt og anslåtte forsikringsutbetalinger publiseres av Finans Norge, hovedorganisasjon for finansnæringen i Norge.

#### Båtlivsundersøkelsen

Båtlivsundersøkelsen 2018 er andre runde av den store norske båtlivsundersøkelsen. Første runde ble gjennomført etter båtsesongen 2011. Oppdragsgiver har vært Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF). Selve undersøkelsen er finansiert ved et spleiselag mellom det offentlige, båtbransjen, leverandører og organisasjonene i båtlivet. Undersøkelsen gir et representativt bilde av norsk fritidsbåtliv anno 2017. Det ble innledningsvis gjennomført intervjuer med 4.697 personer. Faktaopplysninger som omfang, deltagelse, bruk, kostnader og verdiskapning har stått i fokus. Holdninger til miljø og klima, lover, regler og sjøsikkerhet likeså.

Kongelig Norsk Båtforbund

Per i dag er det lite informasjon tilgjengelig knyttet til de som blir hardt skadet ved bruk av fritidsbåt. En del relevant og nødvendig informasjon finnes, for eksempel hos politiet, men det er i dag ikke lagt rutiner for riktig informasjonsutveksling. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere muligheten for å utvide sin statistikk til også å gjelde hardt skadde. Dette anses som viktig for å ha et enda bedre grunnlag for iverksetting av målrettede tiltak. En slik statistikkføring vil kreve omfattende samarbeid mellom flere aktører.

Merking av skjær og leder er også en viktig forebyggende aktivitet. Mange grunnstøtinger på samme skjær vil på sikt kunne føre til en alvorlig ulykke. Det er derfor viktig med et best mulig kunnskapsgrunnlag om hvor ulykkene skjer. I denne sammenheng er Kystverket i ferd med å etablere et samarbeid med Redningssselskapet om datainnhenting fra deres oppdrag. Imidlertid tyder tall fra forsikringsbransjen på at det er mange grunnberøringer og grunnstøtinger som ikke blir varslet gjennom Redningssselskapet eller Hovedredningsentralen.

For å få et best mulig datagrunnlag for sine beslutninger vil Kystverket arbeide videre for et bedre datagrunnlag om hvor ulykkene skjer gjennom blant annet forsikrings-selskapene og Finans Norge.

Av faktagrunnlag som ikke er direkte ulykkesrelatert, mener arbeidsgruppen at båtlivsundersøkelsene utgjør en viktig kartlegging av fritidsbåtlivet. KNBF vil etterstrebe å videreføre båtlivsundersøkelsene i 5-års intervaller.

Tabell 24 Oppfølgingstiltak faktagrunnlag

Oppfølgingstiltak
63. Alle i arbeidsgruppen vil bidra med å forbedre og dele relevant ulykkesdata som den enkelte aktør sitter på.
64. Sjøfartsdirektoratets vil videreutvikle og forbedre statistikken over omkomne knyttet til fritidsbåtulykker.
65. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere muligheten for å etablere statistikk over hardt skadde ved fritidsbåtulykker.
66. Kystverket vil arbeide for å få bedre data knyttet til hvor grunnstøtinger skjer.
67. KNBF vil arbeide for å videreføre båtlivsundersøkelsen med 5-års intervaller.

## 4. Andre tiltak



Foto: Sjøfartsdirektoratet

### *4.1 Styrke sjøsikkerheten gjennom et obligatorisk småbåtregister*

Båtlivsundersøkelsen fra 2018 (KNBF et al., 2018) anslår at det finnes ca. 950 000 småbåter i Norge. Av disse er omlag 170 000 registrert enten i Redningsseksjonens småbåtregister eller i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) som føres av Sjøfartsdirektoratet. Plikten til å registrere båt i Norge trer inn ved 15 meter, jf. Sjøloven § 11 (Sjøloven, 2019). Båter under 15 meter kan frivillig registreres, og nedre grense for registrering av fritidsbåter i NOR er 7 meter.

I de siste ti årene har flere påpekt behovet for et obligatorisk småbåtregister. Det siste innspillet ble levert i 2018 i regi av Avfall Norge, Finans Norge, Norboat, KNBF og NSF. Det legges vekt på at et register vil styrke og være til hjelp på følgende områder: Sikkerhet til sjøs, identifisering av båt og eier ved redningsaksjoner, miljøforurensing fra forlatte båter, hvitvasking og svindel og muligheten til å håndtere en bærekraftig returordning. Også politiet støtter et slikt initiativ til et obligatorisk, nasjonalt småbåtregister.

Arbeidsgruppen er positiv til at det innføres et obligatorisk småbåtregister. Et slikt register vil gi viktig informasjon om den totale fritidsbåtparken i Norge og vil samtidig være viktig for sjøsikkerheten.

#### Søk og redning

Sikkerhetsmessig vil et register ha stor betydning i forhold til søk og redning. Herunder blant annet at HRS, Politiet og Redningsseksjonen raskt kan ta kontakt med eieren av båten for å få kartlagt om det er en redningssituasjon eller om båten kun har slitt seg fra fortøyning. Både HRS og Politiet mener at en slik avklaring er særlig viktig, og kan i noen tilfeller være avgjørende for om det skal settes i gang en stor og kanskje langvarig redningsaksjon.

#### Utleie av båt

SHT har i sin rapport om fritidsbåtulykker framhevet utleie av båt til turister som et eget risikoområde. Dette er en bransje som vokser i omfang, og det stilles ingen tilleggskrav til fartøyene og sikkerhetsutstyret som leies ut, utover de generelle kravene til fritidsfartøy. Per i dag finnes det ingen mulighet til å holde oversikt over fartøy som benyttes til utleie. Et obligatorisk register vil også kunne gjøre det mulig å legge inn informasjon om hvilke fritidsbåter som leies ut. Tilsynsmyndigheter vil da ha mulighet til å følge opp sikkerheten til disse og om nødvendig innføre egne krav til slike fartøyer.

#### Fartøysikkerhet

Fra 16. juni 1998 har det vært krav om at fritidsbåter fra 2,5 meter og inntil 24 meter, skal være CE-merket. Fra 1. januar 2006 ble det krav om at også motorer skal være CE-merket. CE-merkingen sikrer at båten er konstruert etter gjeldene sikkerhetsstandarder. Det er forbudt å sette på markedet eller ta i bruk en fritidsbåt for første gang som ikke er CE-merket. Et obligatorisk båtregister kan bidra til bedre kontroll av CE-merking knyttet til den enkelte båt og forhindre at båter som ikke er korrekt CE-merket settes på markedet.

Et register kan også bidra til kontroll av båter som har fått alvorlig skade i forbindelse med ulykker, slik at disse blir «avskiltet» og ikke kan omsettes før de er vurdert sjødyktig i henhold til CE-regelverket. Slike båter kan, per i dag, repareres og omsettes uten slik kontroll, og uten at ny eier får kjennskap til båtens historikk.

#### Risikovurdering

Båtlivsundersøkelsen gir mye nyttig informasjon om antallet og sammensetningen av båtparken i Norge. Undersøkelsen er imidlertid basert på intervjuer med deler av befolkningen og estimatene vil derfor være usikre. Et obligatorisk register vil gi bedre og mer nøyaktig informasjon og dermed være et bedre verktøy for å vurdere risiko og iverksette målrettede tiltak.

#### Miljøisikkerhet

Et obligatorisk småbåtregister vil ha positiv innvirkning på andre områder som også er nevnt i flere utredninger. Arbeidsgruppen mener at det er viktig å legge vekt på helheten av hva et obligatorisk småbåtregister vil kunne bidra til. Registeret vil særlig ha en svært positiv effekt på returordningen og vrakpantordningen for båter.

Registeret vil også særlig ha positiv effekt på at forlatte båter som blir liggende langs norskekysten får en rettmessig eier.

Miljødirektoratet har beskrevet mulige langsiktige ordninger for innsamling av kasserte fritidsbåter. Det går klart fram av dette arbeidet at Miljødirektoratet mener at et obligatorisk båtregister er nødvendig blant annet for å sikre korrekt utbetaling av vrakpant og få kontroll på forlatte båter.

#### Straffbare forhold

Et obligatorisk fritidsbåtregister vil kunne bidra til at tyveri av fritidsbåter lettere kan anmeldes og oppklares, ved at hver enkelt båt har et unikt registreringsnummer. Hvitvasking og skatteunndragelser rapporteres og muliggjøres gjennom båthandel når det ikke finnes et obligatorisk båtregister for alle fartøy. Kriminalitetsbekjempelse i nnerfor båtområdet er ønsket fra flere etater.

#### Drift av obligatorisk småbåtregister

Arbeidsgruppen har i denne handlingsplanen valgt å ikke ta stilling til hvem som skal drifte et eventuelt obligatorisk småbåtregister.



## Referanser

Amundsen, A., & Bjørnskau. (2017). T. Bruk av fritidsbåt i Norge.

Eriksrud, R.H. (2018). Evalueringsrapport Klar for sjøen-kampanjen. Oslo. Av og til.

Finansdepartementet (2014). Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. R-109/14.

Flatnes, A., Viblemo, T.E., Ervik, M.R., & Røtting, K.R. (2016). Evaluering av påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåt. Oslo: Oxford Research.

Haugen, S., Seljelid, J., Nyheim, O. M., Sklet, S., & Jahnsen, E. (2012). A generic method for identifying major accident risk indicators. In 11th International Probabilistic Safety Assessment and Management Conference and the Annual European Safety and Reliability Conference (pp. 5643-5652).

Holmen, R.B., Aase Ragnes Seeberg, A.R. og Gierløff, C.W. (2016). Samfunnsnyttene av Redningsselskapets virksomhet. MENON-publikasjon nr.32/2016. Oslo: MENON.

Horgen, A. (2017). Sikkerhetsstatus for fritidslivsaktiviteter i Norge på 2000-tallet. Tidsskrift for utmarksforskning., 2017:1.

Idland, S. (2016). Ingen å miste: forebygging av drukning fra fritidsbåt (Master's thesis, Norwegian University of Life Sciences, Ås).

KNBF et al. (2012). Kongelig Norsk Båtforbund, NORBOAT, Nærings- og Handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket Båtmagasinet, Norsk Test, Fender Marine/Norske Sjø, Redningsselskapet & Norges Seilforbund. Båtlivsundersøkelsen. Fritidsbåtlivet i Norge 2012. Oslo: Kongelig Norsk Båtforbund.

KNBF et al. (2018). Kongelig Norsk Båtforbund, Telenor Kystradio, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Næringsdepartementet, NORBOAT, Norges Seilforbund, Båtens Verden, Jotun, Redningsselskapet, Vestkystparken & Norsk Test. Båtlivsundersøkelsen. Fritidsbåtlivet i Norge 2018. Oslo: Kongelig Norsk Båtforbund.

Meld. St. 33 (2016–2017). Nasjonal transportplan 2018–2029.

Ohm, E., Madsen, C., Alver, K. (2019). Skadebildet i Norge. Fordeling etter utvalgte temaområder. Rapport. Oslo: Folkehelseinstituttet.

Prop. 51 L (2014-2015). Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter).

Ramjerdi, F., Flügel, S., Samstad, H., & Killi, M. (2010). Den norske verdsettingsstudien. Tid. TØI-rapport B, 1053.

Sdir (2007). Sjøfartsdirektoratet. Utredning om obligatorisk båtførerbevis. Haugesund: Sjøfartsdirektoratet.

Sdir (2012). Sjøfartsdirektoratet. Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt. Haugesund: Sjøfartsdirektoratet.

SHT (2019a). Statens Havarikommisjon for Transport. Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del A. Ulykker med omkomne 2018. Rapport sjø 2019/2. Lillehammer: Statens Havarikommisjon for Transport.

SHT (2019b). Statens havarikommisjon for transport. Kartlegging av fritidsbåtulykker. Del B. Historiske ulykker 2008-2017. Rapport sjø 2019/2. Lillehammer: Statens Havarikommisjon for Transport.

SHT (2019c). Statens havarikommisjon for transport. Kartlegging av fritidsbåtulykker. Hovedrapport. Rapport sjø 2019/2. Lillehammer: Statens Havarikommisjon for Transport.

Tingvall, C., & Haworth, N. (2000). Vision Zero: an ethical approach to safety and mobility. In 6th ITE international conference road safety & traffic enforcement: beyond (Vol. 1999, pp. 6-7).

Øien, K. (2001). A framework for the establishment of organizational risk indicators. *Reliability Engineering & System Safety*, 74(2), 147-167.

Øien, K., & Sklet, S. (2001). Metodikk for utarbeidelse av organisatoriske risikoindikatorer. Trondheim: SINTEF Teknologiledelse, Sikkerhet og pålitelighet. I.

# Vedlegg 1 - Om Sakkyndig råd for fritidsfartøy

Sakkyndig råd for fritidsfartøy er et samarbeidsorgan for offentlig myndigheter med ansvar innen fritidsbåtområdet og frivillige organisasjoner som arbeider for sikkerhet på fritidsbåter. Ledelse og sekretariat til rådet ivaretas av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket.

Sakkyndig råd skal bidra til å fremme sikkerhet ved bruk av fritidsfartøy samt koordinere initiativ mellom aktørene. Rådet gir faglige råd i saker vedrørende sjøveit og fritidsfartøy. Det skal blant annet legges vekt på:

- Sikkerhet for liv, helse, miljø og fartøy
- Forebyggende arbeid overfor brukere av fritidsfartøy
- Kompetanse og sertifisering

Sakkyndig råd for fritidsfartøy består av:

## **Sjøfartsdirektoratet**

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljøverndepartementet. Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Sjøfartsdirektoratet har ansvar for fartøyregistrene NIS og NOR. Registrene ivaretar realregistrering av nærings- og fritidsfartøy. Direktoratet har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Aktivitetene blir bestemt av nasjonalt og internasjonalt regelverk, avtaler og politiske beslutninger.

To av sjøfartsdirektoratets hovedoppgaver er:

- trygge liv og helse, miljø og materielle verdier
- drive forebyggende arbeid for å redusere antall ulykker i både fritidsflåten og næringsflåten

Sjøfartsdirektoratet er delegert tilsynsmyndighet etter fritids- og småbåtloven. Spesielt har Sjøfartsdirektoratet ansvar forbundet med krav til fører og fartøy. Sjøfartsdirektoratet driver også omfattende holdningskapende og forebyggende arbeid for å få ned antallet fritidsbåtulykker.

## **Kystverket**

Kystverket har ansvaret for sjøveien, og skal bidra til sikker ferdsel og god framkommelighet langs kysten. Dette gjøres blant annet ved drift og vedlikehold av fyrlykter, sjømerker og andre navigasjonshjelpemidler. Kystverket jobber for at kysten skal være trygg og tilgjengelig for alle de ca. 900 000 fritidsbåtene som finnes i Norge.

Kystverket deltar i arbeidet med, og finansiering av holdningskampanjer rettet mot fritidsbåtførere som Klar for sjøen, Sjekk vesten, Løft blikket osv. Kystverket deltar også med personell og kunnskap i råd og utvalg knyttet til fritidsbåter og bruk av disse, som Sakkyndig råd for fritidsfartøy og båtlivsundersøkelsen.

Kystverkets myndighetsområde knyttet opp mot fritidsflåten omfatter:

- Myndighet til å fastsette forskrifter og fartsrestriksjoner.
- Myndighet til å sette opp farvannsskilt.
- Myndighet til å sette ut sjømerker.
- Myndighet til å definere fritidsbåtleder.

### **Politiet - Politidirektoratet**

Norsk politi er organisert under Politidirektoratet (POD) som er et direktorat underlagt Justis- og beredskapsdepartementet.

POD har ansvar for faglig ledelse, styring, fordeling av ressurser, resultatoppfølging og utvikling av hele Politi- og lensmannsetaten. Direktoratet har ansvar for styring av politiet i landets 12 politidistrikter samt i politiets særorganer, dog ikke for Politiets sikkerhetstjeneste, som er direkte underlagt departementet. Direktoratet har heller ikke formelt ansvar for behandlingen av straffesaker, da dette ansvaret ligger under Riksadvokaten som øverste leder av påtalemyndigheten, men med politimesteren som øverste lokale påtaleansvarlige i politidistriktene (det tosporede system). De aller fleste straffesaker etterforskes og rettesføres av politiets personell.

Politiets operative funksjoner ledes og utøves av politidistriktene med politimesteren som øverste ansvarlige ledd. Noen særskilte fagområder suppleres gjennom politiets særorganer der disse er gitt myndighet, slik som Økokrim, Utrykningspolitiet, Kriminalpolitisenralen, Politihøgskolen og Politiets Utlendingsenhet.

Politidistriktenes operative virksomhet utføres gjennom operasjonssentralen i vedkommende politidistrikt, som for øvrig også tjener som lokal redningsentral (LRS) i redningsoperasjoner. I spesielt omfattende saker, kan Politidirektøren samordne aksjon eller beslutte overført ledelse til annen politimester. Avhengig av den aktuelle hendelsen kan POD sørge for at nødvendige personell- og materiellressurser er tilgjengelige i aktuelt distrikt og gi råd til og koordinere samarbeid mellom berørte politimestre og særorganer. Direktoratet har en rolle i å innhente og bearbeide relevant informasjon fra politidistriktene, også for å utarbeide situasjonsrapporter til Justis- og beredskapsdepartementet ved akutte hendelser.

Politiets sjøtjeneste inngår som en del av politidistriktenes operative virksomhet, og er organisert og operativt driftet på litt ulike måter i de enkelte politidistriktene. Det tilligger den enkelte politimester å drifte og ressurssette denne type tjeneste på samme måte som ved annen operativ tjeneste i distriktet.

### **Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) skal ha oversikt over risiko og sårbarhet i samfunnet. DSB skal være pådriver i arbeidet med å forebygge ulykker, kriser og andre uønskede hendelser, og skal sørge for god beredskap og effektiv ulykkes- og krisehåndtering.

Samfunnssikkerhetsarbeidet i DSB er delt inn i flere områder hvor "Sikkerhet i hverdagen" er ett område. I dette inngår arbeid med sikkerhet knyttet til produkter og forbrukertjenester innenfor lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (Produktkontrollloven). I handlingsplanen vil DSB bidra som fag- og tilsynsmyndighet for forbrukertjenester og personlig verneutstyr. Målsettingen er å redusere risikoen for alvorlige skader og dødsfall som følge av bruk av produkter eller forbrukertjenester.

En av DSBs hovedstrategier er å tilstrebe at systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid legges til grunn i det forebyggende arbeidet i den enkelte virksomhet. I sitt forebyggende arbeid har DSB fokus på at produsenter, importører og forhandlere av produkter og tilbydere av forbrukertjenester ivaretar forbrukernes sikkerhet på en systematisk måte. DSB har også fokus det ansvaret den enkelte forbruker har for å bidra til å ivareta egen sikkerhet i ulike aktiviteter herunder sikkerhet ved forbrukertjenester.

DSB er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet.

### **Miljødirektoratet**

Miljødirektoratet er et statlig forvaltningsorgan underlagt Klima- og miljødepartementet. Det er totalt rundt 700 ansatte ved to kontorer i Trondheim og Oslo, og ved Statens naturoppsyn (SNO) sine lokalkontorer.

Miljødirektoratets viktigste funksjoner er at å skaffe og formidle miljøinformasjon, utøve og iverksette forvaltningsmyndighet, styre og veilede regionalt og kommunalt nivå, gi faglige råd og delta i internasjonalt miljøarbeid.

SNO er en operativ og feltbasert avdeling i Miljødirektoratet. Miljødirektoratet jobber også med statlig friluftslivspolitik og har gjennom dette det nasjonale overordnede ansvaret for Skjærgårdstjenesten (SGT). SGT drifter og fører tilsyn med sjøbaserte sikrede friluftsområder og det operative ansvaret er lagt til kommunalt nivå.

Begge etater er tilstede der fritidsbåter er i bruk, og observerer adferd, gir hjelp, råd og veiledning, bidrar under redningsaksjoner, håndhever regelverk, melder fra til/samhandler med andre etater og arbeider med holdninger inn mot fritidsbåtkbrukerne. Dette skjer primært i kontakt med fritidsbåtkbrukerne når de er på vannet, men også noe gjennom foredrag og informasjonstiltak.

SNO er representert i alle landsdeler, og har 16 båter i størrelse 7 - 13 meter. SGT er sentral i tilrettelegging for fritidsbåtkbrukerne ute i skjærgården, og har 33 bemannende arbeidsbåter i størrelse 7 - 15 meter langs kysten fra svenskegrensen til Ålesund.

### **Hovedredningssentralen (HRS)**

Norge har to hovedredningssentraler (Nord og Sør), med hvert sitt ansvarsområde. Sentralene har det overordnede koordineringsansvaret for all sjø-, luft og landredningstjeneste.

Sjø- og luftredningstjeneste ledes og koordineres alltid direkte fra en av hovedredningssentralene.

HRS sitt hovedbidrag til fritidsbåtkbrukere blir dermed å på best mulig måte å ivareta liv og helse hvis en situasjon har oppstått.

HRS jobber aktivt mot departementer og andre offentlige organisasjoner for å styrke sjøredningstjenesten og jobber tett mot alle bidragsytere innenfor sjøredning, som Kystradioen, Redningsselskapet, Kystvakten og frivillige organisasjoner.

HRS holder foredrag for høyskoler, universiteter og andre, deltar i relevante fora, holder egne konferanser og er høringsinstans i det meste som er relevant for fritidsbåt. HRS arrangerer og deltar i debriefing etter alvorlige ulykker. HRS har også hatt aktivt samarbeid mot Statens havarikommisjon for transport - Sjøfart om rapportering av fritidsbåt ulykker, noe som vil fortsette også i 2019.

Gode og mangeårige statistikkføringer og det relativt nye SAR rapporteringssystemet gjør at vi har en rikholdig database på hvor ulykker skjer, når på døgnet, og når tid på året.

HRS prøver så langt tiden rekker å legge ut varsler på Twitter rettet mot fritidsflåten om dårlig vær, springflo, o.l..

### **Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)**

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) er Norges største landsdekkende interesseorganisasjon for fritidsbåtbukere. KNBF er en sammenslutning av båtforeninger og personlige tilsluttede medlemmer. Forbundet er en ikke-fortjenestebasert, frivillig, ideell og allmennyttig organisasjon. KNBF har doblet antall medlemmer de siste 8 år og har nå 46.000 medlemmer fordelt på 370 medlemsforeninger, samt personlige medlemmer. KNBF arbeider for et bedre båtliv på naturens premisser og tilbyr båt- og foreningsforsikring gjennom Norske Sjø. Forbundet har 80 tillitsvalgte, eget sekretariat med 4 ansatte, egen besiktigelsesmannsordning, er i fin utvikling og har en ambisiøs strategiplan for videre vekst i perioden 2016-2020 og 2020-2024.

### **NHO Reiseliv**

NHO Reiseliv er den største arbeidsgiverorganisasjonen for reiselivet i Norge. Vi har lokal ekspertise i hele Norge i form av NHO-regionskontorer, samt NHO Reiselivs egne regionforeninger og styrever. NHO Reiseliv er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), som er den største interesseorganisasjonen for bedrifter i Norge.

NHO Reiseliv samler og styrker norsk reiseliv, og arbeider for å gi sine medlemmer arbeidsvilkår og utviklingsmuligheter som styrker reiselivsnæringen, slik at hvert enkelt medlem kan oppnå økt lønnsomhet og sunn vekstkraft for sin bedrift. NHO Reiseliv er reiselivseksperten som er talerør og toneangivende nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for hele reiselivet i Norge.

Medlemmene deles inn i bransjer, og fritidsbåt er en aktivitet som tilbys av flere bransjer, spesielt nevnes opplevelser og havfisketurisme.

### **Norges Padleforbund (NPF)**

Norges Padleforbund (NPF) er et særforbund tilsluttet Norges Idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité (NIF) og Norsk Friluftsliv. NPF har som formål å fremme padlesporten i Norge. NPF representerer ca. 22 000 medlemmer fordelt på 130 klubber.

Internasjonalt er NPF tilsluttet International Canoe Federation, og European Canoe Association, samt en sammenslutning av flere europeiske land som har som formål å utvikle og harmonisere et felles rammeverk for padleutdanning (European Paddle Pass).

NPFs visjon er «padleglede for alle» og vår virksomhetsidé er at *Norges Padleforbund skal være premissgiver av kompetanse til padling, uansett alder, nivå og idrettslig aktivitet. I norsk padling skal alle gis mulighet til å utøve sikker aktivitet ut fra sine ønsker og behov.*

I dette ligger det er sterkt fokus på kompetanse og sikkerhetsarbeid, og vi har per mai 2019 ute 120.000 sertifiseringsbevis (Våttkort).

Norges Padleforbund sine hovedarbeidsområder er drift og utvikling av norsk padling. NPF har ansvar for at norsk padling har en utdanningsstige, kanalisering av ressurser, drift av landslag og støtte aktiviteten i klubbene. NPF skal arbeide for overordnet koordinering av padling og padleaktivitet, og for padlingens nasjonale rammevilkår. I tillegg kommer oppgaver innen sikkerhet, politikk og internasjonalt samarbeid.

### **Norges seilforbund**

Norges Seilforbund organiserer seiling som idrett og fritidsaktivitet i Norge og ble stiftet 1. februar 1970. Seilspport har imidlertid lange tradisjoner i Norge, og vi har nedtegnelser som viser at de første seilregattaer i Norge fant sted helt tilbake til 1850-årene. De første seilforeningene ble stiftet på 1860-tallet. H. K. H. Kronprins Harald var forbundets første formann og 37 seilforeninger var tilsluttet forbundet i 1970.

I dag er seiling, kiting, Stand Up Paddle Board (SUP) og bølgesurfing organisert i Norges Seilforbund. SUP er siste i rekken av tilsluttede aktiviteter, og ble godkjent av Idrettsstyret i 2015.

Norges Seilforbund er tilsluttet Norges Idrettsforbund og Norges Olympiske Komité, Nordisk Seilforbund, European Sailing Federation (Eurosaf), World Sailing (WS), International Surfing Assosiation (ISA), Nordiska Båtrådet (NBR), European Boating Association (EBA) og Norsk Friluftsliv.

NSF har tilsluttet 121 seilforeninger/klubber, 11 særkretser og ca. 30 klasseklubber. Til sammen har Seilforbundet nærmere 25.000 medlemmer. Administrasjonen har sine kontorer i Idrettens Hus på Ullevål Stadion.

Mye av den daglige drift i NSF handler om organisering av seiling som idrett, herunder drift av landslag og rekrutteringslandslag. For den store masse av medlemmer er det imidlertid NSF sin rolle som seilernes landsdekkende service- og interesseorganisasjon, som er mest relevant.

### **Redningsselskapet**

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som jobber for å gjøre det tryggere å ferdes på og ved sjøen. Med en flåte på 52 redningsskøyter har Redningsselskapet aldri stått bedre rustet til å løse beredskapen til sjøs. I perioden 2016 frem til 2019 har Redningsselskapet reddet 107 menneskeliv på sjøen. I 2018 assisterte Redningsselskapet over 22 000 personer, og løste 8 200 oppdrag på sjøen. De to siste tallene er 10 prosent økning fra 2017.

For Redningsselskapet er det viktig at folk bruker sjøen, føler seg trygge, og nyter en av verdens lengste, vakreste og varierte kystlinjer. Båtgleder og følelsen av å være trygg i båt henger sammen for RS. Folk skal vite at hjelpen sjelden er lenger unna enn et oppkall til kystradioen via VHF-radioen, eller noen tastetrykk på telefonen.

Rapporten «Samfunnsnyttene av Redningsselskapets virksomhet» fra Menon Economics (2016) viser at den totale samfunnsnyttene av RS' arbeid beløper seg til to milliarder kroner hvert år. Det er en økning på 200 millioner kroner siden 2012 og ca. 3,5 ganger så mye som driftskostnadene våre.

Redningsselskapet har bygget Nordens, og kanskje et av Europas mest moderne sjøsikkerhetssenter i Horten. Akademiet - RS Noatun videreutdanner i dag alle våre egne mannskaper. Et sted hvor RS forbereder seg på å ta om bord fritidsbåtfolket, gjennom høyhastighetsopplæring, fritidsbåtskipperen D5L, båtførerprøven og seilkurs, alt i samarbeid med anerkjente kursholdere.

Redningsselskapet mener at et godt drevet båtregister har direkte betydning for sikkerheten til sjøs. Siden Redningsselskapet fikk oppdraget med å drive det tidligere statlige registeret i 2005, har vi driftet dette til beste for båtfolket og nødetatene. Det bygger også lokal frivillighet og gir mange arbeidsplasser til Horten hvor vårt register og kundesenter nå er en del av RS Noatun.

Redningsselskapet jobber kontinuerlig med å oppfylle samfunnsbidraget som ledende sjøsikkerhetsorganisasjon. Dette gjør RS gjennom god samhandling med andre beredskapsressurser. RS skal møte sine kunder med profesjonalitet og trygge smil når mannskapene hjelper og støtter i en vanskelig situasjon.

### **Norboat**

Norboat er Båtbransjeforbundet i Norge. Vi representerer en samlet norsk fritidsbåtbransje. Norboats mål er å skape best mulige rammebetingelser for båtbransje og båtliv. Norboat er også en høringsinstans og samarbeidspartner for offentlige etater og andre båtlivsorganisasjoner.

Sammen med Norges Varemesse arrangerer Norboat årlig *Sjøen for Alle* på Lillestrøm i mars. *Sjøen for Alle* har siden 1956 vært Norges største båtmesse. Her får besøkende presentert årets nyheter, samt inspirasjon og kunnskap knyttet til båtlivet. For mange båtentusiaster markerer *Sjøen for Alle* starten på årets båtsesong.

På Aker Brygge arrangerer Norboat hvert år, den første uken i september, *Båter i sjøen*. Siden 1977 har denne messen utviklet seg til å bli den største flytende båtmesse i Skandinavia, og hvert år stilles ca. 300 båter ut i sitt rette element.



## Vedlegg 2 - Oppfølgingstiltak

Innsatsområde	Oppfølgingstiltak
Sikkerhets- utstyr	1. Arbeidsgruppen vil gjennom samarbeid om Redningsselskapets kampanje «Sjekk vesten dagen», bidra til å gjøre behovet for vedlikehold av flyteutstyr mer kjent. Her vil det være spesielt fokus på sjekk av oppblåsbare vester.
	2. DSB vil som ansvarlig myndighet bidra med informasjonstiltak rettet mot forbrukere og bransjen om nødvendighet av periodisk vedlikehold på oppblåsbare vest.
	3. DSB vil utarbeide informasjonsmaterieell om vedlikehold av flyteutstyr til båtmessen «Sjøen for alle» 2020.
	4. DSB vil bidra med importørseminar, for importører og produsenter, med presentasjon av gjeldende regelverk og ansvaret for hvilke sikkerhetskrav som gjelder for personlig verneutstyr og oppblåsbare vester.
	5. Arbeidsgruppen skal sørge for at det tilbys praktisk undervisning i vedlikehold av oppblåsbare vester på «Sjøen for Alle» 2020.
	6. Arbeidsgruppen vil gjennom informasjonsarbeid- og holdningsskapende arbeid ha fokus på bruk av flyteutstyr, dødmannsknapp, varsling og gode ombordstigningsmuligheter ved fall til sjø.
	7. Redningsselskapet vil markedsføre og få flere til å ta i bruk varslingsappen SafeTrx
	8. Redningsselskapet vil øke oppmerksomheten om brannsikkerhet i båt ved å invitere media til en framvisning av hvor raskt en båt kan bli overtent.
	9. Norboat vil arbeide for at båtforhandlere tar større ansvar i informasjonsarbeidet om sikkerhetsutstyr.
	10. KNBF vil informere om muligheten for sikkerhetsbesiktigelse av fritidsbåt til sine medlemmer.
	11. KNBF vil utarbeide og distribuere sikkerhetsfoldere. Per i dag er folderne «Teknisk båtsikkerhet» og «Sikkerhetsutstyr om bord» utgitt.
	12. KNBF vil videreføre gjennomføringen av årlige sikkerhetsdager hvor også Politiet, Brannvesenet, Redningsselskapet og lokale aktører deltar.
	13. Arbeidsgruppen vil utvikle verktøyfilmer som setter sikkerhet i fokus og som kan brukes av alle som ønsker å drive aktivt forebyggende arbeid. De vil utvikle presentasjonskonsepter med lav brukerterskel slik at en kan tilrettelegge for aktivt informasjonsarbeid i skoler, båtklubber og andre relevante arenaer.
	14. Sjøfartsdirektoratet vil, sammen med Sakkyndig råd, utarbeide og distribuere god og lettfattat informasjon om hvilket sikkerhetsutstyr forskjellige båttyper bør ha som minimum. Dette inkluderer sjekklister over påbudt og anbefalt utstyr.
	15. Politiet vil utføre kontroller av at lovpålagt sikkerhetsutstyr er i orden, herunder bruk av flyteutstyr, tilgjengelig flyteutstyr, bruk av lanterner mv.
	16. Sjøfartsdirektoratet vil øke sitt tilsyn hos produsenter, forhandlere og importører, herunder kontrollere om kravene til ombordstigningsanordning på fritidsfartøy fra 2,5 meter er ivaretatt.
	17. DSB vil i perioden overvåke produktgruppen personlig verneutstyr, herunder personlig flyteutstyr, og gjøre tiltak der det er nødvendig.
Rusmidler	18. Arbeidsgruppen vil kanalisere sine tiltak knyttet til rus inn i kampanjen «Klar for Sjøen». Som beskrevet inneholder denne kampanjen et rikholdig spekter av tiltak.
	19. Økt kontrollinnsats og håndheving av gjeldende regler langs kysten fra politiets side, spesielt i de deler av landet som synes å være mest risikoutsatt.
	20. Arbeidsgruppen vil ved ulike sjønære arrangementer synliggjøre farene forbundet med å kombinere alkohol og ferdsel til sjøs.

Innsatsområde	Oppfølgingstiltak
Sikkerhet ved brygge/havn	21. Arbeidsgruppen vil sammen sørge for at det blir utviklet informasjonsmaterieell om utforming av trygge brygger og kaianlegg. Informasjonen må inneholde eksempler. Medlemmene i arbeidsgruppen vil bruke sine kanaler for å spre denne informasjonen til eksempelvis båteiere, båtforeninger, leverandører og havneiere. KNBF og NSF vil allerede i 2019 sende ut informasjon til sine medlemmer.
	22. Norges Padleforbund, Redningsselskapet og Sjøfartsdirektoratet vil bidra i Drukningforbyggende råd sin nasjonale kampanje mot drukning.
	23. Kystverket vil, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, gå i dialog med kommuner og havnevesen om hvordan de kan bidra til at brygger og kaianlegg i deres kommune sikres bedre.
Fart	24. Kystverket vil arbeide opp mot kommunene om å samkjøre fartsbegrensninger i gitte områder og om å synliggjøre fartsgrensene bedre, bedre skilting osv.
	25. Kystverket vil samle inn alle fartsbestemmelser fra kommunene og andre forskrifter, samt legge dette inn i databasen som grunnlag for kartsystemer og andre elektroniske løsninger.
	26. Sjøfartsdirektoratet, Kystverket og Redningsselskapet vil samarbeide om «Løft Blikket» kampanjen.
	27. KNBF vil i samarbeid med Simsea videreutvikle og oppfordre til frivillig simulatoretrening for de som fører hurtiggående fritidsfartøy.
	28. Redningsselskapet vil tilby opplæring på sitt sjøsikkerhetssenter i Horten.
Fartøy-sikkerhet	29. Arbeidsgruppen mener at det skal vurderes om det er behov for å innføre et høyhastighetssertifikat.
	30. Sjøfartsdirektoratet vil bidra internasjonalt med arbeidet knyttet til ISO-standarder for å sikre at kravene til produksjon av fritidsfartøy er tilpasset norske forhold.
	31. Sjøfartsdirektoratet vil øke sitt tilsyn knyttet til CE-merking av fritidsbåt, herunder tilsyn av forhandlere, importører og produsenter, samt oppfølging av bekymringsmeldinger.
	32. Sjøfartsdirektoratet vil revitalisere samarbeidsavtalen med Tolletaten i forhold til kontroll av fritidsbåter som passerer grensen.
Farleder	33. Norboat vil bidra med innhenting av innspill til pågående arbeid med relevante standarder, samt videreformidle informasjon om vedtatte endringer til sine medlemmer.
	34. Kystverket har satt i gang en prosess og startet merkingen av helhetlige leder fra Lindesnes til Sverige grensen.
	35. Kystverket vil utføre merking med lys/lanterner på ulykkesbelastede steder og leder brukt av fritidsbåter.
	36. Kystverket vil videreutvikle «Merk skjæret» kampanjen hvor fritidsbåttbrukere selv kan registrere skjær og grunner, og som senere danner grunnlag for nye sjømerker.
	37. Arbeidsgruppen vil drive holdningsskapende arbeid og utvikle/distribuere informasjonsmaterieell om sjømerkesystemet og sjøkart.
Utleie av båt	38. Kystverket vil ta initiativ til å fullføre prosjektet «Sikker kurs» appen.
	39. DSB vil kjøre seminar vedrørende produkt og forbrukertjenester, for å øke kjennskap til regelverk og ansvaret som hører til tjenestetilbydere.
	40. NHO Reiseliv vil drive informasjonsarbeid ovenfor sine medlemmer som driver naturbaserte reiselivsbedrifter og utleie til havfiske.
	41. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomgå sitt tilbud av informasjonsbrosjyrer og sikkerhetsfoldere mv., og gjennomføre eventuelle oppdateringer, samt oversette informasjonen til flere språk.
	42. Arbeidsgruppen vil samarbeide for å få ut informasjon til utleiare, leietakere og turistkontor.

Innsatsområde	Oppfølgingstiltak
Utleie av båt	43. Redningsselskapet vil vurdere tilpassede medlemskap for bedrifter som driver med båtutleie.
	44. DSB vil gjennomføre bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie.
	45. Sjøfartsdirektoratet vil gå i dialog med Telenor kystradio og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet om å kunne tilby utleiende gode ordninger som gjør at de kan tilby VHF i utleiefartøy.
	46. DSB vil i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet vurdere eventuelt behov for ytterligere regulering av området utleie av båt.
Båtførers kompetanse	47. Sjøfartsdirektoratet vil drive kontinuerlig forbedring av innholdet i båtførerprøven, internasjonalt båtførersertifikat (ICC) og fritidsskippercertifikatet (D5L).
	48. Sjøfartsdirektoratet vil følge opp Norsk Test, og sørge for effektivt tilsyn med test sentre for å forebygge juks på båtførerprøven.
	49. Sjøfartsdirektoratet vil gjøre internasjonalt båtførersertifikat (ICC) mer kjent, og oppfordre flere til å velge dette sertifikatet ettersom det innebærer en praktisk prøve.
	50. Sjøfartsdirektoratet vil forbedre sin oppfølging av skoler som er godkjent for fritidsskipperutdanning, blant annet gjennom årlige fellesmøter og revisjon av skolenes kvalitetssystem.
	51. Sjøfartsdirektoratet vil etablere muligheten for å ta deler av fritidsskipperkurset som e-læring, slik at kurset blir mer tilgjengelig for kandidatene.
	52. Sjøfartsdirektoratet vil arbeide for at flest mulig skoler tilbyr båtførerprøven som en del av valgfag i skolen.
	53. Sakkyndig råd vil vurdere behovet for praktisk prøve i forbindelse med båtførerprøven nærmere.
	54. Redningsselskapet vil styrke tilbudet om sommerskoler for barn og ungdom.
	55. Redningsselskapet vil styrke og gjennomføre Elias-arrangementer.
	56. Redningsselskapet vil videreutvikle og styrke RS-Ung lag.
	57. Redningsselskapet vil videreføre kampanjen «Ta roret jenter».
	58. Norges Seilforbund vil videreutvikle sitt kursmateriell, og gjennomføre ulike kurs som båtførerprøven, D5L, VHF, navigasjon, sikkerhetskurs gjennom sine seilforeninger.
	59. Norges Seilforbund vil aktivt markedsføre holdningsskapende kampanjer mot sin medlemsmasse, aktivt markedsføre og distribuere informasjonsmateriell om kurs, samt oppfordre sine medlemsforeninger til å avholde kurs.
	60. Sjøfartsdirektoratet vil videreføre opptrykk og utsending av «Sjøvettboka» og «Vannviktig» gratis til skoleklasser som ønsker undervisningsmateriell. Sjøvettspillet vil også videreutvikles.
Forbedring av faktagrunnlag	61. KNBF vil gjennomføre kurs, opplæring og annen sjøvettaktivitet gjennom sine medlemsforeninger. De vil i større grad søke samarbeid med det offentlige og frivillige organisasjoner for styrke holdningsskapende sjøsikkerhetsarbeid.
	62. Padleforbundet vil videreføre sitt fokus på Våttkortstigen.
	63. Alle i arbeidsgruppen vil bidra med å forbedre og dele relevant ulykkesdata som den enkelte aktør sitter på.
	64. Sjøfartsdirektoratets vil videreutvikle og forbedre statistikken over omkomne knyttet til fritidsbåtulykker.
	65. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere muligheten for å etablere statistikk over hardt skadde ved fritidsbåtulykker.
	66. Kystverket vil arbeide for å få bedre data knyttet til hvor grunnstøtinger skjer.
	67. KNBF vil arbeide for å videreføre båtlivsundersøkelsen med 5-års intervaller.





Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtutlykker 2019 - 2023 er utarbeidet av:



i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy:



**Sjøfartsdirektoratet**  
Norwegian Maritime Authority  
Postboks 2222, 5509 Haugesund  
Smedasundet 50A, 5528 Haugesund  
Telefon: 52 74 50 00  
E-post: [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no)  
[www.sdir.no](http://www.sdir.no)