



DET KONGELEGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Meld. St. 30

(2018–2019)

Melding til Stortinget

## Samhandling for bedre sjøtryggleik







DET KONGELEGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Meld. St. 30

(2018–2019)

Melding til Stortinget

---

Samhandling for bedre sjøtryggleik



# Innhald

<b>1</b>	<b>Innleiing</b> .....	<b>5</b>	<b>Del II</b>	<b>Særskilt om nordområda</b> .....	<b>29</b>
<b>2</b>	<b>Ansvarsfordeling tryggleik til sjøs</b> .....	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>Nordområda</b> .....	<b>31</b>
		7.1		Internasjonalt og regionalt samarbeid .....	31
<b>3</b>	<b>Om maritim næring</b> .....	<b>8</b>	7.2	Førebyggjande og haldnings- skapande arbeid .....	32
3.1	Dei ulike skipsfartssegmenta .....	8	7.3	Spesielt om Svalbard .....	33
3.2	Utvikling framover .....	9	7.4	Utfordringar og trendar .....	34
			7.5	Kunnskap og opplæring .....	35
<b>Del I</b>	<b>Samhandling og sjøtryggleik</b> ....	<b>11</b>	7.6	Hendingar, ulykker og statistikk	37
			7.7	Søk og redning .....	39
<b>4</b>	<b>Førebyggjande sjøtryggleik og oljevernberedskap</b> .....	<b>13</b>	<b>Del III</b>	<b>Særleg om tryggleiken på fritidsbåtar</b> .....	<b>41</b>
4.1	Prioritering av førebyggjande sjøtryggleikstiltak .....	13	<b>8</b>	<b>Tryggleiken på fritidsbåtar</b> .....	<b>43</b>
4.2	Beredskap mot akutt forureining .....	14	8.1	Ulykker og hendingar med fritidsbåtar .....	44
4.3	Samhandling på beredskaps- området .....	15	8.1.1	Utvikling i fritidsbåtulykker og ulykkestypar .....	44
			8.1.2	Betre fakta- og statistikk- grunnlag .....	47
<b>5</b>	<b>Tryggleik knytt til skip og mannskap</b> .....	<b>16</b>	8.2	Krav til båtførarar og fritidsbåtar ...	47
5.1	Nasjonalt og internasjonalt sjøtryggleiksarbeid .....	16	8.2.1	Kompetansekrav .....	48
5.1.1	Regelverk .....	16	8.2.2	Tryggleiksutstyr .....	49
5.1.2	Tilsynsverksemda i Sjøfartsdirektoratet .....	17	8.2.3	Promillegrense .....	51
5.1.3	Haldningsskapande verksemd .....	19	8.2.4	Båtutleige .....	52
5.1.4	Maritim sikring (security) .....	20	8.2.5	Fart og ferdsel med fritidsbåtar ....	53
5.2	Ulykker med næringsfartøy .....	20	8.2.6	Obligatorisk småbåtregister .....	53
			8.3	Haldningsskapande arbeid .....	54
<b>6</b>	<b>Kystberedskap og sjøredning</b> ....	<b>24</b>	8.4	Politiets sjøteneste .....	56
			<b>9</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvensar</b> .....	<b>57</b>





DET KONGELEGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Meld. St. 30

(2018–2019)

Melding til Stortinget

---

## Samhandling for bedre sjøtryggleik

*Tilråding frå Nærings- og fiskeridepartementet 21. juni 2019,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

I november 2016 blei Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning* behandla i Stortinget. Stortinget gjorde i Innst. 72 S (2016–2017) slikt vedtak: «Stortinget ber regjeringa om å utarbeide ei stortingsmelding om betre samhandling mellom alle aktørane når det gjeld førebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga skal også omhandla ulykker knytt til bruk av fritidsbåt.»

I denne meldinga vil regjeringa ta for seg tryggleiken til sjøs både for nærings- og fritidsfartøy og beskrive samhandlinga mellom relevante offentlege og private aktørar. I meldinga gir regjeringa ei overordna beskriving av regelverk og utviklingstrekk knytt til tryggleik til sjøs for nærings- og fritidsflåten, og ein særskild gjennomgang av sjøtryggleiken i nordområda.

Eit høgt sjøtryggleiksnivå er avhengig av god samhandling mellom offentlege styresmakter, organisasjonar og enkeltindivid. I dag er det mange aktørar som arbeider mot eit felles mål om trygg ferdsel på sjøen både for nærings- og fritidsfartøy. Sentrale departement i så måte er Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdeparte-

mentet med tilknytte verksemder. Vidare har ulike organisasjonar, foreiningar og stiftingar viktige oppgåver knytte til sjøtryggleiken, deriblant Redningsselskapet.

I arbeidet med meldinga har det vore halde eitt innspelsmøte med arbeidsgivar- og arbeidstakersida og ulike interesseorganisasjonar. Departementet har vidare fått skriftlege innspel frå ei rekkje aktørar.

I Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs* går det fram at ein sentral del av det arbeidet regjeringa gjer for å leggje til rette for sjøtransport, er å bidra til eit høgt tryggleiksnivå og ein rein kyst gjennom førebyggjande tiltak og beredskap mot akutt forureining. Meldinga fokuserte på utvikling av nasjonal infrastruktur og tenester av betydning for ein trygg seglas langs norskekysten og ein god beredskap mot akutt forureining. I meldinga blei det trekt ei grense mot spørsmål knytte til fritidsfartøy, og ein viste til at Stortinget i 2015 behandla spørsmål om tryggleik ved bruk av fritidsfartøy i Prop. 51 L (2014–2015).

Arbeidet med meldinga om samhandling for betre sjøtryggleik har ikkje avdekt eit behov for endringar i ansvarsfordelinga mellom departe-

menta eller endringar i samvirkemodellen. Det sentrale er at samhandlinga fungerer godt, slik at ressursane blir effektivt utnytta. Gjennomgangen har ikkje avdekt vesentlege manglar i samhandlinga mellom offentlege og private aktørar, men medverka til ytterlegare bevisstgjerung om at god samhandling er eit viktig premiss for å halde oppe eit høgt tryggleiksnivå i norske farvatn.

Kystverket, med bistand frå DNV GL, utarbeidde i 2015 ein sjøtryggleiksanalyse med prognosar for skipstrafikken fram mot 2040 og analysar av ulykkesstatistikk, årsaker til ulykker, sannsyn for ulykker og vurdering av effekten av ulike førebyggjande tiltak. Analysen er omtalt i Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs*. Det er ikkje gjennomført nokon ny sjøtryggleiksanalyse i samband med arbeidet med denne stortingsmeldinga. Sjøtryggleiksanalysen omfatta ikkje fritidsfartøy.

I denne meldinga vil regjeringa gjere greie for dei ulike aktørane og deira roller ved ulykker med fritidsbåt. På fritidsbåtområdet blei det i 2017 i regi av Kongelig Norsk Båtforbund gjennomført

ei båtlivsundersøking. Undersøkinga, som blei presentert i 2018, gir eit godt bilete av det norske fritidsbåtlivet og korleis det har utvikla seg sidan den førre undersøkinga i 2012. Vidare har Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjennomført ei omfattande kartlegging av ulykker med fritidsfartøy i Noreg i 2018 og innhenta historiske data om ulykker i perioden 2008–2017. Formålet med kartlegginga har vore å etablere eit meir omfattande faktagrunnlag når det gjeld omfanget av ulykker med fritidsbåtar og omstenda rundt dei enn det vi har i dag. Regjeringa vurderer det slik at både båtlivsundersøkinga og SHT-kartlegginga inneber at det ikkje har vore behov for ein eigen sjøtryggleiksanalyse på fritidsbåtområdet per i dag.

Meldinga går i hovudsak gjennom sentralt regelverk på ansvarområdet til Nærings- og fiskeridepartementet. Regjeringa skal leggje fram ei ny stortingsmelding om nordområda hausten 2020. I 2020 vil regjeringa òg leggje fram ei stortingsmelding om samfunnstryggleik.



## 2 Ansvarsfordeling tryggleik til sjøs

Fleire departement har eit ansvar for tryggleiken til sjøs. I denne meldinga har vi særleg fokus på oppgåvene til Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet i form av regelverksarbeid og kontroll og tilsyn, jamfør kapittel 5.

*Nærings- og fiskeridepartementet*, med Sjøfartsdirektoratet som utøvande etat, har ansvaret for å leggje til rette for sikker og klima- og miljøvennleg maritim verksemd for mannskap og skip. Sjøfartsdirektoratet er både forvaltnings- og tilsynsmakt for norske skip og gjennomfører hamnestatskontroll av utanlandske skip som går innom norsk hamn eller ankringsplass. Direktoratet varetok òg funksjonen som realregister gjennom skipsregistera Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

*Samferdselsdepartementet* med Kystverket som utøvande etat har ansvaret for å leggje til rette for sikker sjøtransport og god framkomst i norske farvatn og for den statlege beredskapen mot akutt forureining.

*Justis- og beredskapsdepartementet* har ansvaret for administrativ koordinering av redningstenesta. Leiing og koordinering av sjø- og luftredningsaksjonar blir utført av hovudredningssentralane i

Bodø og på Sola. Departementet har fag- og budsjettansvar for redningshelikoptertenesta. Departementet forvaltar òg statens avtale med Telenor om levering av naud- og tryggleikstenesta til sjøs (kystradiotenesta), og frå og med 2019 statens rammeavtale med Redningsselskapet.

*Kommunal- og moderniseringsdepartementet* har det overordna ansvaret for den nasjonale kartproduksjonen i Noreg. Pålitelege og gode sjøkart er avgjerande for sikker og effektiv navigasjon for både profesjonelle og ikkje-profesjonelle brukarar. Kartverket er sjøkartmyndigheit og har ansvaret for å gi ut dei offisielle sjøkarta over norske farvatn.

*Kunnskapsdepartementet* har det overordna ansvaret for utdanning. Tilgang på kompetanse er avgjerande for å bevare og utvikle konkurranse- og verdiskapingsevna både til sjøs og for landbaserte maritime bedrifter.

*Klima- og miljødepartementet* har ansvaret for Sjøfartsdirektoratets saker som gjeld forureining frå skip og vern av det marine miljøet. Arbeidet med klima- og miljøvennlege løysingar er viktig for å få til ei omstilling i skipsfarten.

### 3 Om maritim næring

Noreg er ein verdslaiande havnasjon. Dei norske havnæringane med maritim næring, marine næringar og olje- og gassindustrien i spissen bidreg vesentleg til sysselsetjing og verdiskaping i norsk økonomi. Maritim kompetanse og teknologi er sentral i utviklinga av eksisterande og nye havnæringar. Den norske maritime klyngja og havnæringane har utsikter til å styrkje stillinga si i viktige marknader internasjonalt, og styresmaktene legg til rette for at dette kan skje. I «Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid», den maritime strategien som regjeringa la fram i 2015, er hovudmålet for næringa berekraftig vekst og verdiskaping.

Den norske maritime næringa er internasjonalt leiande og består av reiarlag, og andre maritime tenesteytarar, verft og utstyrsleverandørar. Skipsfartsnæringa er ein viktig del av den norske maritime næringa og ein prioritert sektor for regjeringa. Tal frå 2018 viser at den maritime næringa totalt sysselsette rundt 85 000 personer og skapte verdiar for til saman 142 milliardar kroner<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Maritim verdiskapingsbok 2019

#### 3.1 Dei ulike skipsfartssegmenta

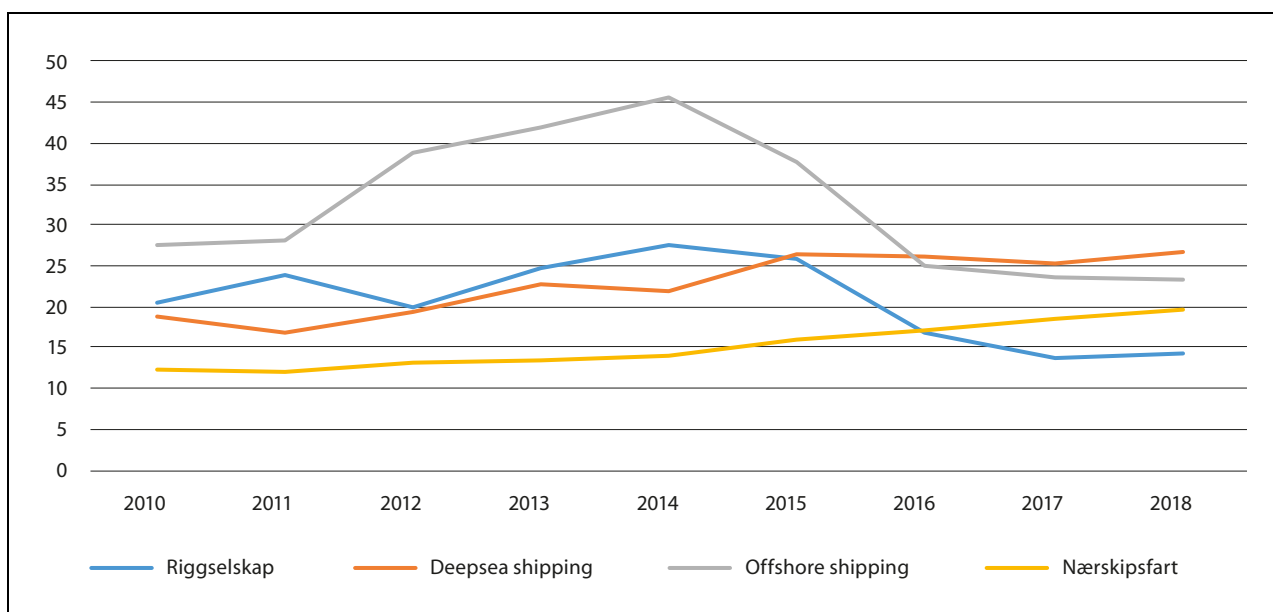
Norsk reiar næring er samansett av fleire delsegment.

Det norske deep sea-segmentet består mellom anna av kjemikalietankskip, gasstankskip, ro-ro (transport av køyretøy) og tørrlastskip. Verksemda er sterkt internasjonalt, og viktige marknader er mellom andre USA, Kina, Brasil, India, Australia og Japan.

Norskeigd offshoreflåte driv hovudsakleg i norsk og britisk sektor i Nordsjøen, men verksemda på andre lands soklar er òg av stor verdi for norske offshorereiarlag. Viktige marknader er særleg Brasil og USA.

Nærskipsflåten har verksemd i Noreg og mellom Noreg og hamner i Europa. Flåten er dominert av tørrlastskip, etterfølgt av tankskip. Nærskipsflåten elles, særleg spesialfartøy knytte til nye energimarknader og til havbruksnæringa, er aukande.

I ferje- og hurtigbåtsegmentet er det 203 pasasjer- og bilferjer og om lag 100 hurtigbåtsamband langs heile kysten.



Figur 3.1 Verdiskaping i norsk skipsfart

Kjelde: Menon

Samla norskeigd flåte var i 2018 på om lag 2 800 skip og har vore på dette nivået det siste tiåret. Handelsflåten i NOR har òg vore nokså stabil i den same perioden og hadde 873 skip. Talet på skip i NIS har auka med om lag 100 frå 522 i desember 2014 til 615 i 2018. I 2018 er 34,6 prosent av utanriksflåten registrert i NIS, den høgaste prosentdelen sidan 2008.

Norske skip hadde om lag 125 000 anløp i norske og utanlandske hamner 2017. Av desse var drygt 46 000 i Noreg, 10 302 i Storbritannia og 6 139 i Nederland. Dei viktigaste landa utanom Europa var USA med 4 312, Brasil med 3 085 anløp, Kina med 2 788 anløp og Australia med 2 282 anløp.

### 3.2 Utvikling framover

Noreg ligg langt framme i utviklinga av klima- og miljøvennleg teknologi i skipsfarten og fokuserer i aukande grad på alternative energikjelder og utsleppsreduksjon, mellom anna batteriteknologi, hybriddrift, hydrogen og brenselceller. Også i utviklinga av automatiserte og førarlaus skip kan Noreg dra nytte av ei unik maritim klyngje med sterke innovative forskings- og kompetansmiljø i alt frå satellittkommunikasjon og automatiserte styringssystem til fartøydesign og konstruksjonar.

I 2020 skal det leggast fram ei ny stortingsmelding om maritim næring. I meldinga vil regjeringa gjere ein heilskapleg gjennomgang av den maritime politikken.

#### *Klima- og miljøvennleg skipsfart*

Utviklinga når det gjeld framdriftsmaskineri og drivstoff, særleg nasjonalt, går i retning av meir komplekse hybride maskinsystem, til dømes bruk av LNG i kombinasjon med batteriløysingar. Det er òg venta ein auke i talet på reine batteridrivne skip og ferjer i åra som kjem. Som ein del av utviklinga vil vi sjå større utbreiing av landstraumstilkoplingar for å redusere utslepp ved kai og for å lade batteri. Bruk av hydrogen i skipsfarten er òg under utvikling og har potensial til å gjere større rekkevidde og null- og lågutsleppsfartøy med auka tonnasje aktuelt. Auka bruk av klima- og miljøvennleg teknologi i skipsfarten vil føre til større behov for spesialisert kompetanse på drift av nye typar utstyr i åra framover. Sjøfartsdirektoratet er ein sentral aktør for å vareta og leggje til rette for utvikling av den maritime næringa. At direktoratet legg til rette for utviklinga av ny framdriftsteknologi som hydrogen, metanol og batteri,

er avgjerande for at næringa skal lykkast med omstillinga til eit berekraftig samfunn.

I Noreg er det fleire pågåande prosjekt der ein vurderer hydrogen som drivstoff for alt frå mindre fiskefartøy til store cruiseskip. Det er venta at den første hybridferja med hydrogen- og batteridrift kan takast i bruk i 2021. Noreg er òg aktivt med i det internasjonale arbeidet for å utvikle regelverk for nye teknologiar.

#### *Digitalisering av maritim sektor*

Ein viktig trend i samfunnet generelt er digitalisering. Delar av skipsfartsnæringa ligg langt framme når det gjeld å utnytte ny teknologi til å skape nye løysingar. Teknologien utviklar seg heile tida, og nye moglegheiter oppstår etter kvart som teknologien modnast og blir teken i bruk i digitale løysingar. Utviklinga av digitale løysingar krev tilgang på kunnskap og kompetanse og evne til å tenkje nytt. Noreg er blant dei leiande statane på området. Det er Noreg som vil få det første autonome skipet av ein viss storleik i kommersiell drift (Yara Birkeland).

Kystverket og Sjøfartsdirektoratet legg til rette for at det kan gjennomførast ei rekkje testaktivitetar med autonome fartøy i norske farvatn. I samarbeid med maritim industri og forskingsinstitusjonar er det oppretta tre testområde for autonome fartøy i Noreg. I tillegg blei det hausten 2018 opna ein eigen testarena for autonome skip i Horten med infrastruktur for å teste ut teknologi. Sjøfartsdirektoratet er myndigheit for kontroll, godkjenning og sertifisering av skip og arbeider med regelverk for automatisering og autonome skip både nasjonalt og internasjonalt.

Ei vidare satsing på autonome skip kan gi nye moglegheiter både for den maritime næringa og sjøfolka. Autonome skip vil gi behov for høgt utdanna maritimt personale også på land som må beherske både teknologi og godt sjømannskap.

I Prop. 86 L (2018–2019) foreslår regjeringa å endre loslova for å fjerne rettslege hinder for autonom kystseglas og samtidig vareta sjøtryggleiken. Forslaget følgjer opp tilrådinga frå hamne- og farvasslovutvalet (NOU 2018: 4) om å gå gjennom føresegnene om losordninga med sikte på å gjere lova teknologinøytral. Stortinget behandla lovproposisjonen 4. juni 2019.

Regjeringa vil arbeide for å sikre eit teknologinøytralt regelverk som fremjar jobb- og verdiskaping og maritim kompetanse og samtidig varettek sjøtryggleik og miljø.

**Boks 3.1 MARKOM2020**

MARKOM2020 er eit nasjonalt utviklingsprosjekt som har i oppgåve å heve kvaliteten på maritim profesjonsutdanning. MARKOM UH omfattar Høgskulen på Vestlandet, NTNU, Høgskolen i Sørøst-Norge og UiT. MARKOM FS omfattar tolv maritime fagskular.

Dei maritime fagskulane har gjennom prosjektet gått saman om å utvikle faginnhald i studia og heve kompetansen blant lærarpersonalet. Dei fire høgare utdanningsinstitusjonane i MARKOM2020 samarbeider tett for å utvikle og heve kvaliteten på sertifikatgivande maritime

bachelorstudium (nautikk og marinteknisk drift). MARKOM2020 har samtidig medverka til å utvikle fire nye maritime mastergradsstudium som no blir tilbodne, eitt ved kvar institusjon. Forsking innan nautiske operasjonar er gjennom MARKOM2020 løfta nasjonalt og har resultert i eit nytt felles doktorgradsprogram som dei fire samarbeidande institusjonane tilbyr i fellesskap. Felles for alle studia er sterkt fokus på sjøtryggleik. Eit høgt kompetansenivå blant maritimt mannskap er ein viktig føresetnad for å unngå havari og hindre miljøskadelege utslepp.

*Kompetanse*

Både stadig meir avansert utstyr om bord og digitalisering av skipsfarten medfører eit behov for kontinuerleg vidareutvikling av kompetansen til sjøfolk og av sertifikatgivande maritim utdanning.

Lange skipsfartstradisjonar og utdanningsinstitusjonar med eit høgt fagleg nivå har lagt noko av grunnlaget for Noregs styrke på det maritime området, men òg for at vi har dyktige sjøfolk som dagleg varetek sjøtryggleiken og klima- og miljøomsyna langs kysten vår på ein god måte. Den maritime kompetansopolitikken byggjer

vidare på den allereie sterke kompetansen som finst blant norske sjøfolk i dag. Høg maritim kompetanse gjer òg at norske sjøfolk er godt posisjonerte til å ta i bruk ny teknologi og å tilpasse seg utviklinga i skipsfarten.

Regjeringa vil arbeide for eit godt og relevant utdanningssystem som rustar kandidatane for morgondagens skipsfart.

Ei oversikt Nærings- og fiskeridepartementet har fått utarbeidd av SSB viser at talet på norske sjøfolk har heldt seg relativt stabilt dei siste åra. Per 2018 var talet på norske sjøfolk om lag 20 100.

*Del I*  
*Samhandling og sjøtryggleik*



## 4 Førebyggjande sjøtryggleik og oljevernberedskap

I juni 2016 la regjeringa fram Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*. Meldinga omhandlar førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining og er ei oppdatering av St.meld. nr. 14 (2004–2005) *På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap*. Meldinga gjer greie for utviklinga sidan førre stortingsmelding og presenterer oppdaterte trafikkprognosar og analysar av risiko i samband med sjøtransport. Deretter blir aktuelle tiltak for å sikre eit høgt sjøtryggleiksnivå og ein god beredskap mot akutt forureining i åra framover presenterte. I dette kapitlet går vi gjennom status for oppfølging av meldinga.

I meldinga er det vist til nullvisjonen i Nasjonal transportplan, som seier at det ikkje skal førekomme ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. For den førebyggjande sjøtryggleiken har regjeringa lagt til grunn eit hovedmål om at talet på transportulykker skal redusereast i tråd med nullvisjonen.

### 4.1 Prioritering av førebyggjande sjøtryggleikstiltak

I meldinga går det fram at regjeringa vil styrkje innsatsen på området førebyggjande sjøtryggleik for å vareta måla om å redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og for å hindre akutt forureining. Regjeringa vil prioritere førebyggjande sjøtryggleikstiltak i område der skipstrafikken representerer ein relativt stor risiko. Risikoanalysen peiker på Vestlandet og Oslofjorden som slike område. For å prioritere mellom ulike tiltak vil regjeringa så langt råd er ta utgangspunkt i samfunnsøkonomiske vurderingar.

#### *Utvide tenesteområdet til sjøtrafikksentralane*

Regjeringa har starta arbeidet med å utvide tenesteområdet til sjøtrafikksentralane på Vestlandet til å omfatte farvatnet mellom Fedje og Kristiansund. Kystverket har sett i gang arbeidet med å etablere nødvendig infrastruktur, inkludert radardekning i det spesielt risikoutsette farvatnet

ved Florø og Måløy. Alle sjøtrafikksentralane er òg oppgraderte med moderne overvakingssystem som gir betre evne til å oppdage seglingsavvik. Kystverket arbeider elles med å fornye sensorane og sambandet til sentralane.

#### *Byggje ut den maritime trafikkovervakinga rundt Svalbard*

Regjeringa har sett i gang utbygging av landbaserte AIS-basestasjonar på Svalbard for å styrkje den maritime trafikkovervakinga. AIS er eit automatisk skipsidentifikasjonssystem som mellom anna gir informasjon om identitet og posisjon. AIS-data innsamla via basestasjonar gir eit sann-tidsbilete av skipstrafikken i farvatnet.

På Svalbard er det svært avgrensa tilgang på infrastruktur som kraftforsyning og samband, og det må òg takast særlege miljø- og naturvernomsyn. På grunn av dette vil ytterlegare utbygging vere basert på at det skal etablerast færrast moglege stasjonar, og at kraft skal genererast ved hjelp av solceller og vindkraftgenerator.

Etter kvart som stasjonane kjem i drift, får ein meir detaljert informasjon om skipstrafikken i farvatna rundt Svalbard. Informasjonen inngår i det maritime situasjonsbiletet som sjøtrafikksentraltenesta og andre operative etatar bruker, og som blir oppdatert fortløpande.

#### *Modernisere maritim infrastruktur*

I Meld. St. 35 (2015–2016) går det elles fram at regjeringa vil vidareutvikle og modernisere den eksisterande navigasjonsinfrastrukturen, slik at den risikoreduserande effekten kan optimaliserast og drifts- og vedlikehaldsutgiftene reduserast. Dette arbeidet er i gang, og vedlikehald og modernisering har redusert vedlikehaldsetterslepet for navigasjonsinfrastrukturen. Arbeidet med å utstyre fyrlyktene med moderne lyskjelder (LED) og fjernovervaking er sett i gang og skal vidareførast. Fjernovervaking gir Kystverket melding om driftsavbrot/slokking, noko som effektiviserer vedlikehaldet og reduserer behovet for manuell inspeksjon av lyktene.

*Utvikle intelligente transportsystem (ITS) for sjøtransporten*

Regjeringa vil leggje til rette for utvikling og implementering av intelligente transportsystem (ITS) for sjøfarten. Utvikling av dynamisk risikoovervaking for å styrkje trafikkovervakinga i sjøtrafikksentralane er sett i gang. Regjeringa støttar òg opp under samarbeid mellom norske maritime styresmakter, reiarlag og utstys- og tenesteleverandørar med sikte på å utvikle nye tenester som er tilpassa behova i næringa, og som aukar tryggleiken til sjøs. Kystverket medverkar mellom anna i utvikling av løysingar for automatisk skipsrapportering, utveksling av seglingsplanar mellom skip og sjøtrafikksentral og automatisert rapportering av anløpsmeldingar. Arbeidet blir gjort i samarbeid med norske leverandørar av utstyr og tenester.

*Sjøkartlegging*

Regjeringa vil vidareføre arbeidet med å dekkje norskekysten og Svalbard med moderne arealdekkjande djupnemålingar. Framdrifta vil bli prioritert ut frå trafikkbelastning og beredskaps- og risikovurderingar.

**4.2 Beredskap mot akutt forureining***Dimensjonering av beredskap mot akutt forureining*

Kystverket er nasjonal styresmakt ved hendingar som medfører akutt forureining, eller fare for akutt forureining, og varetek den statlege beredskapen mot akutt forureining. For å sikre at denne beredskapen er tilpassa risikobiletet som gjeld til kvar tid, vil regjeringa sørgje for at arbeidet med beredskapen er basert på oppdatert kunnskap om miljørisiko langs kysten. Vidare skal beredskapen mot akutt forureining vere basert på samfunnsøkonomiske analysar.

Kystverket baserer beredskapen sin på kunnskap om utviklinga i miljørisiko, som kan definereast som produktet av kor sannsynlege ulykker med akutt forureining er, og kva miljøkonsekvensar forureininga kan få. AIS-data som gir oversikt over skipstrafikken, og miljødata frå Havforskningsinstituttet, Norsk institutt for naturforskning og Miljødirektoratet er viktige datagrunnlag for å vurdere miljørisikoen. Kystverket har utvikla eit system som kan brukast til fortløpande risikovurderingar. Større endringar i kor sannsynlege ulykker er, eller kor sårbare artane er, kan gi grunnlag for å endre dimensjoneringa av den stat-

lege beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet, som er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, gjer seg òg nytte av denne kunnskapen.

*Grunnopplæring i handtering av akutt forureining*

Det følgjer av Meld. St. 35 (2015–2016) at innføring av grunnopplæring i handtering av akutt forureining vil bli vurdert i arbeidet med ny modell for utdanning av brann- og redningspersonell. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap følgjer opp dette i samarbeid med Kystverket. Kystverket tilfører kompetanse og kapasitet til ulike utdanningsløp, slik at grunnutdanningskrava også til fagområdet beredskap mot akutt forureining blir formaliserte.

*Statleg dispergeringsberedskap*

Det følgjer av Meld. St. 35 (2015–2016) at regjeringa vil vurdere å etablere ein statleg dispergeringsberedskap mot kystnære utslipp av bunkersolje. Kystverket har gjennomført ei nærmare vurdering.

*Beredskap mot akutt forureining på Svalbard og Jan Mayen*

På bakgrunn av utfordringane som er identifiserte i miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen frå 2014, har regjeringa gjennomført ei rekkje tiltak for å betre beredskapen mot akutt forureining i området.

Sysselmannens fartøy har fått ytterlegare oljevernustyr og opplæring i bruken av dette. Fleire nye fartøy i kystnær beredskap inngår i beredskapen på Svalbard. «KV Svalbard» er tilført ei ny isforsterka oljevernulense. Kystverket har i samarbeid med Sysselmannen og Telenor bygd ut eit betre sambandsnett for sentrale delar av vestkysten på Svalbard. Forutan eit breibandsamband ved aksjonar vil dette fungere som eit nettverk for å sende AIS-data frå skip til Kystverkets overvakingssystem for skip.

Kystverket har behov for større lagerkapasitet til oljevernustyr på Svalbard. Sysselmannen og Kystverket greier ut om beredskapsutstyr kan samlokalisert i Longyearbyen. Med i prosjektet er òg Sivilforsvaret, Kystvakta, Universitetssjukehuset i nord og Universitetssenteret på Svalbard.

Kystverket har analysert mange av dei nye drivstofftypene som blir brukte i norske farvatn og i Arktis. Levetid, fordampingstakt, oppløysingsrate i vatn, dispersjonsevne og giftigheit er testa



under arktiske forhold. Vidare har Kystverket undersøkt utslepp av gassar og partiklar ved forbrenning av oljar. Dette er viktig bakgrunnsinformasjon når det gjeld miljøfaglege vurderingar av ulike tiltak for å handtere oljeforureining, mellom anna i islagde farvatn.

#### *Statleg depotstruktur*

I Meld. St. 35 (2015–2016) blei det varsla at regjeringa ville gi Kystverket i oppdrag å innhente anbod på lagring, drift og transport av det statlege beredskapsmateriellet. Kystverket har innhenta anbod, men på grunn av manglande konkurranse, mellom anna, blei anbodskonkurransen avlyst. For å sikre ei optimal utnytting av statleg beredskapsmaterieill har Kystverket fått i oppdrag frå Samferdselsdepartementet å justere den noverande depotstrukturen. Dette inneber i første rekke å samle beredskapsmateriellet frå Bergen depot (Ågotnes) og Solund depot i ein ny lokasjon på Mongstad base. Samtidig skal innhaldet på det statlege beredskapsdepotet på Fedje justerast slik at utstyret på dette depotet blir optimalt tilpassa lokale forhold.

#### *Forskning og utvikling (FoU)*

I Meld. St. 35 (2015–2016) blei det varsla at regjeringa ville vidareføre forskning og utvikling innanfor førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining, og vil i samarbeid med Forskningsrådet sjå på innretninga av eksisterande forskingsprogram. I tillegg skulle det vurderast nærmare om det skulle opprettast eit eige forskingsprogram for området. Samferdselsdepartementet har vore i dialog med Noregs forskingsråd om oppfølging av FoU innanfor førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining. Det er konkludert med at ei eventuell satsing på FoU på feltet kan varetakast på ein tenleg måte innanfor eksisterande programportefølje.

Kystverket har ein eigen handlingsplan for FoU-verksemd på området beredskap mot akutt forureining og sjøtryggleik. Midlane blir tekne frå eige budsjett. Når det gjeld beredskap mot akutt forureining, er det lagt vekt på analysar av nye drivstofftypar som dukkar opp på marknaden. Dette arbeidet har fått stor merksemd i mange internasjonale forum. Noreg er bedt om å fremje fellesprosjekt på dette i Arktisk råd og i EU. Kystverket har hatt eit felles prosjekt med Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO), «Oljevern 2015», der oljeindustrien har

skaffa midlane og Kystverket har bidrege med kompetanse og stilt testhallen sin til disposisjon.

Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø fekk i 2018 i oppdrag å greie ut etablering av fasilitetar for å teste oljeverntechnologi. For å leggje til rette for vidareutvikling av oljevernutstyr som kan handtere utslepp i kaldt klima og farvatn med is, er det ønskeleg å kunne teste utstyr i sjø- og lufttemperaturar under null grader celsius. Rapporten frå etatane er til vurdering i Samferdselsdepartementet.

### **4.3 Samhandling på beredskapsområdet**

Regjeringa er oppteken av at det skal vere god samordning og samhandling mellom den statlege, kommunale og private beredskapen mot akutt forureining, slik at dei samla beredskapsressursane i samfunnet blir utnytta på ein mest mogleg effektiv måte.

Kystverket har ansvaret for å koordinere statleg, kommunal og privat beredskap i eit nasjonalt beredskapssystem. Den kommunale beredskapen, via dei interkommunale utvala mot akutt forureining (grunnberedskapen), utgjer ein svært viktig del av den nasjonale beredskapen mot akutt forureining. Miljødirektoratet er kravstillar til privat og kommunal beredskap mot akutt forureining, og er dermed ein premissleverandør for grunnberedskapen mot akutt forureining. Krava miljøstyresmakta stiller til den kommunale og interkommunale beredskapen mot akutt forureining, er nyleg presiserte i eit nytt kapittel i forureiningsforskrifta.

Kystverket gav i 2015 ut *Nasjonalt plan: Beredskap mot akutt forureining eller fare for akutt forureining i Norge* som ein sektorovergripande plan. Planen er viktig for å sikre felles forståing mellom samvirkeaktørane. Kystverket har òg laga eit planverk for ei eventuell statleg overtaking med samordning av aksjonsleiinga ved ekstreme forureiningshendingar knytte til petroleumsindustrien. Dette dokumentet fungerer som overbygning for planverka til operatørselskapa og staten når det gjeld beredskap mot akutt forureining og er gjenstand for årlege øvingar med operatørselskap og NOFO.

Vidare arrangerer og deltek Kystverket i ei rekkje øvingar for eige personell, private og kommunale aktørar og styresmakter i andre land. Øvingane er ein viktig reiskap for å styrkje samhandlinga og evna til å handtere akutt forureining effektivt.

## 5 Tryggleik knytt til skip og mannskap

Regjeringa har som hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. For å hindre ulykker til sjøs er det viktig å sjå til at fartøya som trafikkerer kysten, er i god teknisk stand og har høg driftstryggleik, og at mannskapet har tilstrekkeleg kompetanse.

Eit godt tryggingssystem skal verke saman med gode arbeids- og levevilkår for sjøfolk. Haldningsskapande arbeid retta mot næringsflåten kjem i tillegg til krav til tryggleik og arbeidsmiljø i regelverket. Gode haldningar både i reiarlag og blant sjøfolka er avgjerande for at norske skip skal halde eit høgt tryggleiksnivå til sjøs.

### 5.1 Nasjonalt og internasjonalt sjøtryggleiksarbeid

Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som utøvande etat, har ansvaret for å leggje til rette for sjøtryggleiken knytt til mannskap og skip. Sjøfartsdirektoratet driv sjøtryggleiksarbeid i form av regelverksarbeid, gjennomføring av tilsyn og haldningsskapande arbeid. Skipstryggleikslova og skipsarbeidslova, med tilhøyrande forskrifter, er sentralt regelverk for dette arbeidet. Direktoratet er både forvaltnings- og tilsynsmakt for norske skip og gjennomfører hamnestatskontroll av utanlandske skip som går innom norsk hamn eller ankringsplass.

Skipsfart er ei global næring, og internasjonal drift av skip føreset internasjonalt godkjend dokumentasjon på skipstandarden og kompetansen til mannskapet. Reglar for dette blir primært forhandla fram i FN's internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Sjøfartsdirektoratet er ein pådrivar for tryggleiks- og miljøarbeid internasjonalt.

#### 5.1.1 Regelverk

Lov om skipssikkerhet 16. februar 2007 nr. 9 (skipstryggleikslova) og lov om stillingsvern mv. for arbeidstakarar på skip 21. juni 2013 nr. 102 (skipsarbeidslova) med tilhøyrande forskrifter, er

sentrale regelverk. Skipstryggleikslova har til formål å tryggje liv og helse, miljø og materielle verdiar ved å leggje til rette for god skipstryggleik og tryggleiksstyring, mellom anna ved å hindre forureining frå skip, sikre eit fullt forsvarleg arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, og eit godt og tidsmessig tilsyn. Skipsarbeidslova har som hovudformål å sikre trygge tilsetjingsforhold og arbeidsmiljø i arbeidslivet til sjøs.

Det nasjonale regelverket er i stor grad gjennomføring av regelverk fastsett i IMO, ILO og EU. Regelverket omfattar i hovudsak tekniske og operasjonelle krav til fartøy, reiarlag og mannskap for å vareta helse, tryggleik, miljø og arbeidsrett.

Det er viktig at fartøya som trafikkerer kysten, er i god teknisk stand og har høg driftstryggleik, og at mannskapet har tilstrekkeleg kompetanse. Ei rekkje internasjonale konvensjonar stiller krav til mellom anna skip sin konstruksjon og utrusting, til dei som arbeider om bord på skip, til vern av miljøet og til sjøfolk sine levevilkår. Internasjonalt er det fire hovudkonvensjonar for regulering av dette: *Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS)*, *Den internasjonale konvensjon om hindring av forureining frå skip (MARPOL)*, *Internasjonal konvensjon for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW)* og *Internasjonal konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC)*. Det er ei samanhengande utvikling på desse områda som påverkar skipsfarten.

IMO-konvensjonar har som regel eit tonnasje-krav som eitt av iverksetjingsvilkåra, og det er derfor eit mål å auke tonnasje under norsk flagg slik at Noreg har ein tonnasje som medverkar til at vedteke internasjonalt regelverk trer i kraft raskt. Noreg arbeider for å vere tidleg ute med å tiltre internasjonale konvensjonar. Med ein stor og moderne flåte under norsk flagg og tidleg ratifisering av forhandla konvensjonar er Noreg ein viktig premissgivar og pådrivar for utvikling og iverksetjing av internasjonalt regelverk. På denne måten gjer norsk tonnasje sitt til å stille krav til internasjonal flåte som opererer i farvatn utanfor Noreg. Regjeringa vil halde fram med å delta og medverke aktivt for å fremje norske interesser i IMO.

### Boks 5.1 Eksempel på internasjonal regelverksutvikling

*IGF-koden (The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels)*

Utviklinga av reglar for skip som bruker flytande naturgass (LNG) som drivstoff, blei sett på agendaen i IMO etter forslag frå Noreg. Regelverket inneheld mellom anna spesifikke krav til brennstoffsystem og tankar og operasjonelle krav til skip som bruker LNG som drivstoff, men opnar òg for bruk av andre gassar og brennstoff med lågt flammepunkt. Noreg og Sjøfartsdirektoratet har leia arbeidet med å utvikle koden. Noreg har lenge hatt nasjonale reglar for skip som bruker LNG som drivstoff. Internasjonale krav til skip som bruker LNG som drivstoff, tredde i kraft 1. januar 2017.

*Retningslinjer for ankerhandteringsfartøy*

Etter påtrykk frå Noreg vedtok IMO i 2015 retningslinjer for ankerhandteringsfartøy, mellom anna stabilitetskriterium for å kunne berekne om skipet er eigna til å utføre ankerhandteringsopdraget.

*Polarkoden*

Noreg leia arbeidet med å utvikle eit bindande internasjonalt regelverk for drift i polare farvatn som tek høgde for dei spesielle risikofaktorane som ikkje er tilstrekkeleg dekte gjennom konvensjonane elles. Polarkoden har reglar om utforming og konstruksjon av skip, om utstyr, operasjonelle forhold, opplæring og vern av miljøet. Sjølve koden er delt i ein tryggleiksdel og ein miljødel. Regelverket tredde i kraft 1. januar 2017.

Gode arbeidsforhold er viktig for sikker drift av skip og medverkar til å redusere risikoen for ulykker. Den internasjonale arbeidsorganisasjonen, ILO, er FN-organisasjonen for arbeidstakarar og deira arbeidsforhold og rettar. I 2006 vedtok ILO *Internasjonal konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår* (MLC), som tredde i kraft i august 2013. Formålet med konvensjonen er å sikre gode arbeidsvilkår for skipsarbeidstakarar.

Internasjonalt har Noreg òg arbeidd for å få på plass ein eigen konvensjon for fiskerisektoren. I 2017 tredde *Konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren* (ILO 188) i kraft. Formålet med konvensjonen er å sørge for at fiskarar har anstendige arbeidsforhold på fiskefartøya. Dei fleste av føresegnene i ILO 188 er allereie varetekne i norsk regelverk. Det er berre 14 land som har ratifisert konvensjonen frem til nå. Regjeringa vil arbeide for at fleire land skal ratifisere ILO 188, og Noreg vil søkje nærmare samarbeid med EU om kontroll av fiskeflåten.

Noreg er ein aktiv deltakar i EU/EØS-arbeidet på det maritime området, både på ekspertnivå og meir overordna. EU oppretta i 2002 eit europeisk sjøtryggleiksbyrå, EMSA. Noreg er representert i EMSA sitt styre. EU-regelverket for maritim transport gjeld i hovudsak ei harmonisert gjennom-

føring av det internasjonale regelverket i EU og EØS-området for regelverk som er teke inn i EØS-avtalen.

God nasjonal forankring har vore ein avgjerande faktor for at Noreg har lykkast i det internasjonale sjøtryggleiksarbeidet. Noreg gir sine innspel til utviklinga av internasjonalt regelverk i nært samarbeid med næringa og partane i arbeidslivet. Dette sikrar at ein i utarbeidinga av norske innspel og posisjonar kan trekkje på kompetansen i det norske maritime fagmiljøet. Det aktive faglege samarbeidet sikrar høg fagkompetanse i norske innspel og gir dei norske næringsaktørane godt innblikk i den internasjonale regelverksutviklinga.

#### 5.1.2 Tilsynsverksemda i Sjøfartsdirektoratet

Ein sentral del av tryggleiksarbeidet i Sjøfartsdirektoratet er tilsynsverksemda, som direktoratet anten gjennomfører sjølv eller delegerer til anerkjende klasseselskap eller til godkjende føretak. Tilsynet tek utgangspunkt i at reiarlaget har ansvaret for mannskap, miljø og fartøy. Direktoratet fører tilsyn med norske og utanlandske skip som er innoom norsk farvatn eller hamn.

Direktoratet fører òg tilsyn med at kvaliteten i sertifikatgivande maritim utdanning er i tråd med internasjonale føresegner som er nedfelte i STCW-konvensjonen. Tilsynet blir gjennomført i samarbeid med Nasjonalt organ for kvalitet i utdanninga, NOKUT. Sjøfolk som har sertifikat frå utlandet, må ha påteikning frå Sjøfartsdirektoratet for å kunne gjere teneste på norske skip.

#### *Risikobasert tilsyn*

Frå 1. juni 2017 etablerte Sjøfartsdirektoratet nye metodar for å jobbe med eit risikobasert tilsyn med skip. Det vil seie at fartøy som blir vurderte til å ha høg risiko, får meir omfattande tilsyn enn fartøy som er vurderte til å ha låg risiko. Formålet er å sikre at direktoratet rettar ressursane sine mot dei områda der dei gir størst effekt for helse, miljø og tryggleik.

Direktoratet har etablert ein risikokalkulator som reknar ut risiko for større fartøy. Alternativa er låg, middels og høg risiko. Tanken er å bruke meir tid om bord i høgrisikograppa. Med utgangspunkt i forskingsprosjektet Nasjonal skipsrisikomodell (NTNU, Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Safetec) blir det utvikla ein meir detaljert risikomodell som vil gi resultat for alle norske næringsfartøy. I tillegg til å kategorisere risiko i høg, middels og låg gir modellen delutrekningar for enkelthendingar og årsaksfaktorar knytte til desse.

Dersom ein ser dei siste 30 åra under eitt, er talet på forlis og omkomne redusert. Særleg talet på omkomne har vist ei positiv utvikling. Gjennom den årlege risikokartlegginga blir det identifisert område som Sjøfartsdirektoratet særleg vil leggje vekt på ved dokumentkontroll, inspeksjon, revisjonar, haldningsskapande arbeid og regelverksutvikling. Direktoratet har sidan 2014 hatt årlege fokusområde for det risikobaserte tilsynet. Fokusområda blir valde ut på grunnlag av dei årlege risikoanalysane. Analysane byggjer mellom anna på utviklinga i flåten, ulykkesbiletet, rapportar frå Statens havarikommisjon for transport (SHT) og funn ved tilsyn og inspeksjonar. Fokusområda har ført til eit meir målretta tilsyn, og læring frå prosessen er teken inn som regelverksendringar. I 2018 var fokusområdet tryggleiksstyring på mindre fartøy. Eit risikobasert tilsyn gir resultat, og samla sett viser fokusområdet for 2018 ei positiv utvikling. I 2019 er fokusområdet miljøvennleg skipsfart. Regjeringa vurderer det slik at denne måten å arbeide på medfører auka tryggleik for liv, helse, arbeidsmiljø, miljø og materielle verdiar.

#### **Boks 5.2 Tilsyn**

Gjennom tilsyn kontrollerer Sjøfartsdirektoratet at regelverket blir etterlevd, og medverkar til å skape gode haldningar til helse, miljø og tryggleik.

Direktoratet er delegert tilsynsmynde etter mellom anna skiptryggleikslova, skipsarbeidslova, NIS-lova, produktkontrolllova, småbåtlova, containerlova og EØS-varelova.

#### *Tilsyn med norske skip*

Tilsynet med norske skip og flyttbare innretningar, såkalla flaggstatskontroll, er samansett av ulike element. Det omfattar kontroll av dokumentasjon, teikningar og berekningar, inspeksjonar i byggjeperioden, tilsyn i samband med ombyggingar, sertifikatinspeksjonar av seglande skip, umelde inspeksjonar og revisjonar av tryggleiksstyringsystem på skip og i reiarlag. Direktoratet gjennomfører inspeksjonar som grunnlag for førstegongs-sertifisering, som blir følgd opp av periodiske, mellomliggjande og umelde tilsyn og ein grundigare kontroll av at skipet oppfyller gjeldande krav til fornya sertifisering kvart femte år. Sjøfartsdirektoratet har som ei strategisk målsetjing å ha færre og mindre omfattande periodiske tilsyn for å kunne ha fleire umelde tilsyn basert på risikoen fartøyet representerer. Sjøfartsdirektoratet utferdar sertifikat som dokumentasjon på at fartøyet er bygd og blir drive i samsvar med gjeldande regelverk. Reiarlaga er pålagde å be om jamlege inspeksjonar av fartøy og flyttbare innretningar.

Direktoratet sertifiserer skip på ulike område. Dei fleste sertifikata gjeld tryggleik og miljø. Det skal vere trygt å arbeide om bord på norske fartøy, og Sjøfartsdirektoratet har ansvar for mellom anna sertifisering som gjeld arbeids- og levevilkår om bord og maritim sikring.

Frå 1. januar 2015 er det ikkje lenger tillate å bruke drivstoff som inneheld meir enn 0,10 % svovel (SO<sub>x</sub>) i store delar av norsk farvatn. Sjøfartsdirektoratet har sidan intensivert kontrollen med at krava til utslepp, særleg av svovel, blir etterlevde. Direktoratet gjennomfører om lag 350 dokumentkontrollar og 200 analysar kvart år. Ny teknologi gjer at Sjøfartsdirektoratet får høve til å ta i bruk nytt utstyr for gjennomføring av sikkert og effektivt tilsyn. Eksempel på dette er apparat som raskt avdekkjer om eit fartøy oppfyller regel-

verket for utslepp. Sjøfartsdirektoratet har eit samarbeid med Kystvakta, som kan bruke dronar til miljøkontroll. Auka bruk av sensorar om bord i skip og sensordata som kan delast, kan opne for nye måtar å føre tilsyn med skip på.

Det er viktig å leggje til rette for god dialog med verft, reiarlag og utstyrsleverandørar i byggeprosessen. For å vere endå meir tilgjengeleg har direktoratet medarbeidarar utplasserte i Tyrkia, der mykje av byggeaktiviteten går føre seg no. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg eigne prosjektteam som følgjer opp nybygg og ombyggingar.

Tilsynet med delar av flåten er delegert til anerkjende classeselskap og godkjende føretak. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med verksemdene som har fått delegert tilsynsoppgåver. Sjøfartsdirektoratet gjer fortløpande umelde tilsyn på delegerte fartøy, mellom anna for å sikre at ordningane fungerer etter intensjonen.

#### *Tilsyn med utanlandske skip*

Utanlandske skip som går innom norske hamner, er underlagde hamnestatskontroll og blir kontrollerte av Sjøfartsdirektoratet. Dette er kyststatens kontroll med at framandte flagg oppfyller sine internasjonale konvensjonsplikter, anten det gjeld tryggleikskrav til skipet, arbeids- og levevilkår eller miljøtryggleik. Kontrollane blir gjennomførte når skip er innom hamner eller ankringsplassar i kyststaten. Noreg er part i *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* («Paris MoU»), som gjennomfører eit harmonisert regime for hamnestatskontroll i ein region som dekkjer 27 statar: EU-medlemsstatar, Island, Noreg, Russland og Canada. I tillegg er EU-direktivet om hamnestatskontroll (direktiv 2009/16/EF) bindande for medlemsstatane i EU/EØS. Direktivet og Paris MoU er utvikla parallelt for å unngå ulike kontrollregime. Hamnestatskontrollen har medført eit auka tryggleiksnivå på skip i Paris MoU-området og EU/EØS-området. I 2011 blei det innført eit nytt kontrollregime i Paris MoU som òg er risikobasert. Det blei innført ei systematisk overvaking av skipsfarten i området, og ein ny informasjonsdatabase over hamnestatskontrollar gjennomførte i Paris MOU dannar utgangspunktet for val av skip som skal kontrollere, basert på risikovurdering av fartøy. Det nye regimet inneber at alle skip på internasjonal seglas i Paris MoU-området vil bli fanga opp for hamnestatskontroll og få pålegg om utbetring eller bli haldne tilbake for å utbetre manglar før dei kan segle vidare i Paris MoU. Hamnestatskontrollen under det nye regimet har medført

### **Boks 5.3 EQUASIS**

EQUASIS er ein informasjonsdatabase initiert av EU-kommisjonen og Frankrike som skal fremje skip med høg kvalitet gjennom lett tilgjengeleg informasjon i marknaden om standard på skip, reiarar og classeselskap (RO). EQUASIS er ein globalt dekkjande database der informasjonen er basert på frivillige samarbeidsavtalar mellom offentlege og private aktørar. Dette gjeld mellom anna samarbeidsområde for hamnestatskontroll som Paris MOU og diverse bransjeorganisasjonar. Database starta i 2002, og Noreg har delteke sidan 2007. Data frå EQUASIS på PC og mobilapp har ein stadig vekst i nedlastingar. Dette viser at databasen får stadig aukande innverknad på kva skip næringa vel, og på berekning av kostnader for tenester som transport og forsikring.

auke i tryggleiksnivået på skip i Paris MoU- og EU/EØS-området.

Årleg gjennomfører Sjøfartsdirektoratet rundt 550 kontrollar på utanlandske fartøy. I tillegg blir det gjennomført eigne vertsstatskontrollar med utanlandske bilferjer og hurtiggåande passasjerfartøy som går i rutetraffikk til og frå Noreg.

#### *Sanksjonar*

Ein viktig del av tryggleiksarbeidet i skipsfarten er å følgje opp forhold som ikkje er i samsvar med regelverket. Sjøfartsdirektoratet har ei rekkje verktøy til disposisjon, mellom anna å gi reiarlaget pålegg, tvinge fram oppfylling av pålegg gjennom tvangsmulkt eller gebyr for brot på skipstryggleikslova og skipsarbeidslova. Sjøfartsdirektoratet kan òg nekte skip å forlate hamna dersom dei ikkje er sikre nok. Politiet følgjer opp vesentlege brot på regelverket, gjerne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet.

### **5.1.3 Haldningsskapande verksemd**

Sjøfartsdirektoratet utarbeider informasjonsmateriell, gjennomfører målretta tryggleikskampanjar og arrangerer konferansar og seminar med deltaking frå næringa. Direktoratet utarbeider jamleg rettleingsmateriell, nettartiklar, tryggleiksmeldingar og læring av hendingar for å klargjere eller

rette merksemda mot problemstillingar i samband med tryggleik.

Kvart år arrangerer Sjøfartsdirektoratet Sjøtryggleikskonferansen. Konferansen har vore arrangert sidan 2011 og er ein viktig møteplass for reiarlag, offentlege aktørar og maritime kompetansmiljø i Noreg. Direktoratet har som målsetjing at konferansen skal medverke til betre tryggleik gjennom dialog, erfaringsutveksling og læring av hendingar. Vidare blir konferansen «Sikker fiskar» arrangert i samarbeid med mellom andre forsikringsbransjen.

Det haldningsskapande arbeidet er basert på risikovurderingar, slik at innsatsen kan setjast inn der det synest å vere størst rom for å auke tryggleiken.

#### 5.1.4 Maritim sikring (security)

Ansvar for maritim sikring er delt mellom Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet med høvesvis Sjøfartsdirektoratet og Kystverket som underliggjande etatar.

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for sertifisering og kontroll av skip under norsk flagg og kontroll med skip under framandt flagg som er innom norsk hamn. Kystverket har godkjenings- og tilsynsansvar for dei hamneanlegga skipa er innom.

Sjøfartsdirektoratet er gitt ei koordinerande rolle som «competent authority for maritime security» for verksemda til begge etatane på området, i samsvar med EU-forordning 725/2004. Dette inneber mellom anna å utarbeide eit nasjonalt program for området, analysere korleis regelverket blir brukt på innanlands trafikk, og å behandle ankomstmeldingar.

ISPS-koden (*International Ship and port Facility Security Code*) blei vedteken av IMO i 2002 som følgje av terrorhandlingane mot USA 11. september 2001. Regelverket stiller krav til beredskap og tiltak på skip i internasjonal fart og krav til hamneterminalar som tek imot desse skipa, med det mål å hindre terrorisme.

Hovudelementa i koden er at alle passasjer-skip og elles alle skip (med nokre unntak) over 500 BT som opererer internasjonalt, og hamneanlegga som tek imot dei, skal innføre eit sikringsregime. ISPS-koden inneheld i hovudsak funksjonskrav, og tiltaka på det enkelte skipet og det enkelte hamneanlegget skal samanfattast i ein sikringsplan basert på ein sikringsrisikoanalyse. Denne sikringsplanen skal godkjennast av styresmaktene (eventuelt delegerast til eit classeselskap for skip) og leggast til grunn for utferding av

*International Ship Security Certificate* (ISSC) for skipet eller *Statement of Compliance* (SoC) for hamneanlegget.

Regelverket har no vore i kraft i over 13 år, og gjennomføringa på hamnesida har auka i omfang og kvalitet i hele perioden. Stadig fleire hamneanlegg har late seg sertifisere, og etterlevinga av regelverket er blitt betre.

I aukande grad har systema om bord på skipa samband med reiarlag og leverandørar, og IKT-tryggleik vil bli stadig viktigare. I ytste konsekvens kan framande overstyre system om bord, og det kan føre til alvorlege hendingar. IMO har utarbeidd ei overordna retningslinje om emnet «cybersecurity management», og Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med korleis reiarlaga følgjer opp risikoen.

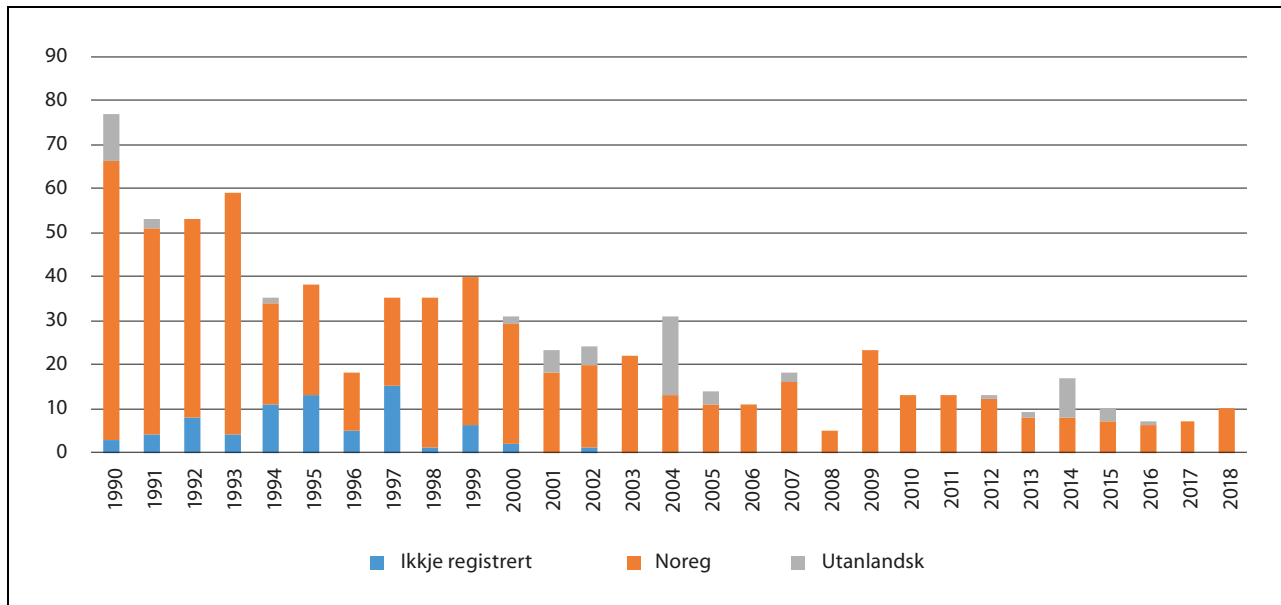
I den raske teknologiske utviklinga vi står overfor, er det viktig å ha fokus på å gjere oss mindre digitalt sårbare. Det er derfor avgjerande å kunne peike på spesifikke element der det er behov for regelverk, identifisere ansvarsområde og utarbeide ein konkret plan/strategi for dette arbeidet. Ein slik strategi vil gi ei totaloversikt og sørge for at ein ser heile den maritime næringa under eitt, og sikre at alle grenseskilje mellom ansvaret til dei ulike aktørane blir dekt. Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket skal saman med andre sentrale maritime aktørar utarbeide forslag til ein overordna strategi for digital tryggleik i dei maritime næringane.

## 5.2 Ulykker med næringsfartøy

Sjøfartsdirektoratet skal vere ein attraktiv sjøfartsadministrasjon med høg tryggleik for liv, helse, miljø og materielle verdiar. For å danne seg ei oppfatning av om direktoratet når målsetjinga om høg sjøtryggleik, er det formåls-tenleg mellom anna å sjå på ulykkestal og annan statistikk.

Sjøfartsdirektoratet fører statistikk over ulykker på norske næringsfartøy og utanlandske fartøy som trafikkerer norske farvatn. I statistikk-arbeidet sitt skil direktoratet mellom skipsulykker og personulykker. Ei skipsulykke er definert som ei hending som involverer sjølve skipet, til dømes ei grunnstøyting eller ein kollisjon, mens ei personulykke er ei hending der ein eller fleire personar er innblanda, men som ikkje medfører skade på skipet, til dømes fall eller klemskadar. Både skipsulykker og personulykker kan medføre personskadar og omkomne. Vidare fører Sjøfartsdirektoratet statistikk over dødsulykker i





Figur 5.1 Omkomne i alt

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

samband med bruk av fritidsfartøy. Sjøfartsdirektoratet sine data om ulykker og fartøy blir brukte til ulike analyseformål i offentlig og privat regi. Dødsulykker knytte til fritidsfartøy er omtalte i kapittel 8.

#### Statens havarikommisjon for transport (SHT)

SHT undersøker sjøulykker. Til liks med ulykker i dei andre transportformene har undersøkingar av sjøulykker til formål å kartleggje omstende som er viktige for å kunne førebyggje nye ulykker og alvorlege hendingar og betre sjøtryggleiken generelt. Undersøkingane skal ikkje ha til formål å fordele strafferettsleg skuld og ansvar. SHT skal undersøkje alle sjøulykker med norske passasjerskip og sjøulykker med andre norske skip, også fiskefartøy, der mannskap, skipsførar eller nokon annan som følgjer med skipet, har eller truleg har mista livet. Vidare kan kommisjonen undersøkje ulykker med utanlandske skip som forulykkar i norsk territorialfarvatn, og ulykker med utanlandske skip som forulykkar i andre farvatn når flaggstaten samtykkjer eller det etter folkeretten kan utøvast norsk jurisdiksjon. Havarikommisjonen kan òg undersøkje andre ulykker som ulykker med fritidsbåtar, når kartlegginga kan bidra til betre sjøtryggleik.

Hendinga med cruiseskipet Viking Sky i mars 2019 har aktualisert spørsmål knytte til sjøtryggleik, sjøredning og beredskap. SHT har sett i verk

undersøkingar etter hendinga, og USA og Storbritannia har meldt seg som statar saka vedkjem, og deltek i undersøkingane med sine respektive havarikommisjonar. Det er klokt å avvende ulykkesrapporten frå SHT før det eventuelt vert fremja forslag om nye krav i IMO.

#### Ulykkesbiletet for næringsfartøy 2018

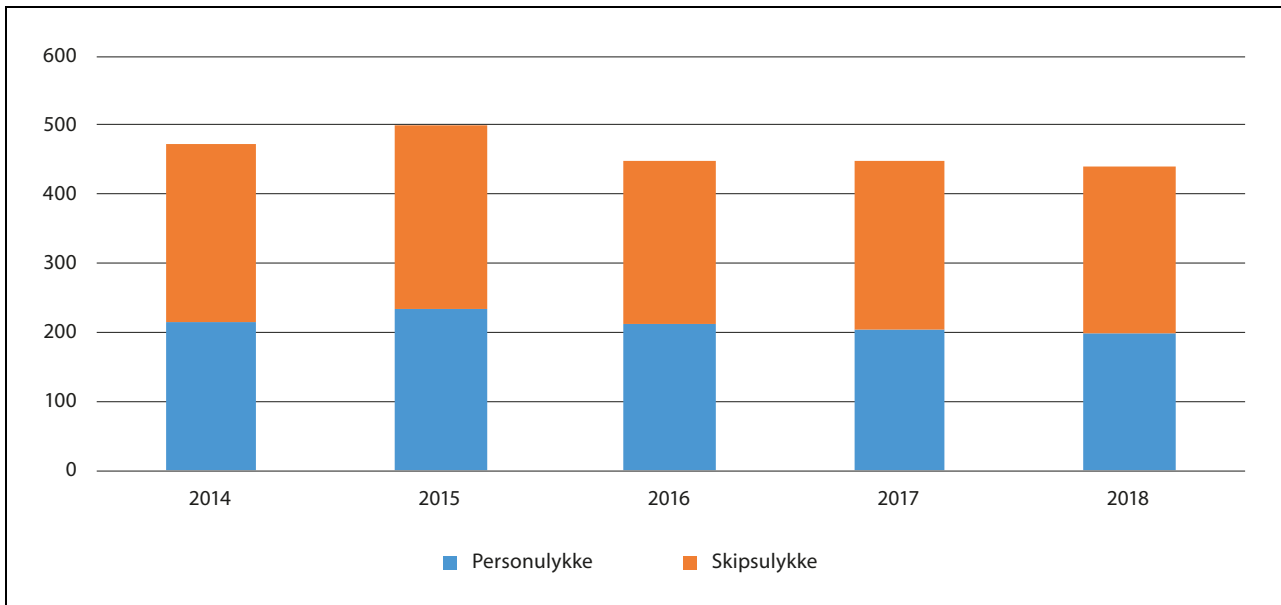
Det er blitt tryggare å jobbe på norske skip. Det har vore ein markant nedgang i talet på omkomne over tid frå 1990 fram til i dag, sjå figur 5.1.

I 2017 registrerte Sjøfartsdirektoratet 204 personulykker og 244 skipsulykker. I 2018 er det registrert 199 personulykker og 240 skipsulykker. Gjennomsnittet for den siste femårsperioden var 462 ulykker per år (både person- og skipsulykker), sjå figur 5.2.

Det er ein positiv trend med nedgang i det samla ulykkestalet. Talet på brannhendingar, kontaktskadar og arbeidsulykker går ned. Sjølv om det dessverre skjer dødsulykker på norske skip, viser trendar over tid at det blir klart færre av dei mest alvorlege ulykkene.

#### Personskadar

Den siste femårsperioden har Sjøfartsdirektoratet registrert 1 200 personskadar. Dei fleste personskadane stammar frå personulykker (90 %). Den store majoriteten av personskadane skjer i norsk farvatn (76 %). I 2018 registrerte Sjøfartsdirekto-



Figur 5.2 Person- og skipsulykker 2014–2018

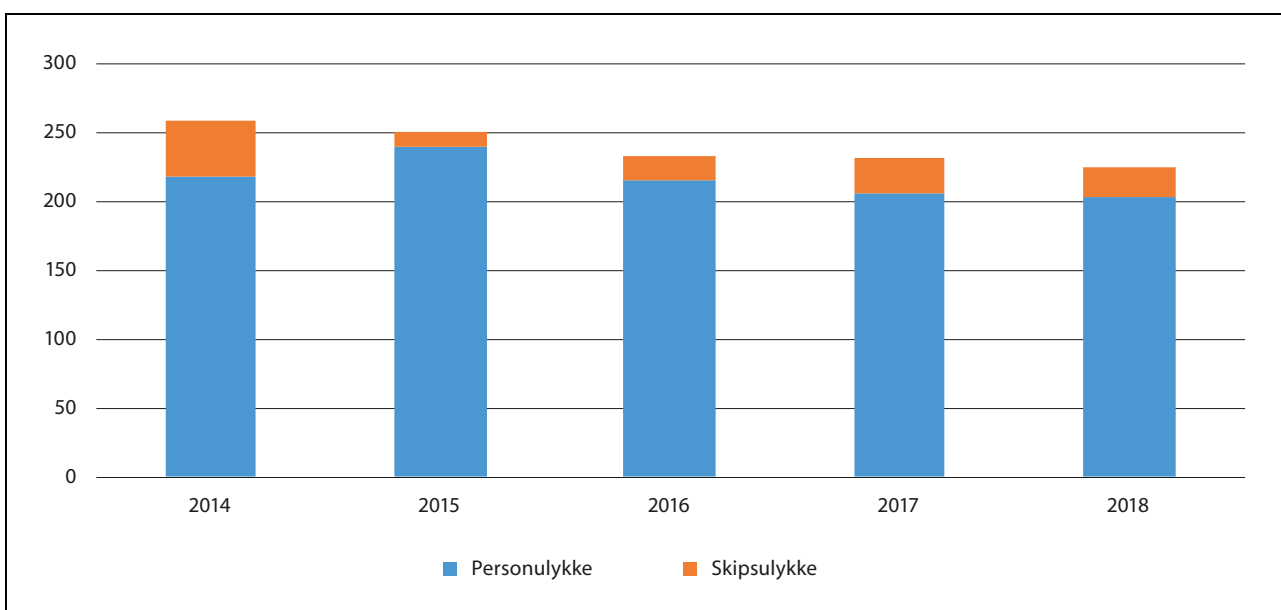
Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

ratet 226 skadar på personar, mot 231 personskadar i 2017. Av dei 226 personskadane i 2018 skuldast 204 reine personulykker, mens 22 skuldast skipsulykker. I gjennomsnitt har det vore 240 personskadar kvart av dei siste fem åra, sjå figur 5.3.

Dei aller fleste personskadane direktoratet har registrert i perioden 2014–2018, har skjedd med personar som arbeidde om bord på fartøyet, og den vanlegaste årsaka er støyt- og klemskadar eller fall

om bord. Hendingane er nokså jamt fordelte mellom fiskefartøy, lasteskip og passasjerskip.

Av dei i alt 1 200 personskadane dei siste 5 åra har 51 medført at den forulykka omkom. Talet på omkomne på næringsfartøy auka frå 7 i 2017 til 10 i 2018. Både i 2017 og i 2018 skjedde alle dødsulykkene på norskregistrerte fartøy. 7 av i alt 10 hendingar fann stad på mindre fartøy under 15 meter. 7 av hendingane med omkomne i 2018 fann stad på fiskefartøy, 3 på lasteskip.



Figur 5.3 Utvikling i personskadar fordelt på ulykkestype, 2014–2018

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

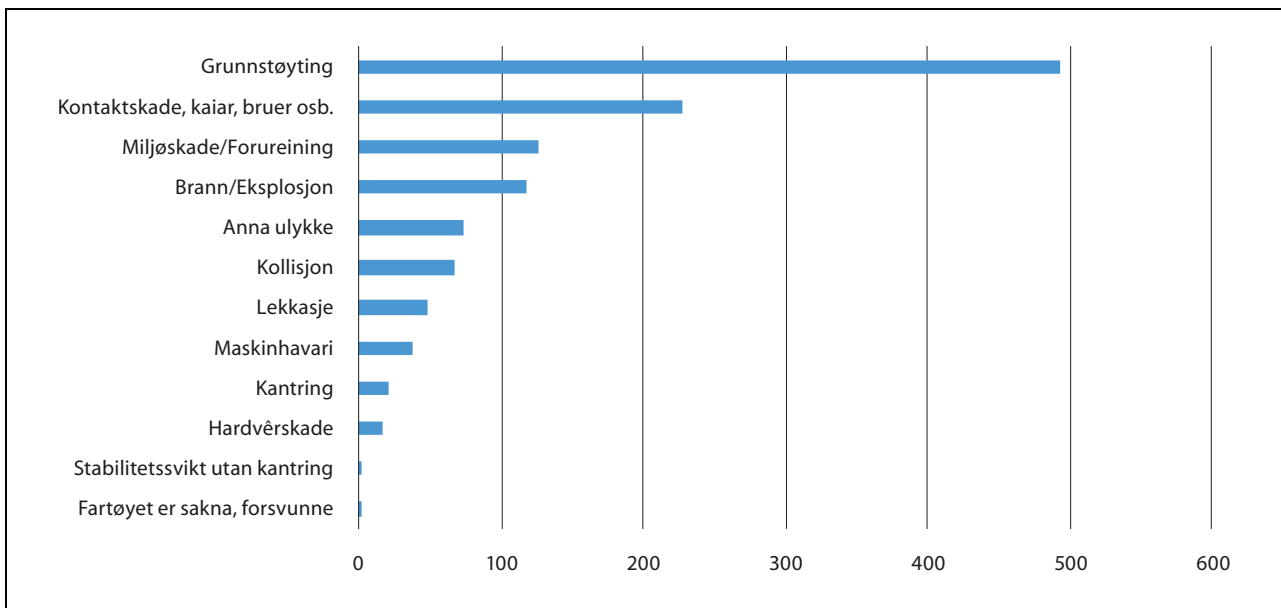


### Skipsulykker

Ei skipsulykke er ei hending som involverer sjølve skipet, og kan omfatte personskade og omkomne. Dei siste fem åra har direktoratet registrert 1 241 skipsulykker. Figur 5.4 viser talet skipsulykker fordelt på ulykkestype frå 2014 til 2018.

Talet på grunnstøytingar har halde seg ganske stabilt den siste femårsperioden, mens talet på kontaktskadar er redusert frå 58 i 2014 til 34 i 2018.

I 2018 har Sjøfartsdirektoratet registrert 33 ulykker med miljøutslepp – anten som reine utslepp eller som utslepp som følgje av ei anna ulykke, til dømes grunnstøyting. Det er hovudsakleg snakk om mindre utslipp (5–200 liter) av olje eller diesel, men direktoratet har òg registrert nokre større hendingar. Eit eksempel på dette var utslepp av 217 tonn raffinerte oljeprodukt i samband med ein kontaktskade, eit anna var utslepp av 10 000 liter diesel i samband med ein kollisjon.



Figur 5.4 Ulykkestype

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

## 6 Kystberedskap og sjøredning

Justis- og beredskapsdepartementet har det overordna administrative samordningsansvaret for land-, luft- og sjøredning. Leiing og koordinering av redningsaksjonar blir utført av to hovudredningssentralar i høvesvis Bodø og Sola. 13 underliggjande lokale redningssentralar driv verksemda si frå politidistrikta og frå Sysselmannen på Svalbard. Hovudredningssentralane leier og koordinerer sjø- og luftredningsaksjonar, mens leiing og koordinering av redningsaksjonar på land normalt blir delegert til ein av dei lokale redningssentralane.

### Redningstenesta

Det offentlege har ei redningsplikt overfor personar i naud. Organisering, ansvar og oppgåver for redningstenesta er fastsett i kgl.res. 19. juni 2015 *Organisasjonsplan for redningstjenesten*. Organisasjonsplanen definerer redningstenesta slik:

*Offentlig organisert øyeblikkelig innsats fra flere samvirkepartnere for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak. Redningstjenesten utøves som et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter og personer, under ledelse*

*og koordinering av to hovedredningssentraler og underordnede lokale redningssentraler.*

Redningstenesta er ei integrert teneste, noko som inneber at ho omfattar alle typar redningsaksjonar knytte til land-, sjø- og luftredning. Redningstenesta er ikkje ein organisasjon på same måten som til dømes politiet eller Sivilforsvaret. Redningstenesta er ei nemning på samarbeid (gjerne omtalt som samvirke) mellom ulike etatar og organisasjonar, både offentlege, frivillige og private. Redningstenesta fyller en funksjon som ingen enkeltorganisasjon har kapasitet til å vareta på eiga hand. Kva for ein aktør som blir mobilisert i kvar enkelt søk- og redningsaksjon, er avhengig av type hending og kva for ressursar som trengst og er tilgjengelege i området.

Alle offentlege organ som har kapasitet, informasjon eller kompetanse som er eigna til redningsformål, pliktar å bidra i redningstenesta med tilgjengelege kapasitetar, kompetansar og fullmakter. Samvirkeprinsippet inneber òg at alle aktørar har eit sjølvstendig ansvar for å sikre eit best mogleg samvirke både i det førebyggjande arbeidet og ved redningsaksjonar. Av dei offentlege etatane i Noreg er det berre hovudredningssentralane og redningshelikoptertenesta som har redningsteneste som primæroppgåve.

### Boks 6.1 Prinsipp

#### Samvirkeprinsippet

Redningstenesta er eit samvirke mellom offentlege organ, frivillige organisasjonar, private verksemdar og personar. Alle offentlege organ som har kapasitet, informasjon eller kompetanse som er eigna til redningsformål, pliktar å bidra i redningstenesta med det dei til kvar tid har tilgjengeleg av kapasitetar, kompetanse og fullmakter. Samvirkeprinsippet inneber at alle

aktørar har eit sjølvstendig ansvar for å sikre best mogleg samvirke både i det førebuande arbeidet og under redningsaksjonar.

#### Ansvarsprinsippet

Organet som har ansvar for funksjonar eller oppgåver til dagleg, har òg ansvaret for desse under ein redningsaksjon, uavhengig av omfanget og årsaka til aksjonen.

I tillegg til norsk territorium med Svalbard er det geografiske ansvarsområdet til redningstenesta dei sjø- og havområda og det luftrommet der Noreg gjennom internasjonale overenskomstar har forplikta seg til å yte redningsteneste. Ansvarsområdet er stort og dekkjer havområde frå Skagerak i sør og heilt opp til Nordpolen.

#### *Hovudredningssentralane*

Noreg har to hovudredningssentralar med kvart sitt geografiske ansvarsområde. Sentralane har det overordna koordineringsansvaret for all sjø-, luft og landredningsteneste. Sjø- og luftredningstenesta blir alltid leia og koordinert direkte frå ein av hovudredningssentralane. Koordineringa av hendingar på land blir i dei aller fleste tilfelle delegert til ein av dei lokale redningssentralane.

Hovudredningssentralen for Sør-Noreg (HRS SN) er plassert i nærleiken av Stavanger Lufthamn Sola, og Hovudredningssentralen for Nord-Noreg (HRS NN) ligg i Bodø. Begge hovudredningssentralane blei oppretta 1. september 1970. Kvar sentral er ei sjølvstendig organisasjonseining direkte underlagd Justis- og beredskapsdepartementet og driv kvart sitt operasjonsrom. Sentralane er organiserte slik at dei skal kunne støtte kvarandre operativt under redningsaksjonar og skal overta for kvarandre dersom den eine sentralen blir sett ut av spel.

Leiinga av hovudredningssentralane i nord og sør er høvesvis politimeisteren i Nordland politidistrikt og politimeisteren i Sør-Vest politidistrikt. Funksjonen som leiar av dei respektive hovudredningssentralane kjem i tillegg til rolla som leiar av politidistriktet.

#### *Redningshelikoptertenesta*

Redningshelikoptera er ein dedikert beredskapsressurs for redningstenesta og er til disposisjon for hovudredningssentralane. Dagens flåte på tolv Sea King redningshelikopter er for tida i beredskap på fem basar (Rygge, Sola, Ørland, Bodø og Banak) og har ei reaksjonstid på 15 minutt som måltal. Redningshelikoptera har høg medisinsk kapasitet med lege og medisinsk utstyr om bord.

Justis- og beredskapsdepartementet har gått til innkjøp av mellombels sivil redningshelikopterkapasitet på Florø-basen, som starta opp i 2017. Dette vart gjort for at Forsvaret skal kunne frigjere ressursar til å kunne handtere programmet for innføring av nye helikopter.

Sea King redningshelikopter blir erstatta av 16 nye redningshelikopter (av typen AW 101) som er

under innfasing. Anskaffinga inneber ei vesentleg forbetring av redningskapasiteten i Noreg. Dei nye helikoptera får høgare fart og vesentleg større rekkevidde enn dagens Sea King. Kabinen vil vere stor og fleksibel og ha plass til fleire menneske. Betre navigasjons- og søkjeutstyr vil leggje til rette for at folk kan oppsporast raskare og meir effektivt.

#### *Redningsinnsats til sjøs (RITS)*

For å yte bistand til skip ved ulykker i rom sjø har DSB inngått avtale med sju brann- og redningsvesen med særleg kompetanse og trening for bistand til skip.

Branntryggleiken på eit skip er primært avhengig av at det er gjennomført førebyggjande tiltak om bord, og at skipets eigen beredskap fungerer. Desse forholda er vesentleg forbetra dei seinare åra. Bistand frå brann- og redningsvesen vil vere ein sekundær innsats, ettersom det er skipsbesetninga sjølv, saman med førebyggjande tiltak, som skal utgjere beredskapen.

Etter oppmoding har brann- og redningsvesenet plikt til å yte innsats ved brannar og andre ulykkessituasjonar i sjøområde innanfor eller utanfor den norske territorialgrensa. Plikta er generell og gjeld alle brann- og redningsvesen med kysttilhøyr. Grunnlaget for plikta går fram av lov om brann og eksplosjonsvern § 11, inndelinga i hamnedistrikt og ei geografisk avgrensing som normalt fell saman med kommunegrensene. Ei særskild ordning med beredskap til sjøs for å yte innsats ved brannar og ulykker utanfor hamnedistriktet dannar behovet for ei fastsett regulering.

DSB har ein avtale med Oslo brann- og redningsetat, Larvik Brannvesen, Rogaland brann og redning IKS, Bergen brannvesen, Ålesund brannvesen KF, Salten Brann IKS og Tromsø brann og redning. Beredskapen er elles kjenteikna ved at det årleg blir gjennomført trening saman med redningshelikopter, hovudredningssentralane, Kystvakta, Redningsselskapet og reiarlag. Trening blir gjennomført ved at RITSMannskap blir sette om bord på ferjer frå helikopter eller båt, i tillegg til at det blir gjennomført kurs og samtrening med skipsmannskapet.

Vidare har Kystverket inngått beredskapsavtalar med RITS-styrkane i Oslo brann- og redningsetat og Bergen brannvesen. Desse to RITS-styrkene kan stå til teneste med kjemikalievern i aksjonar over heile landet. Brannvesenet i desse to byane gjennomfører årlege kjemikalieøvingar.

Det er hovudredningssentralane som anviser RITS-innsats. I tillegg til RITS-korps har fleire brannkorps med omfattande sjøbasert aktivitet, som ikkje har særskild avtale med staten, bygd opp beredskap for å møte det lokale risiko- og sårbarheitsbiletet.

### *Kystvakta*

Kystvakta (KV) er ein del av Sjøforsvaret. Hovudoppgåva er å produsere og stille maritime kapasitetar til beredskap og innsats i fred, krise og krig, nasjonalt og i utlandet. Kystvakta har hovudkvarter på Sortland. Kystvakta disponerer totalt 13 fartøy. Åtte av dei er havgåande og utgjer Ytre kystvakt (YKV). Fire av desse igjen er helikopterførande. Fem mindre fartøy som opererer kystnært, utgjer Indre kystvakt (IKV). Oppgåvene til Kystvakta er definerte i lov om Kystvakta av 13. juni 1997. KV har mellom anna som lovpålagd oppgåve å delta i og gjennomføre søk- og redningsaksjonar til sjøs.

Oppgåvene til Kystvakta er suverenitetsheving i norske farvatn, fiskeri-, toll- og miljøoppsyn, anløpskontroll, redningsteneste og bistand til havs. Sjøfartsdirektoratet og Kystvakta har avtale om at Kystvakta kan utføre sertifikatkontrollar og ISPS-kontrollar ute på havet. Kystvakta opererer i tillegg etter eigne heimlar og rapporterer til Sjøfartsdirektoratet ved mistanke om utilbørleg praksis, og går om bord og undersøker skip ved mistanke om manglar. Ein stor del av sakene der Sjøfartsdirektoratet vurderer gebyr for regelbrot, har utspring i rapportar frå Kystvakta.

Kystvakta er ein viktig ressurs og bidragsytar også under statlege aksjonar mot akutt forureining, og har gjennom KYBAL (kystberedskap og aksjonsleiing) mynde til å utøve aksjonsleiing i situasjonar som normalt fell inn under primæransvaret til andre etatar, inntil primæretaten tek over aksjonen. Ein kystberedskapsplan er utarbeidd for å sikre hurtig aksjonering i tilfelle ansvarleg fagetat ikkje har organisasjon eller ressursar tilgjengeleg til å gripe inn straks. Forsvaret har eit mynde som er utfyllande og subsidiært til etaten som har primærmynde.

### *Kystradiotenesta*

Noreg er ein del av Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), det internasjonale maritime naud- og tryggleikssystemet. Det er mellom anna utarbeidd globale standardprosedyrar for korleis ein skal bruke VHF-radio og anna radioutstyr til sjøs, internasjonale reguleringar om naud-

kanalar, lytteplikt, naudalarmering og prosedyrar for varsling av naud.

Kystradiostasjonane i Fastlands-Noreg har mellom anna lyttevakt 24/7/365 på internasjonale naudfrekvensar (VHF/MF), tek imot meldingar og opprettar samband med fartøy i naud og bidreg til effektiv sambandsavvikling under søk og redningsaksjonar. I ein naudsituasjon vil kystradiostasjonen alarmere hovudredningssentralane og varsle skip og eventuelle andre einingar som kan bidra med redningsressursar. Kystradiostasjonane bistår i naud- og assistansesituasjonar, samarbeider tett med hovudredningssentralane og kommuniserer med aktørar i redningstenesta. Kystradiostasjonane sender òg ut meldingar som er viktige for trygg seglas og navigasjon, og formidlar legeråd (MEDICO). Levering av kystradioteneste er ei av dei samfunnsplagde oppgåvene til Telenor, og i samsvar med St.prp. nr. 70 (1995–96) blei det bestemt at Telenor kostnader til kystradiotenesta skulle dekkjast som statleg kjøp over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett, og departementet har ein avtale med Telenor om levering av tenesta. Telenor har dei siste åra gjennomført ei oppgradering og modernisering av infrastruktur og utstyr i tilknytning til kystradiotenesta for å sikre ei robust og effektiv teneste. I samband med denne moderniseringa reduserte Telenor talet på kystradiostasjonar frå fem til to bemanna stasjonar. Moderniseringa har resultert i ei teneste som er meir funksjonell, fleksibel og robust. Kystradiostasjonane er samlokaliserte med hovudredningssentralane på Sola og i Bodø. Dette legg til rette for effektivt samvirke.

### *Nødnett*

Nødnett er det landsdekkjande digitale kommunikasjonsnettet for naudetatar og andre beredskapsaktørar. Nødnett var ferdig utbygd i heile landet i 2015 og vil vere ein viktig berejvelke i norsk beredskap i mange år framover. Nødnett blir brukt av dei tre naudetatane –brann- og redningstenesta, helsetenesta og politiet – og mange andre beredskapsaktørar, deriblant hovudredningssentralane, redningshelikoptertenesta, frivillige organisasjonar (til dømes Redningselskapet), Tollvesenet og Forsvaret. Aktørane bruker Nødnett i sitt daglege virke, under øvingar og ved større hendingar. Nødnett gir høve til svært rask oppkopling i gruppesamtalar og medverkar til at aktørane kan koordinere innsats og dele informasjon på tvers av organisatoriske og geografiske grenser og såleis samverke meir effektivt. Det er over 50 000 brukarar i Nødnett i

dag, og det går om lag 1,4 millionar samtalar kvar månad i nettet.

Nødnett er robust oppbygd, har høg oppetid og er avlyttingssikra. Nødnett har nær 100 prosent befolkningsdekning og dekkjer 86 prosent av Fastlands-Noreg, og det har dekning for luftfartøy og i vegtunellar. Nødnett har òg dekning over trafikerte saltvassareal i kystnære strøk og blir dermed også brukt ved aksjonar langs kysten som krev kommunikasjon mellom styrkar på land og til sjøs.

Noreg, Sverige og Finland er dei første landa i verda som har laga bru mellom sine nasjonale naudnett. Nødnett blei kopla saman med svenske Rakel i 2017 og med finske Virve i 2018. Naudetatane har delteke i førebuingane, og det er lagt til rette for at nordiske naud- og beredskapsaktørar kan samvirke i felles talegrupper på tvers av landa og ved innsats i nabolanda.

Behovet for sikre mobile kommunikasjonsløysingar for aktørar med viktige beredskapsoppgåver er i utvikling. Arbeidsmetodar og brukarbehov er i endring, og den teknologiske utviklinga gir nye moglegheiter. Korleis løysingar for naud- og beredskapskommunikasjon kan og bør realiserast med grunnlag i kommersielle mobilnett i framtida, er for tida under utgreiing hos DSB og Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit (Nkom). Robustheit, tryggleik og dekning er sentrale spørsmål i arbeidet.

### *Redningsselskapet*

Redningsselskapet er ein landsdekkjande frivillig og humanitær organisasjon som har til formål å redde liv, berge verdjar og førebyggje for å gjere sjøvett til allemannseige. Organisasjonen er ein viktig beredskapsressurs og utfører søk-, rednings- og hjelpeteneste langs norskekysten og i tilstøytande havområde. Gjennom verksemda si styrkjer Redningsselskapet tryggleiken for både skips- og fritidsbåttrafikken.

Redningsselskapet har i dag ein flåte på 57 redningsskøyter, halvparten av dei fast bemanna med døgnkontinuerleg beredskap heile året. Dei resterande redningsskøytene er bemanna heile året av dei om lag 1 300 frivillige i sjøredningskorpsa. I 2018 redda Redningsselskapet 27 menneskeliv på havet. Redningsskøytene hjelpte og assisterte 5 860 båtar og gjennomførte til saman 8 365 oppdrag.

Det er hovudredningssentralane som kallar ut og koordinerer nødvendige ressursar frå Redningsselskapet. Ansvar for statens tilskot til Redningsselskapet er frå 1. januar 2019 overført frå Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet.

### *Kartverket*

Pålitelege og gode sjøkart er avgjerande for sikker og effektiv navigasjon for både profesjonelle og ikkje-profesjonelle brukarar. Kartverket er sjøkartmyndigheit og har ansvaret for å gi ut dei offisielle sjøkarta for norske farvatn. Sjøkarta blir gitt ut både som papirkart og som elektroniske navigasjonskart (ENC). Forholda til sjøs og på land er i stadig forandring. Fyr og merke blir endra, oppdrettsanlegg blir flytta, og det blir bygd på land og i sjøen. Kartinformasjonen må derfor haldast ved like. I utforminga av sjøkart til bruk for navigasjon blir det lagt vekt på informasjon som er særleg viktig for effektiv og trygg seglas, mellom anna djupne, landkontur og informasjon om fyr og merke. Kartverket prioriterer å oppdatere karta med den mest navigasjonskritiske informasjonen. Sjømåling og kartproduksjon er ei ressurskrevjande oppgåve med dagens teknologi, og det vil ta mange år før heile norskekysten er sjømålt etter dagens standard og karta er oppdaterte med dei moderne målingane. Kartverket er derfor nøydd til å prioritere kva område som skal kartleggjast først. Områda med størst forventet samfunnsnytte skal prioriterast. For å vere i stand til å vurdere samfunnsnyttan er det viktig at Kartverket har ein tett dialog med brukarane. Kartverket samarbeider med Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Kongelig Norsk Båtforbund, Redningsselskapet og politiet om informasjon og førebyggjande arbeid for tryggleik på sjøen.

### *BarentsWatch-tenesta «Felles ressursregister»*

BarentsWatch er eit tverretatleg program som etablerer og vidareutviklar digitale tenester for data-delning og samhandling. Formålet er å bidra til at norske hav- og kystområde blir brukte og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte. Kystverket er vertsetat og leier gjennomføringa av programmet.

I ein naudsituasjon er det avgjerande at operative etatar med ansvar for liv, helse, miljø og materielle verdjar har tilgang til kvalitetssikra informasjon om tilgjengelege ressursar som kan nyttast i ei hending. Gjennom BarentsWatch-tenesta «Felles ressursregister» jobbar ulike beredskapsaktørar saman om eit verktøy som gir betre oversikt over kva ressursar som er tilgjengelege. Informasjon frå offentlege etatar, frivillige organisasjonar og private verksemder er registrert i ein database. Dette gjeld både type ressurs, kapasitet, posisjon, kontaktinformasjon og tilgjengelegheit. Ambisjonen er at all denne infor-

masjonen vil kunne gjerast tilgjengeleg for alle beredskapsaktørar tilpassa behov og samfunnsoppdrag.

Hovudredningssentralane er blant dei aktive brukarane av registeret og medverkar til å utvikle tenesta.

*Del II*  
*Særskilt om nordområda*





## 7 Nordområda

Nordområda er Noregs viktigaste strategiske ansvarsområde. Noreg har eit særskilt ansvar som flagg-, kyst- og hamnestat for å leggje til rette for ein sikker og miljøvennleg skipstrafikk i norske farvatn. Vi skal vere til stades og levere god overvaking, tryggleik og beredskap i havområda.

Den maritime aktiviteten i nordlege havområde er aukande. Dei norske områda har størsteparten av skipstrafikken i Arktis. Når det gjeld nordaustpassasjen, er det destinasjonstrafikk som dominerer i dag, mens transitten mellom Europa og Asia er marginal. Potensialet for nye ruter mellom Europa og Asia gjennom nordaustpassasjen medfører òg auka interesse i store skipsfartsnasjonar i Asia som Kina, Sør-Korea og Japan. Issmelting og olje- og gassutbyggingar både på land og på russisk kontinentalsokkel i Arktis gjer sitt til at ein kan forvente ein ytterlegare auke i skipstrafikken i åra som kjem. Ein auke i aktiviteten i nord gir utsikter til vekst og verdiskaping, men aukar samtidig risikoen for ulykker med konsekvensar for liv, helse og miljø. Ekstreme værforhold, periodevis mørketid, mangelfulle kart og kommunikasjonssystem og islagde farvatn utgjer ei konstant utfordring for skipstrafikken i nordområda. Områda ligg avsidet til, noko som gjer vidare søk- og redningsarbeid og beredskap mot akutt forureining vanskeleg og kostbart.

Sjøtryggleik i nordområda er eit innsatsområde i den nordområdestrategien regjeringa la fram i 2017. Det er viktig for regjeringa å sikre forsvarleg aktivitet i desse områda og framleis styrkje tryggleik og beredskap knytt til auka aktivitet i nord. Regjeringa vil utarbeide ei ny nordområdemelding som skal leggjast fram hausten 2020. I 2020 skal det òg leggjast fram ei ny stortingsmelding om samfunnstryggleik.

Utanriksdepartementet koordinerer nordområdepolitikken til regjeringa. Det faglege ansvaret for å følgje opp politikken for sjøtryggleik ligg i fagdepartementa, slik det går fram av kapittel 2.

### 7.1 Internasjonalt og regionalt samarbeid

Internasjonalt samarbeid i IMO og Arktisk råd om sjøtryggleik og berekraftig skipsfart i nordområda er viktig for å sikre eit høgt tryggleiksnivå i polare område og for å hevde norske interesser i nordområda. Noreg tek ofte ei leiarrolle og er ein aktiv pådrivar i det globale og regionale arbeidet i det maritime området. Regjeringa vil vidareføre pådrivarrolla Noreg har hatt i det internasjonale samarbeidet for å finne optimale løysingar på viktige spørsmål knytte til sjøtryggleik og miljø i nordområda.

#### *IMO*

Rolla til FNs sjøfartsorganisasjon IMO som regelverksutviklar for sjøtryggleik, også i nordområda, er nærmare omtalt i kapittel 7.2.

#### *Arktisk råd*

Skipsfart har lenge hatt høgt fokus i Arktisk råd. Det er spesielt to arbeidsgrupper som dekkjer skipsfartssaker: PAME (Protection of the Arctic Marine Environment) for skipsfart og miljø, og EPPR (Emergency Prevention Preparedness and Response) for førebygging av akutt forureining og beredskap.

Arbeidsgruppa PAME har ei eiga ekspertgruppe for skipsfart. Noreg har ei aktiv pådrivarrolle i gruppa og har hatt ansvar for fleire prosjekt og tiltak. Gruppa har utvikla eit godt samarbeid med internasjonale organisasjonar og den maritime næringa, og samarbeider mellom andre med IMO, World Meteorological Organisation, International Association of Lighthouse Authorities (IALA), International Chamber of Shipping, Cruise Lines International Association (CLIA) og Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO). Dette har gjort til at PAME dei siste åra har etablert seg som eit godt forum for diskusjon av arktisk skipsfartspolitik, noko deltaking frå nye observatørland til Arktisk råd som Singapore, Kina og Sør-Korea òg vitnar om. Noreg vil arbeide

aktivt for å bevare og vidareutvikle dette samarbeidet.

Mandatet til arbeidsgruppa EPPR omfattar mellom anna ansvar for å følgje opp og implementere den arktiske oljevernavtalen (2013) og den arktiske søk- og redningsavtalen (2011). I mai 2019 fekk IMO observatørstatus i Arktisk råd.

## 7.2 Førebyggjande og haldningsskapande arbeid

For å sikre ei berekraftig utvikling i nordområda og hindre ulykker og skadelege utslepp er det viktig at skipsfarten opererer med høge tryggleiks- og miljøstandardar. Særskilde forhold rår i nordområda, og det er viktig at regelverket er tilpassa dette. Mykje er gjort dei siste ti åra for å auke sjøtryggleiken i nord. Det aller viktigaste er arbeidet for å førebyggje ulykker. Regjeringa arbeider nasjonalt og internasjonalt for å sikre at fartøy og utstyr er eigna for operasjon i polare farvatn, og at mannskapet har nødvendig kompetanse. I tillegg kjem arbeidet med trafikkovervaking og kontroll av trafikken gjennom norske farvatn.

Det viktigaste førebyggjande arbeid som kan gjerast, er å sikre at skip er bygde og utrusta i samsvar med forholda dei skal operere under, at mannskapet er opplærde til å handtere utfordringane dei kan komme ut for, og at skipet opererer i pakt med dette.

### *Regelverk*

Hovudutfordringane i Arktis er grenseoverskridande og kan berre handterast gjennom tett internasjonalt samarbeid. Vi har i dag eit godt globalt juridisk rammeverk for å regulere skipsfarten i nordområda.

### *Havrettskonvensjonen*

Skipstrafikken i Arktis er i utgangspunktet underlagd det same rettslege rammeverket som skipstrafikken elles. Det er prinsippa som følgjer av havrettskonvensjonen, som dannar det overordna rettslege rammeverket. Prinsippa er i stor grad rekna som folkerettsleg sedvane og blir i stor grad respekterte av statar som ikkje har ratifisert traktaten, til dømes USA. Konvensjonen har reglar om skipsfart som varetok det internasjonale samfunnets ulike interesser til havs gjennom å søkje ein balanse mellom rettane, pliktene og jurisdiksjonen til flaggstatar, kyststatar og hamnestatar.

### *FNs sjøfartsorganisasjon IMO*

Skipsfart er ei global næring, og det er viktig for regjeringa å sikre ei global regulering av skipsfarten. Som i andre farvatn er skipstrafikken i Arktis omfatta av internasjonale reglar om standarden på skipet og kvalifikasjonane til mannskapet, og arbeidsrett fastsett av IMO og ILO gjeld.

### *Polarkoden*

Det er viktig å sikre at design og utstyr er eigna for drift i polare farvatn, og at miljøomsyna blir tekne rett hand om. Med aukande skipstrafikk i dei polare farvatna og eit regelverk som ikkje var tilpassa dei spesielle forholda som rår der, var det viktig for regjeringa å få på plass globale køyre- reglar for skipsfart i polare farvatn. Arbeidet som IMO gjorde med Polarkoden, er noko av det viktigaste som er gjort for å sikre ei berekraftig utvikling i skipsfarten i nord. Noreg var pådrivar i dette arbeidet og leia arbeidsgruppa i IMO. Polarkoden blei vedteken av IMO ved resolusjon november 2014 om tryggleik og mai 2015 om miljø, og tredde i kraft 1. januar 2017.

Polarkoden omfattar skip i internasjonal fart som opererer i polare farvatn i Antarktis og Arktis. I Antarktis er grensa for verkeområdet til Polarkoden trekt ved 60 grader sør. I nord (Arktis) går grensa i utgangspunktet ved 60 grader, men på bakgrunn av Golfstraumen og heilårs isfrie farvatn er område ved m.a. Island og Fastlands-Noreg unnatekne. Områda frå Bjørnøya og nordover er ikkje omfatta av koden. Ved Grønland er grensa trekt sør til 58 grader på grunn av dei spesielle isforholda som er der. Skip som opererer i desse farvatna, må tilfredsstille krava i Polarkoden og sertifiserast for operasjon i områda. Polarkoden er delt i to: ein tryggleiksdel som gjeld tekniske standardar for skip, kvalifikasjonar for mannskap og operasjonar i polare strøk, og ein miljødél som skal medverke til å hindre forureining. Krava i tryggleiksdelen er formåls- og funksjonsbaserte og gir reiarlaga høve til å velje mellom å oppfylle preskriptive reglar eller å finne andre løysingar som oppfyller formåla med koden. Det er sentralt at reiarlaget analyserer det ønskede operasjonsområdet for skipet, slik at eventuelle operasjonsinnskrenkingar for skipet samsvarer med forholda som rår i operasjonsområdet. Polarskips sertifikatet og operasjonsmanualen skal reflektere dette og eventuelle operasjonelle avgrensingar. Polarkoden vil medverke til å gjere uønskete hendingar mindre sannsynlege og der-

med auke tryggleiken for skip og mannskap, og skal beskytte det sårbare miljøet i desse områda.

### 7.3 Spesielt om Svalbard

Skipstryggleikslova er gjord gjeldande for norske skip same kvar dei er. Lova er òg gjord gjeldande for utanlandske skip i norsk territorialfarvatn, også ved Svalbard og Jan Mayen, i norsk økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel.

Dagens regelverk når det gjeld tryggleik for fartøy, er bygd opp rundt fartøytype og fartsområde som skipet skal segle i. For dei fleste fartøytypar er det ikkje sett egne krav for fart i farvatnet rundt Svalbard og Jan Mayen. For passasjerskip er det derimot egne føresegner for fart på Svalbard, likeins er det fastsett særreglar for fartøy som transporterer inntil tolv passasjerar. Svalbard er ein del av Noreg, men i skipsfartsregelverket er fart mellom fastlandet og Svalbard rekna som utanriksfart. Skip som opererer mellom fastlandet og Svalbard, skal derfor ha internasjonale sertifikat.

Fartøy som skal operere i innanriksfart mellom hamner på Svalbard i dag, må følgje reglar fastsette av Sjøfartsdirektoratet i rundskriv RSV 01-2017. Rundskrivet krev at fartøya skal ha internasjonalt tryggleikssertifikat for passasjerskip (SOLAS), tryggleikssertifikat for passasjerskip i innanriksfart i samsvar med direktiv 2009/45/EF klasse A, B eller C eller nasjonalt passasjersertifikat som opnar for fart i territorialfarvatnet ved Svalbard. Polarkoden gjeld per i dag berre for fartøy med internasjonale sertifikat. Det betyr òg at norske passasjerskip som ikkje er sertifiserte etter SOLAS, kan operere utan å oppfylle Polarkoden.

Svalbard ligg innanfor det geografiske innslagspunktet for Polarkoden, og regjeringa vurderer det slik at omsyna som ligg bak innføringa av Polarkoden, òg gjer seg gjeldande for skip som opererer mellom hamner på Svalbard. Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av dette vurdert behovet for å innføre krava i Polarkoden også for desse skipa og fastsette 7. juni 2019 nye reglar om passasjerskip i norsk territorialfarvatn ved Svalbard. Forskrifta trer i kraft i 2020 og vil erstatte rundskriv RSV 01-2017.

#### Verneområda på Svalbard

I verneområda på Svalbard gjeld egne krav til skipstrafikk, jf. forskrift 4. april 2014 nr. 377 om større naturvernområder og fuglereservater på Svalbard videreført fra 1973 §§ 4 og 16. Skip som

går innom naturreservata på Aust-Svalbard eller dei tre store nasjonalparkane, skal ikkje bruke eller ha om bord anna drivstoff enn kvaliteten DMA i samsvar med ISO 8217 Fuel Standard (dvs. lett marin diesel). Skip i reservata på Aust-Svalbard kan heller ikkje ha fleire enn 200 passasjerar om bord. Dei aktuelle verneområda omfattar det meste av territorialfarvatna på Svalbard. Dette er såleis viktige førebyggjande tiltak, både med tanke på søk og redning og risiko for skade som følgje av akutte utslepp av bunkersolje.

#### Los

Statleg losteneste og losplikt blei innført på Svalbard i 2012 med tilsvarende ordningar som på fastlandet. Losane har god kjennskap til lokale farvatn og brei navigasjonskompetanse som medverkar til trygg og sikker segling i kystnære farvatn rundt Svalbard.

#### Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet har hatt fast nærvær med inspektørar i Longyearbyen frå sesongen 2014 og utfører desse inspeksjonstypane:

- sertifikatinspeksjonar
- umelde tilsyn (norske fartøy)
- hamnestatskontrollar (framande fartøy)
- havariinspeksjonar, grunnstøytingar o.l.
- miljøkontrollar
- tilsyn basert på uromeldingar

Inspeksjonar på Svalbard har så langt vore avgrensa til fartøy som går innom Longyearbyen. Ein del av skipstrafikken går ikkje innom denne hamna og har derfor ikkje blitt kontrollerte av Sjøfartsdirektoratet på Svalbard. Ny Ålesund og Hornsund er stader med stor aktivitet. Det blir for tida arbeidd med å sikre eit tettare samarbeid mellom Kystvakta og Sjøfartsdirektoratet. Funn under inspeksjonane på Svalbard viser at det er viktig for Sjøfartsdirektoratet å vere til stades der. Manglar ved redningsutstyr, radio og utstyr for brannsløkking er gjengangarar.

Direktoratet gjennomfører tilsyn på norske og utanlandske skip. Sjøfartsdirektoratet har dei siste åra hatt eit særleg fokus på transport av passasjerar på mindre båtar (mindre enn tolv passasjerar). Et slikt fokus over tid har hatt ein positiv effekt på tryggleiken på desse båtane. Forståinga og etterlevinga av gjeldande krav har blitt betre. Sommaren 2018 hadde Sjøfartsdirektoratet òg eit utvida fokus på denne gruppa fartøy. Dette blei gjort som følgje av innspel frå næringa. Resultatet

viser at dei fleste tek godt hand om tryggleiken, men vi finn òg fleire eksempel der dette ikkje er tilfelle. Dette gjer det desto meir nødvendig for direktoratet å vere til stades, og det må framleis fokuserast på denne gruppa.

Det er eit godt samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Sysselmannen på Svalbard, og dei møtest jamleg. Sysselmannen held direktoratet informert om hendingar på Svalbard, og det er tett dialog etter ulykker og hendingar.

Vidare er det god dialog i konkrete saker med tilknytning til Svalbard. Eksempel på viktige område er orientering om eventuell ulovleg verksemd på sjøen, endra operasjonsmønster og operasjonsområde for skip, beredskap og kommunikasjon. Sjøfartsdirektoratet har medverka med opplæring og rettleiing i samband med handheving av tungoljeforbodet.

## 7.4 Utfordringar og trendar

Det knyter seg særlege utfordringar til skipsoperasjonar i polare farvatn. Områda ligg avsides til, og krevjande klimatiske forhold og auka aktivitet gjer at det er behov for forbetringar i mellom anna infrastruktur og søk og redning. Å finne gode løysingar på fleire av desse utfordringane krev godt internasjonalt samarbeid. Noreg vil framleis arbeide aktivt både i IMO, Arktisk råd og andre relevante internasjonale forum.

### *Sikre harmonisert og effektiv implementering av Polarkoden*

Det er viktig å få implementert Polarkoden og søkje ei mest mogleg harmonisert fortolking. IMO og Arktisk råd har ei viktig rolle i dette arbeidet, og fleire prosjekt er allereie sette i gang.

Arktisk råd ved arbeidsgruppa PAME etablerte i 2017 eit *Arctic Shipping Best Practice Information Forum*. Forumet består av representantar for mellom andre dei arktiske statane, observatørstatar til Arktisk råd, internasjonale organisasjonar knytte til skipsfart og næringsaktørar. Forumet skal leggje til rette for informasjonsutveksling for å sikre betre forståing for arktiske forhold og erfaringsutveksling med Polarkoden. Dette vil medverke til ei betre praktisering og harmonisert fortolking av Polarkoden globalt og gi styresmaktene den nødvendige bakgrunnen for å vurdere effektiviteten til Polarkoden. Store og viktige globale skipsfartsorganisasjonar som IMO, World's Meteorological Organisation, Lloyds, International Association of Classification Societies (IACS),

### **Boks 7.1 Database om Polarkoden**

For å medverke til ei effektiv gjennomføring av Polarkoden etablerte PAME i mai 2018 ein database for informasjonsutveksling om Polarkoden. Databasen er utvikla i samarbeid med internasjonale organisasjonar og inneheld spesifikk informasjon om ulike tema i samband med sikker og miljøvennlig arktisk skipsfart. Saman med organisasjonane og næringsaktørane arbeider vi vidare med innhaldet i databasen.

Meir informasjon om webportalen finn du her: <https://pame.is/arcticshippingforum>

International Chamber of Shipping (ICS) og organisasjonane til dei store cruiseoperatørane er med i forumet. Møte blir haldne kvart år, og det første var i juni 2017.

Vidare har PAME starta eit prosjekt som ser nærmare på gjennomføringa av Polarkoden i dei arktiske statane, mellom anna regelverket og utfordringane næringa møter i etterlevinga av krava.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom IMO teke initiativ til å utvikle nødvendige retningslinjer, ytings- og testkrav som skal sikre effektiv og harmonisert fortolking og implementering av Polarkoden. Det finst relativt lite forskning som kan medverke til å klargjere kva krava i Polarkoden inneber når dei skal omsetjast i praksis. Dette gjeld særleg overlevings- og redningsmiddel, og det har vist seg utfordrande å fastsetje akseptkriterium ved sertifisering av skip i samsvar med Polarkoden.

### *SarEx-øvinga*

Universitetet i Stavanger og Kystvakta har gjennomført tre store øvingar på Svalbard, i 2016, 2017 og 2018, med hovudfokus på bruk av redningsmiddel i polare farvatn. Fleire statlege etatar var representerte i øvingane. Resultata frå øvingane viser mellom anna at redningsutstyret treng oppgradering, og at kompetansen til sjøfolka om bord må styrkjast. Rapportane er lagde fram for IMO og Arktisk råd og vil vere viktig bakgrunnsmateriale i det vidare arbeidet med regelverk. Gjennomføring av samhandlingsøvingar med ulike offentlege instansar og private aktørar gir store moglegheiter for læring og styrking av sjøtryggleiken i Arktis.

### Skipsutstyr

Den auka skipsaktiviteten i nordområda og implementeringa av Polarkoden viser behovet for testing av utstyr til bruk i polare område. Dette kan vere utstyr som redningsmiddel, skipssystem og tryggleiksutstyr for skip, i tillegg til klede anna teknisk skipsutstyr. Med meir koordinert testing kan produsentar av utstyr til bruk i polare farvatn få prøvd ut dei operative funksjonane til skiputstyret og sjå kor pålitelig det er under kontrollerte forhold. Slike testar kan identifisere svake punkt og behov for forbetringar parallelt med at ein utviklar nye kommersielle produkt og tenester for polar skipsfart. Allereie i dag går det føre seg ei rekkje slike testar ved Svalbard på grunn av den sentrale plasseringa og miljøet.

Regelverket for redningsmiddel er i hovudsak prega av tekniske og funksjonsmessige krav til utstyr, med lite fokus retta mot dei menneskelege elementa. Erfaringane frå øvingar viser at tekniske krav til redningsmiddel ikkje er nok i seg sjølv, men at overlevingsevne er knytt til fleire menneskelege faktorar i tillegg til dei ytre faktorene som spelar inn ved ei ulykke. Sjøfartsdirektoratet har gjennom det pågåande arbeidet i IMO foreslått ei rekkje risikoreduserande tiltak som skal vareta grunnleggjande menneskelege faktorar som er vesentlege for å overleve fleire døgn i polart klima. Dette er mellom anna tiltak mot hypotermi og tiltak for å bevare eit leveleg mikroklima i ein lukka redningsfarkost. For å sikre motivasjonen for å overleve er det òg foreslått tiltak som mellom anna skal motverke fatigue.

Den auka interessa for det menneskelege elementet framfor einseitig fokus på tekniske spesifiseringar kan på sikt føre fram til ein heilt ny metode for vurdering av skip og redningsarrangement. Framfor å vurdere kvart redningsmiddel isolert ser direktoratet for seg at dei kan utvikle ein heilskapleg framgangsmåte der ein vurderer kombinasjonen av redningsmiddel på skipet (eigenskapane til redningsmidla) som ein heilskap ut frå gitte parametar og akseptkriterium for overleving. Sjøfartsdirektoratet har medverka i IMO for å få på plass ein slik modell for å vurdere mikroklima i ein redningsfarkost, og ønskjer å jobbe vidare med ein liknande modell for vurdering av varmetap.

### Regulering av fartøy som ikkje fell inn under Polarkoden

Polarkoden regulerer berre fartøy som fell inn under IMO-konvensjonane SOLAS og MARPOL. Eit tiltak på arbeidsprogrammet til IMO er å vur-

dere behovet for særskilde reglar for skip som opererer i polare farvatn, og som ikkje fell inn under Polarkoden. I IMO har Sjøfartsdirektoratet foreslått å gjere delar av Polarkoden gjeldande for enkelte ikkje-konvensjonsskip.

## 7.5 Kunnskap og opplæring

Sjøfolk med høg kompetanse er eit viktig element for å sikre god sjøtryggleik og gjere hendingar mindre sannsynleg. Drift av skip i polare farvatn medfører store utfordringar for både skip og mannskap, då slike avsidesliggjande område med så krevjande klimatiske forhold som her stiller særskilde krav til kompetanse.

Polarkoden stiller krav til særskild opplæring av navigatørar. Det er ingen særskilde krav til generell kompetanseoppbygging for resten av mannskapet, utover kjennskap til prosedyrar og utstyr som er særskilt beskrive i operasjonsmanualane for skipet.

Forsvarleg, berekraftig og effektiv drift av skip i polare farvatn krev god og oppdatert maritim arktisk kompetanse. Det er derfor viktig å sikre ei generell kompetanseoppbygging for alle som opererer i polare farvatn. Auka aktivitet i nordområda medfører eit tilsvarende større behov for arktisk maritim kompetanse. Forkunnskapane om risikoen ved operasjonar i arktiske farvatn varierer hos mannskapa. I denne samanhengen er det ønskeleg å kople utdanningsinstitusjonar tettare til industrien, slik at opplæringa i større grad tilfredsstillar dei behova næringsaktørane har.

Som oppfølging av den maritim strategien til regjeringa utførte Sopra Steria<sup>1</sup> i 2015 på oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet og Utanriksdepartementet ei utgreiing om behovet for å etablere eit arktisk maritimt kompetansesenter. I rapporten blei det påpeikt at arenaer og aktørar som samordnar og mobiliserer ressursar mot felles mål, er nødvendig for å skape samarbeid som stimulerer til utvikling og vekst. Rapporten og dei mottekne høyringsuttalane tilseier at det er behov for å betre koordineringa mellom dei ulike utdanningsmiljøa og næringa ved å etablere ei samhandlingsplattform – ein såkalla arktisk maritim kompetansenode. Sopra Steria<sup>2</sup> fekk i 2017 i oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet å utføre ei tilleggsutgreiing av konkrete brukarbehov og mogleg innretning av

<sup>1</sup> Utgreiing av behovet for å etablere eit arktisk maritimt kompetansesenter.

<sup>2</sup> Utgreiing av modell for styrkt arktisk maritim kompetanse.

ei samarbeidsplattform for maritim arktisk kompetanse. Regjeringa vil etablere ein arktisk maritim kompetansenode under leiing av Maritimt Forum. Ein styringsmodell og finansieringsmekanisme vil bli utarbeidd i samarbeid med Kunnskapsdepartementet.

#### *Infrastruktur*

Ein velfungerande infrastruktur er ein premiss for auka verdiskaping, betra tryggleik og redusert miljørisiko. Dei siste åra er det gjennomført ei rekkje førebyggjande tiltak som har styrkt sjøtryggleiken i nordområda.

#### *Trafikkseparasjonssystem og tilrådde seglingsleier*

Trafikkseparasjonssystem og anbefalte seglingsruter utanfor territorialfarvatnet blei etablerte på strekninga Vardø–Røst i 2007. Tiltaket har medverka til å flytte skipstrafikk ut frå kysten, separere motgåande trafikkstraumar og etablere eit fast seglingsmønster. Trafikkseparasjonssystema reduserer risikoen for kollisjon, forenkler trafikkovervakinga og gir sjøtrafikksentralane betre tid til å assistere fartøy ved behov.

#### *Overvaking av skipstrafikk*

Overvakinga av skipstrafikk i norske havområde er blitt vesentleg styrkt. Vardø sjøtrafikksentral, som blei oppretta i 2007, overvaker skipstrafikken i heile norsk økonomisk sone og i farvatnet rundt Svalbard, med spesielt fokus på tankskips- og annan risikotrafikk. Trafikksentralen sender òg ut navigasjonsvarsel til skipstrafikken i nordområda.

Utbygging av infrastruktur for mottak av signal frå antikollisjonssystemet Automatic Identification System (AIS) har òg ført til ei styrking av overvakinga. I samarbeid med Forsvaret opererer Kystverket ei kjede av AIS-mottakarar langs kysten, og denne er bygd ut sidan 2009. AIS-mottakarar blir no bygd ut på Svalbard. Sidan 2010 har Noreg òg hatt satellittbaserte AIS-mottakarar. AIS-satellittane gjer det mogleg å fange opp posisjonssignal frå fartøy også langt til havs og gjer at norske styresmakter lettare kan gripe inn ved hendingar til sjøs. Samla sett har vi eit langt meir detaljert maritimt situasjonsbilete enn tidlegare.

Skipsrapporteringsystemet Barents SRS har òg medverka til betre oversikt over skipstrafikken og kva last fartøya fører i nordområda. Systemet blir drive i samarbeid med Russland og er godkjent av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Større fartøy og fartøy med farleg og forureinande last plik-

tar å rapportere gjennom systemet før dei seglar inn i området mellom Lofoten og grenselinja mellom Noreg og Russland.

BarentsWatch er eit tverrfagleg program som etablerer og vidareutviklar digitale tenester for datadeling og samhandling. Formålet er å bidra til at norske hav- og kystområde blir brukte og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte. Kystverket er vertsetat og leier gjennomføringa av programmet, og tenestene blir etablerte og vidareutvikla i samarbeid med andre etatar. BarentsWatch har ei rekkje tenester som mellom anna er med og skaper auka sjøtryggleik. Tenestene «Bølgevarsel» og «Varsel om polare lavtrykk» gir auka informasjon til skip om vêrforhold i området som kan ha betydning for ferdselen og tryggleiken til havs. Tenesta «FiskInfo» medverkar til auka tryggleik for fiskarar, også i kystnære farvatn, ved at tenesta leverer AIS-data som fiskarar brukar til å følgje kameratbåtar. Dei kan dermed oppdage og varsle om faresituasjonar og forlis.

Med «Felles Ressursregister» har BarentsWatch utvikla ei samla ressursoversikt til bruk i søk, redning og beredskap. Systemet er integrert hos hovudredningsentralane og gir betre og raskare tilgang til nødvendige ressursar når ulykker skjer. BarentsWatch har òg utvikla havovervakingstenester for dei operative i etatane med ansvar for ferdsel i havområda. Dette arbeidet går føre seg i fellesskap med Fiskeridirektoratet, Forsvaret, Kystverket, politiet, Sjøfartsdirektoratet, skatteetaten og Tolldirektoratet. Tenestene inkluderer ei sikra samhandlingsløysing som gjer at uønskte situasjonar kan oppdagast og hindrast raskare, og gir samla sett eit felles situasjonsbilete over aktiviteten i havområda våre.

#### *Sjøkart*

Pålitelege og gode sjøkart er avgjerande for sikker og effektiv navigasjon. På austsida av Svalbard er det framleis store område som ikkje er kartlagde, og det finst ikkje brukbare djupnemålingar for Jan Mayen. Regjeringa vil arbeide vidare med å dekkje Svalbard med oppdaterte sjøkart på grunnlag av moderne arealdekkjande djupnemålingar.

#### *Breibandskommunikasjon i Arktis*

Velfungerande kommunikasjonssystem er viktige for sikker navigasjon og for effektiv og sikker redningsteneste og naudkommunikasjon. Satellittbasert infrastruktur spelar ei stor og aukande rolle for å handtere dei spesielle utfordringane i samband med maritim aktivitet i nord. Samtidig er

det i dag avgrensa tilgang til breibandskommunikasjon i nordområda.

Space Norway AS har sidan 2015 jobba med eit prosjekt for å etablere eit system med to satellittar som skal gi dekning 24 timar i døgnet i området nord for 65. breiddegrad. For å løyse kommunikasjonsutfordringane i nord foreslår regjeringa i Prop. 55 S (2017–2018) *Space Norway AS og prosjekt for satellittkommunikasjon i nordområdene* at det blir gitt tilsegn om eigenkapital til Space Norway AS på visse vilkår for å realisere prosjektet. Det vil seie at staten som eigar vil gå inn med ein eigenkapital på rundt éin milliard kroner dersom selskapet klarer å forhandle fram gode avtalar og eit forretningsmessig lønnsamt prosjekt.

Kystverket har installert maritim breibandsradio (MBR) på alle statlege fartøy med oljevern-utstyr om bord. Maritim breibandsradio er eit radionettverk der alle fartøy som har fått MBR installert, kan dele data med kvarandre, uavhengig av om dei har tilgang til internett. Føresetnaden er at fartøya er innanfor dekningsområda til kvarandre. Sysselmannsskipet MS «Polarsyssel» er blant fartøya som har fått MBR installert. I tillegg er MBR installert om bord i dei to overvakingsflya som Kystverket disponerer saman med Norsk Oljevernforening For Operatørselskap og Kystvakta, og om bord i Lufttransport sitt Dornier-fly som går i rute mellom Longyearbyen og Ny-Ålesund. I tillegg til fartøya som har fått MBR installert, har Kystverket òg installert MBR på AIS-basestasjonar på Svalbard. Dette MBR-nettverket gjer at andre einingar som har MBR, kan kople seg til nettverket og såleis få tilgang til internett. Nettverket gir òg høve til å dele data med landbaserte MBR-einingar. I praksis gjer dette det enklare å etablere felles situasjonsbilete og situasjonsforståing og styrkje evna til å styre aksjonar i eit område med avgrensa kommunikasjonsinfrastruktur. Kystverket samarbeider med Telenor Svalbard AS og Sysselmannen om å knyte andre tenester til MBR-nettverket, som LTE/4G basestasjonar og maritime VHF base-stasjonar. Vidareutvikling og utviding av nettverket på Svalbard skjer i dialog og samarbeid med aktørane som er nemnde ovanfor.

#### Hamneinfrastruktur

Det er planlagt å bygge ny hamneinfrastruktur i Longyearbyen som ein del av oppfølginga av Meld. St. (2016–2017) *Nasjonal Transportplan 2018–2029*.

I dag er det avgrensa kapasitet i Longyearbyen hamn. Utbetring av hamna vil gi dei statlege far-

#### Boks 7.2 Arktis 2030

Regjeringa lanserte i 2014 tilskotsordninga Arktis 2030. Formålet med ordninga er å fremje norske interesser og medverke til å realisere dei prioriterte delane av nordområdesatsinga til regjeringa. Det inneber strategiske prosjekt med ulike samarbeidspartnarar som kan medverke til auka samhandling over grensene i nord, offensiv nærings-satsing, brei kunnskapssatsing, vidareutvikling av infrastruktur og styrkt miljøvern, tryggleik og beredskap. Ei rekkje prosjekt innanfor tryggleik og beredskap er blitt finansierte over tilskotsordninga. Eksempel på dette er SARex, SARiNOR 1 og 2 og prosjektet *Arctic Operational Emergency Agency Operation (ACOPE)*. Hovudredningssentralen i Nord-Noreg leier det sistnemnde prosjektet, som skal medverke til kompetanseheving, betre informasjonsutveksling og auka samhandling på tvers av landegrensene ved hendingar i Arktis.

tøya «Polarsyssel» og «Kronprins Håkon» og Kystvakta nødvendig plass. Utbetringa vil bli innretta på ein måte som styrkjer lokalsamfunnet og måla i svalbardpolitikken gjennom å støtte opp under eksisterande næringsliv og leggje til rette for framtidig utvikling. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det sett av inntil 300 millionar kroner til ny hamneinfrastruktur i Longyearbyen, og prosjektet blir framheva som eit viktig tiltak med byggjestart i første seksårsperiode.

## 7.6 Hendingar, ulykker og statistikk

Sjøfartsdirektoratet får rapport om hendingar og ulykker frå norske fartøy og frå utanlandske fartøy i norsk farvatn. Statens havarikommisjon undersøker alvorlege hendingar.

#### Svalbard

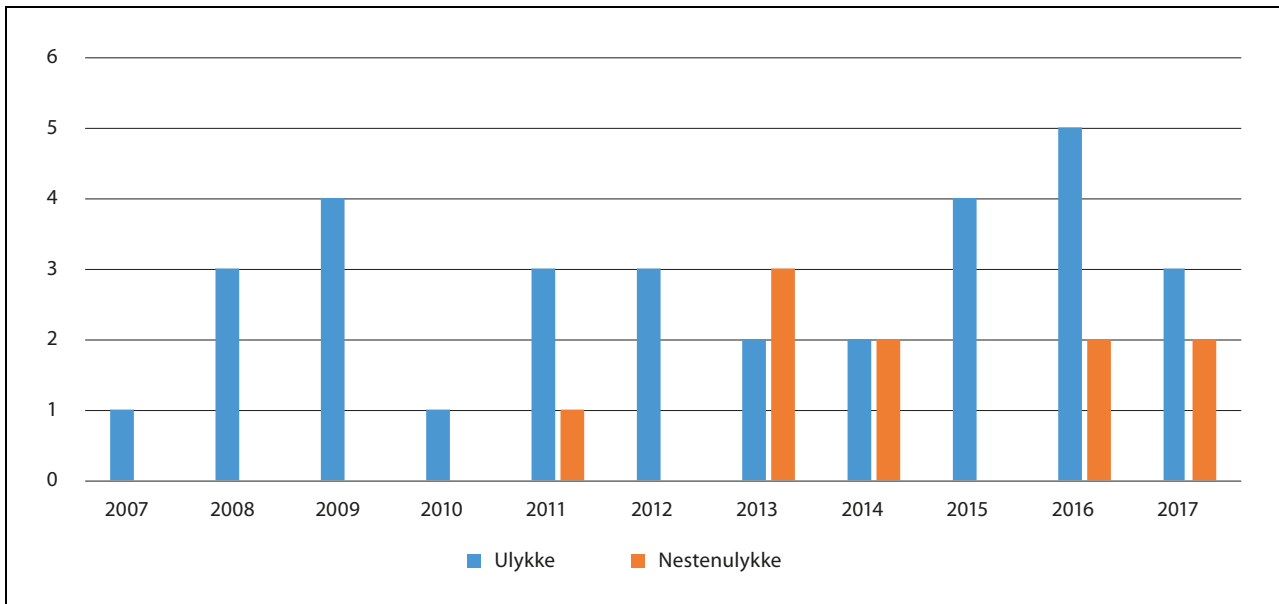
Statistikken for passasjerskip i perioden 1993 til 2017 viser at det er meldt inn 34 hendingar med passasjerskip på Svalbard. Av desse hendingane er 4 melde inn som nestenulykker. Ei av ulykkene var kollisjon, og 24 var grunnstøytingar. Fleire av grunnstøytingane var kontakt med umarkerte grunner eller grunner som var markerte i feil



posisjon på kartet. Det har vore fleire hendingar med personskade og dødsfall i samband med passasjertransport på Svalbard. Dette har vore hendingar i samband med sightseeing i nærleiken av brear og isfjell og med mindre fartøy som har kantra. Krava som Sjøfartsdirektoratet fastset til byg-

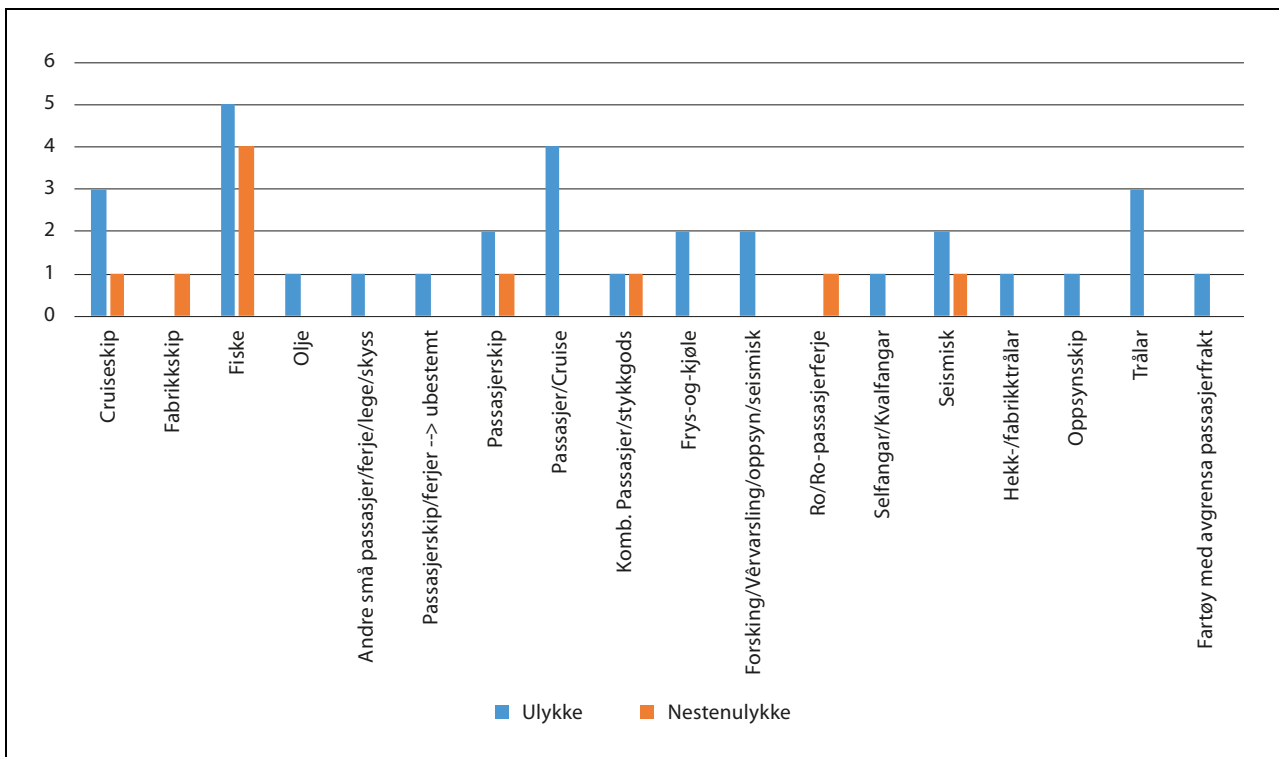
ging, utrusting og drift av skip som opererer i norsk territorialfarvatn ved Svalbard, får innverknad på sannsynet for at det skal oppstå ei alvorleg hending, og på kor store konsekvensane av ei alvorleg hending kan bli.

#### Oversikt over ulykker i nordområda generelt



Figur 7.1 Ulykker i nordområda 2007–2018

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet



Figur 7.2 Ulykker i nordområdene 2007–2018 etter fartøytype

Kjelde: Sjøfartsdirektoratet



## 7.7 Søk og redning

Den nasjonale søk- og redningsberedskapen er omtalt i kapittel 6. Nordområda er kjenneteikna av lange avstandar og spreidde ressursar. Det har derfor vore viktig for Noreg å ha gode rednings- og beredskapsavtalar med nabolanda våre. Personell og utstyr i eit naboland kan vere nærmare ei ulykke enn dei nasjonale ressursane. Samarbeidet med Russland om søk og redning i Barentshavet har vore viktig i mange år, og det vil framleis vere viktig i tida som kjem. Samarbeidet i Arktisk råd blei etablert ved ein avtale av 2011 om søk og redning i samband med luft- og sjøfart i Arktis. Dei nordiske statane, Canada, Russland og USA er partar. Avtalen tredde i kraft i 2013. Med denne avtalen blei det norske redningsansvarsområdet utvida både austover og heilt nord til polpunktet. Bakgrunnen for avtalen er at auka aktivitet og trafikk i Arktis krev ei styrking av redningssamarbeidet mellom landa som har ansvar for søk og redning i arktiske farvatn. Ei arbeidsgruppe under Arktisk råd, *Emergency Prevention, Preparedness and Response* (EPPR), der Hovudredningssentralen Nord-Noreg (HRS NN) representerer Noreg, følgjer opp avtalen. Eit anna viktig verkemiddel for søk og redning er COSPAS-SARSAT, eit internasjonalt satellittsystem med global dekning som fangar opp signal frå naudpeilesendarar på skip, fly eller personar i naud. HRS NN har ansvar for mottak og vidare varslings av desse naudsignalane til dei nordiske landa, Estland, Færøyane, Grønland, Latvia og Litauen.

Svalbard og omkringingjande havområde ligg innanfor norsk redningsansvarsområde. Både plasseringa og redningsressursane gjer Longyearbyen svært sentral i søk- og redningsarbeidet i Arktis. Landredningsaksjonar blir normalt leidde av den lokale redningssentralen på Svalbard ved Sysselmannen.

Meld. St. 32 (2015–2016) *Svalbard* inneheld ein gjennomgang av sjøtryggleikstiltak på Svalbard. I innstillinga til meldinga heiter det: «Komiteen mener også at regjeringen bør vurdere Longyearbyen som et nav for søk og redning i Arktis.»

På Svalbard har det dei seinare åra skjedd ei betydeleg styrking på rednings- og beredskapsområdet, både når det gjeld ressursar som nye helikopter, nytt tenestefartøy med auka seglings sesong og innføring av førebyggjande tiltak som statleg losteneste og at hamne- og farvasslova er gjort gjeldande. Longyearbyen står i dag fram som ei plattform for redning og beredskap.

For å styrkje arbeidet med søk og redning på Svalbard og i dei nærliggjande havområda vedtok

Stortinget at Sysselmannen frå 1. april 2014 skulle få store redningshelikopter. Det er inngått kontrakt med Lufttransport AS om leige av to Super Puma-helikopter med avansert utstyr. Dette inneber ein ståande SAR-beredskap med høvesvis ein og to timars beredskap. Det første helikopteret har alltid lege om bord. Det er òg lagt opp til at det til kvar tid skal vere minst eitt kystvaktfartøy på patrulje i vernesona rundt Svalbard. Sysselmannens tenestefartøy «Polarsyssel» er ein sentral ressurs i samband med redning og beredskapsoppgåver som fare for skipsforlis, grunnstøyting, oljeutslipp og personskadar. Det er svært viktig at helikopter og fartøy kan samvirke godt, og tenestefartøyet har derfor eit helikopterdekk som er stort nok for helikoptera til Sysselmannen. For å styrkje og tilpasse oppgåvene til Sysselmannen på rednings- og beredskapsområdet og for å kunne utføre nødvendig inspeksjon og oppsyn med den auka trafikken til havs og rundt øygruppa, blei det løyvd 18 millionar kroner i 2016 til å utvide sesongen for tenestefartøyet frå 6 til 9 månader. Regjeringa foreslår i revidert nasjonalbudsjett for 2019 å utvide seglings sesongen til 10 månader i 2019.

Etter forslag frå regjeringa auka Stortinget løyvinga til Sysselmannen på Svalbard med 7 mill. kroner i 2017. Formålet er å styrkje politiavdelinga hos Sysselmannen med tre stillingar, mellom anna til auka kontroll og nærvær ved Svalbard lufthamn. Styrkinga vil òg vere med og høge den generelle beredskapen på øygruppa.

Frå 2018 er det etablert vaktordning for anestesilegar knytte til Sysselmannens helikopter kombinert med styrking av medisinteknisk utstyr i Longyearbyen. Sysselmannen er i dialog med andre relevante beredskapsaktørar om å vurdere samlokalisering av utstyr i Longyearbyen. Desse tiltaka vil ytterlegare styrkje Longyearbyen som eit nav for søk og redning.

Regjeringa har som mål at befolkninga skal oppleve stor grad av tryggleik for liv, helse og materielle verdiar. Den geografiske plasseringa til Svalbard, store avstandar og krevjande klima gir særskilde utfordringar på samfunnstryggleiks- og beredskapsområdet. Den lokale beredskapen er ikkje dimensjonert for å handtere større og/eller samtidige hendingar over lang tid. I slike tilfelle er Svalbard avhengig av å få tilført ressursar og bistand frå fastlandet. Auka aktivitet i farvatn rundt Svalbard og i nordområda generelt har følgjer for sjøtryggleiken på Svalbard. Det er forventning at talet på redningsaksjonar vil stige i takt med auka turisme, fiskeri og generelt meir aktivitet i farvatna rundt Svalbard. Regjeringa følgjer

utviklinga og vurderer beredskapen fortløpande i lys av aktiviteten på øygruppa og endringar i risikobiletet, jf. Innst. S. 88 (2016–2017), jf. Meld. St. 32 (2015–2016). Regjeringa vil òg fortløpande vurdere førebyggjande tiltak i lys av utviklinga i aktivitet og erfaringar frå hendingar og øvingar.

#### *Akuttberedskap i andre nordlege havområde*

Ei uønskt hending i nordområda er ofte meir krevjande di lenger unna fastlandet, Bjørnøya og Svalbard det skjær.

Kystverkets BarentsWatch, sjå kap. 6, har utvikla eit nasjonalt ressursregister (FRR) som gir ei god og effektiv oversikt over tilgjengelege beredskapsressursar i nordområda. Det går no for seg eit arbeid i Arktisk råd der landa skal informere kvarandre om eksisterande system for ressursregister. Dette kan danne grunnlaget for å vurdere om det bør etablerast ein tilsvarande arktisk database for aktuelle SAR- og oljevernressursar. BarentsWatch har vidare utvikla eit sporings- og samhandlingsverktøy for samarbeid mellom offentlege styresmakter med operativt ansvar for hav- og kystområda. Verktøyet gir sikker elektronisk kommunikasjon og utveksling av situasjonsbilete mellom samvirkeaktørar ved forskjellige typar beredskapshendingar, mellom anna søk og redning og oljevern.

Det går føre seg ein del samarbeidsprosjekt om søk og redning i nordområda. HRS NN samarbeider mellom anna med Nord universitet om ulike øvingar, workshops, seminar og prosjekt. Vidare er det etablert eit samarbeid mellom HRS NN og Island der det blir arrangert årlege table-top-øvingar i søk og redning. HRS NN har òg fått innvilga ein søknad om støtte frå EU innanfor ramma av EU-programmet for samfunnsstryggleik (*Horizon 2020 Secure Societies*) til eit stort fem-årig nettverksprosjekt, ARCSAR. Formålet er å utvikle ny teknologi og planverk og å bidra til styrkt samarbeid om beredskap på tvers av landegrensene.

#### *Oljevernberedskap*

Både søk- og redningsberedskap og aksjonar mot akutt forureining i nordområda er krevjande.

### **Boks 7.3 SARiNOR**

Norsk maritim næring har på fleire område teke initiativ til tiltak som kan fremje ei berekraftig utvikling i Arktis. SARiNOR og SARiNOR2 er to omfattande utgreiingsprosjekt om beredskap i arktiske strøk. SARiNOR fokuserer på søk og redning av menneske etter ulykker i arktiske farvatn, mens SARiNOR2 gjeld beredskap mot akutt miljøforureining og berging av verdiar på skadestaden. SARiNOR-prosjekta er finansierte av Utanriksdepartementet og næringa i fellesskap. I den fortløpande vurderinga av beredskapen på Svalbard og i nord tek regjeringa omsyn til innspela frå SARiNOR.

Kystverket har i samarbeid med Sysselemannen etablert eit beredskapsdepot i Longyearbyen, og noko beredskapsutstyr er lokalisert i Ny Ålesund.

Med utgangspunkt i miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen (2014) er det gjennomført fleire tiltak for å styrkje den statlege beredskapen. Dette er nærmare omtalt i kapittel 4.

For å styrkje den samla kapasiteten til å handtere eventuelle store utslepp i arktiske farvatn er samarbeid med nabostatar om gjensidig assistanse viktig. Samarbeidsavtalen mellom Noreg og Russland er ein avtale om gjensidig varslings- og øvingar og assistanse ved akutte oljeutslipp i Barentshavet. Som oppfølging av avtalen blir det gjennomført varslingsøvingar kvart år og likeins «table-top» og feltøvingar. Avtale om samarbeid om beredskap og aksjonar ved oljeforureining i Arktis er ein avtale om samarbeid, varslings- og assistanse ved oljeforureining i Arktis. Avtalepartane er dei åtte medlemsstatane i Arktisk råd. Det er øvingar annakvart år som ein del av oppfølginga.

*Del III*  
*Særleg om tryggleiken på fritidsbåtar*



## 8 Tryggleiken på fritidsbåtar

I oppmødingsvedtaket frå Stortinget er det bedt spesielt om ein omtale av ulykker i samband med bruk av fritidsbåtar. I Meld. St. 35 (2015–2016) gav regjeringa ei oppdatert og heilskapleg vurdering av det samla arbeidet med førebyggjande sjøtryggleik og beredskap mot akutt forureining. Der gjekk det fram at spørsmål om fritidsbåtar ikkje var nærmare omtalt. Grunngevinga var at Stortinget i 2015 i Prop. 51 L (2014–2015) m.a. hadde teke stilling til flytevest og promillegrense til sjøs. I lovproposisjonen blei det òg gitt ei beskriving av fakta og statistikk.

Fleire departement med underliggjande etatar har eit ansvar for tryggleiken til sjøs ved bruk av fritidsbåtar. Nærings- og fiskeridepartementet har med Sjøfartsdirektoratet ansvaret for krav til båten, førarkrav og tryggleiksutstyr. Samferdselsdepartementet har med Kystverket ansvaret for farleier og nasjonale fartsgrenser til sjøs. Justis- og beredskapsdepartementet har med Politiets sjøteneste m.a. ansvaret for kontroll til sjøs. Også på fritidsbåtområdet er ansvarsfordelinga i utgangspunktet klart definert, og rolleforståinga er god.

Både offentlege styresmakter og eit stort tal organisasjonar arbeider målretta for å redusere talet på ulykker ved bruk av fritidsbåt. Sentrale aktørar er Redningsselskapet, Kongelig Norsk Båtforbund, Seilforbundet, Padleforbundet, Nor-Boat og andre. Det er etablert eit sakkunnig råd for fritidsfartøy under leiing av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket der organisasjonar og offentlege styresmakter deltek.

Det er eit felles mål at talet på ulykker ved bruk av fritidsbåt skal reduserast. Det har gjennom fleire år vore diskutert ulike tiltak som kan vere med på å redusere ulykkesantalet. I Nasjonal transportplan (2018–2029) har regjeringa formulert ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringa vil i tråd med denne nullvisjonen arbeide for å redusere risikoen ved bruk av fritidsbåtar.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjennomførte i 2018 ei omfattande kartlegging av ulykker med fritidsbåtar i Noreg. Formålet med kartlegginga er å etablere i større grad enn i dag

### Boks 8.1 Båtlivsundersøkinga

Båtlivsundersøkinga 2018 er ei oppfølging av båtlivsundersøkinga 2012. Begge undersøkingane er utarbeidde på oppdrag frå Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) i samarbeid med offentlege styresmakter, båtbransjen, leverandørar og organisasjonar.

Båtlivsundersøkinga presenterer nokre overordna trendar og utviklingstrekk. Ho viser at fritidsbåtlivet er i vekst, og at talet på fritidsbåtar har auka frå om lag 750 000 til 900 000. Den sterke auken blir forklart med at det vert selt fleire mindre båtar som kajakkar, kanoar og små motorbåtar. Fleire hushald er båteigarar, og det er fleire som er på båttur i løpet av sesongen. Eitt av åtte hushald som har delteke i undersøkinga, seier at dei planlegg å kjøpe ny båt i

løpet av dei neste fem åra. Det går fram av undersøkinga at eigen tryggleik ser ut til å vere betre vareteken enn tidlegare, og at det har vore ei positiv utvikling i bruken av flytevest. Resultata frå Båtlivsundersøkinga viser at påbodet om redningsvest i båtar under 8 meter som vart innført i 2015 har hatt ein effekt – nesten 2 av 3 seier at dei alltid bruker godkjent flyteplagg. Det er ein auke frå litt over halvparten frå sist måling. Båteigarar peiker på meir synleg politikk som det viktigaste ulykkesførebyggjande tiltaket. Ein klar majoritet er einig i påstanden om at det bør innførast påbod om dødmannsknapp for hurtiggåande båtar, eit eige hurtigbåtsertifikat og fartsrestriksjonar etter at det er mørkt.

eit faktagrunnlag om omfanget av og omstenda rundt ulykker med fritidsbåtar. Dette vil gi eit betre kunnskapsgrunnlag om kva tiltak som kan styrkje tryggleiken til sjøs. Resultata frå kartlegginga blei publiserte i april 2019.

Båtlivsundersøkinga 2018 viser at talet på personar som bruker fritidsbåt, har auka. Treffsikre tiltak for auka tryggleik krev eit godt kunnskapsgrunnlag, og alle aktørar må dele kunnskapen sin med kvarandre. Departementet meiner at undersøkinga gir eit heilskapleg bilete av det norske fritidsbåtlivet og kan fremje ei meir kunnskapsbasert tilnærming i diskusjonane om haldningsskapande arbeid og regelverksutvikling.

## 8.1 Ulykker og hendingar med fritidsbåtar

Det å utarbeide eit godt fakta- og statistikkgrunnlag er sentralt i arbeidet med å gjennomføre tiltak som effektivt og målretta vil kunne førebyggje fritidsbåtulykker. Sjøfartsdirektoratet har sidan 1981 utarbeidd årlege statistikkar over ulykker med omkomne i fritidsbåtflåten. Rapporteringa har dei seinare åra blitt meir detaljert og omfattar informasjon om type ulykke, type båt, type farvatn, nasjonalitet, alder og kjønn, om det er brukt flyteutstyr, eller om føraren var ruspåverka. Samtidig gir statistikken inga fullstendig oversikt over årsakene til at ulykker skjer.

Offentlege aktørar, interesseorganisasjonar og fritidsbåtbrukarar har lenge meint at manglande kunnskap har gjort det vanskeleg å vurdere kva tiltak som effektivt og målretta vil kunne førebyggje fritidsbåtulykker. I «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» frå 2012 peikte ei arbeidsgruppe på at det var viktig å innhente utfyllande informasjon om ulykker og årsaksforhold, slik at kunnskapsgrunnlaget blir omfattande nok til å fange opp dei problemstillingane som har innverknad på sjøtryggleiken. På denne måten kan ein gjennomføre treffsikre tryggleikstiltak retta mot områda med dokumentert høgast risiko.

For å betre kunnskapen om fritidsbåtulykker har Statens havarikommisjon for transport (SHT) i 2018 kartlagt ulykker med fritidsbåtar. Arbeidet er presentert i rapport: «Kartlegging av fritidsbåtulykker» (Sjø 2019/02) og består av to delar. Den eine delen er ein analyse av relevant og tilgjengeleg informasjon om alle fritidsbåtulykker med omkomne i 2018, den andre er ein analyse av historiske opplysningar om fritidsbåt-

### Boks 8.2 Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er ein offentlig undersøkingskommisjon. Formålet med undersøkingane deira er å greie ut forhold som ein trur kan ha betydning for å førebyggje transportulykker.

Sjøfartsavdelinga ved SHT blei operativ 1. juli 2008. Som for ulykker med andre transportformer har undersøkingar av sjøulykker til formål å kartlegge forhold som kan vere viktige for å førebyggje nye ulykker og alvorlege hendingar og for å betre sjøtryggleiken generelt.

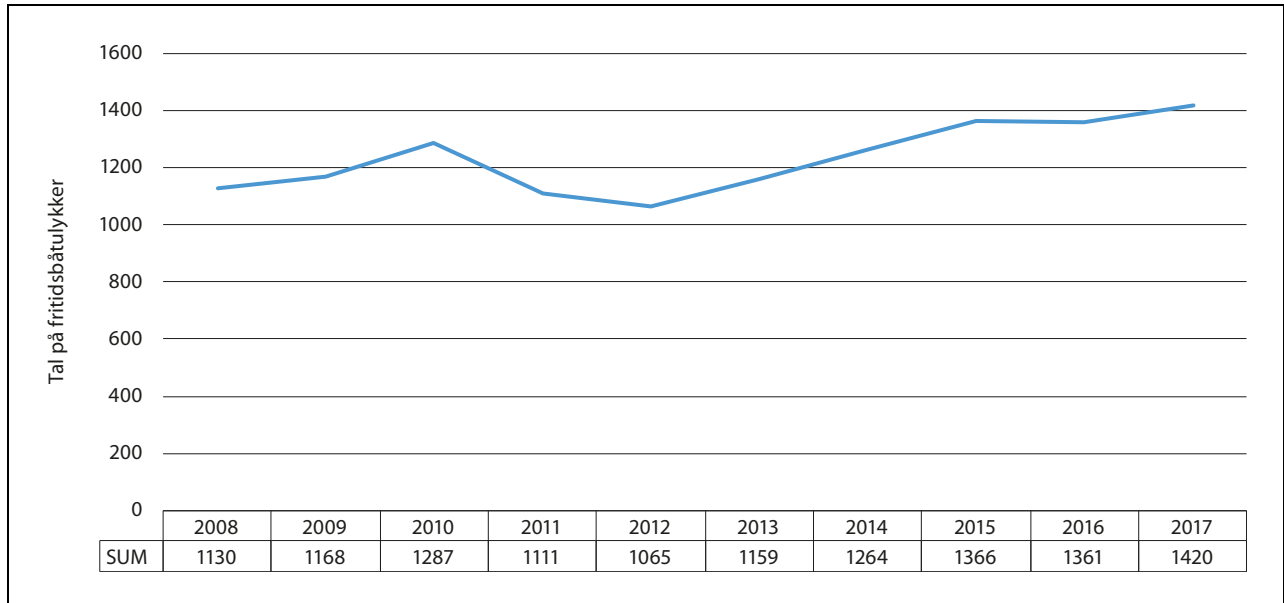
I 2018 har SHT gjennomført ei omfattande kartlegging av ulykker med fritidsbåtar i Noreg. Formålet er å etablere i større grad enn i dag eit faktagrunnlag om omfang og omstende i samband med ulykker med fritidsbåtar. Dette vil betre kunnskapsgrunnlaget om kva tiltak som kan styrkje tryggleiken til sjøs.

ulykker, også utan omkomne, for tidsrommet 2008–2017. Hovudkjeldene i den historiske kartlegginga har vore loggføringane frå oppdrag til Hovudredningssentralane (HRS) og Redningselskapet (RS).

Havarikommisjonen si kartlegging og Sjøfartsdirektoratet sin statistikk over omkomne i fritidsbåtulykker er litt ulik. SHT har innhenta fleire opplysningar enn det Sjøfartsdirektoratet tidlegare har gjort i sitt statistikkarbeid, og resultata deira er derfor vurderte til å beskrive nyansane og omstenda kring ulykkene betre. Nedanfor refererer vi hovudfunna i SHT-rapporten.

#### 8.1.1 Utvikling i fritidsbåtulykker og ulykkestypar

SHT har funne at det i perioden 2008–2017 har vore omtrent 1 200 ulykker og hendingar med fritidsbåt i snitt per år. Her dreier det seg om hendingar som har medført skade, eller som har hatt stort skadepotensial, og hendingar der det låg føre spesielle omstende som kunne innebere ein betydeleg skaderisiko. Det samla ulykkestalet viser ein aukande trend i tiårsperioden. Tala er ikkje å forstå som absolutte, men kan brukast til å sjå utviklinga over tid.



Figur 8.1 Utvikling i talet på fritidsbåtulykker per år 2008–2017

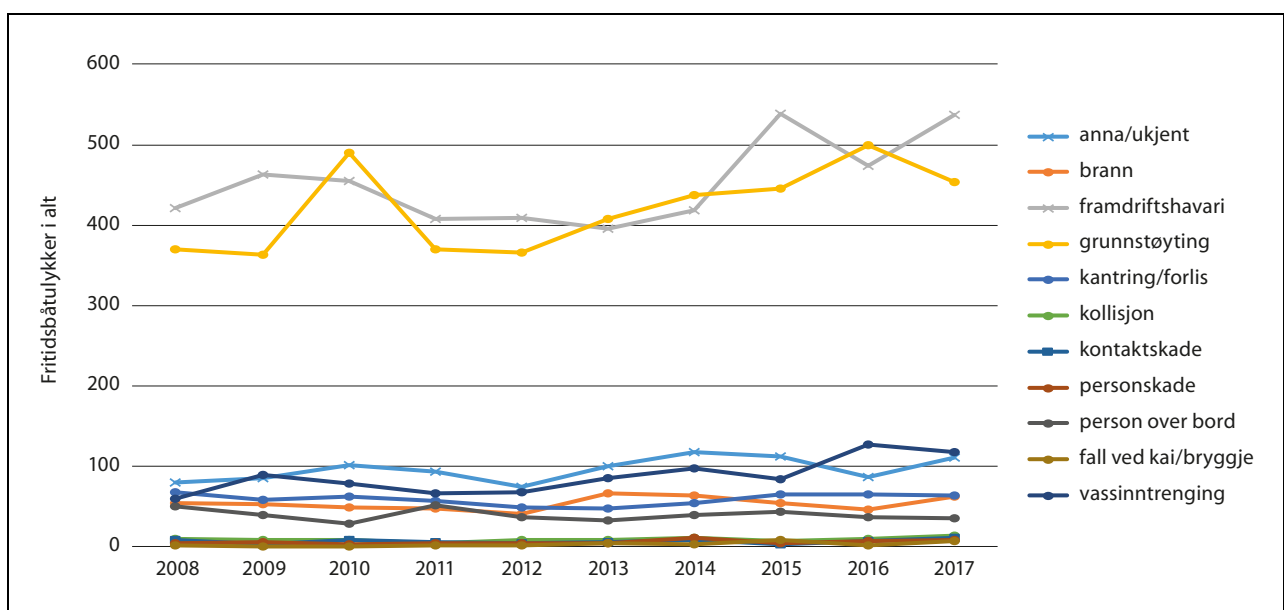
Kjelde: SHT

Framdriftshavari og grunnstøyting er registrert som dei vanlegast ulykkestypene med høvesvis ~ 450 og 420 ulykker i gjennomsnitt per år, sjå figur 8.2. Vidare står vassinntrenging, kantring/forlis, brann og person over bord for ~ 40–90 ulykker i gjennomsnitt per år. Flest fritidsbåtulykker skjer med motorbåt (i snitt ca. 900 per år) og seglbåtar (i snitt ca. 200 per år), noko som er forventa, då desse fartøytypene dominerer fritidsbåtsegmentet. Auken i talet på framdriftshavari og

grunnstøytingar over tiårsperioden blir delvis sett i samheng med at det har blitt fleire fritidsbåtar i det same tidsrommet.

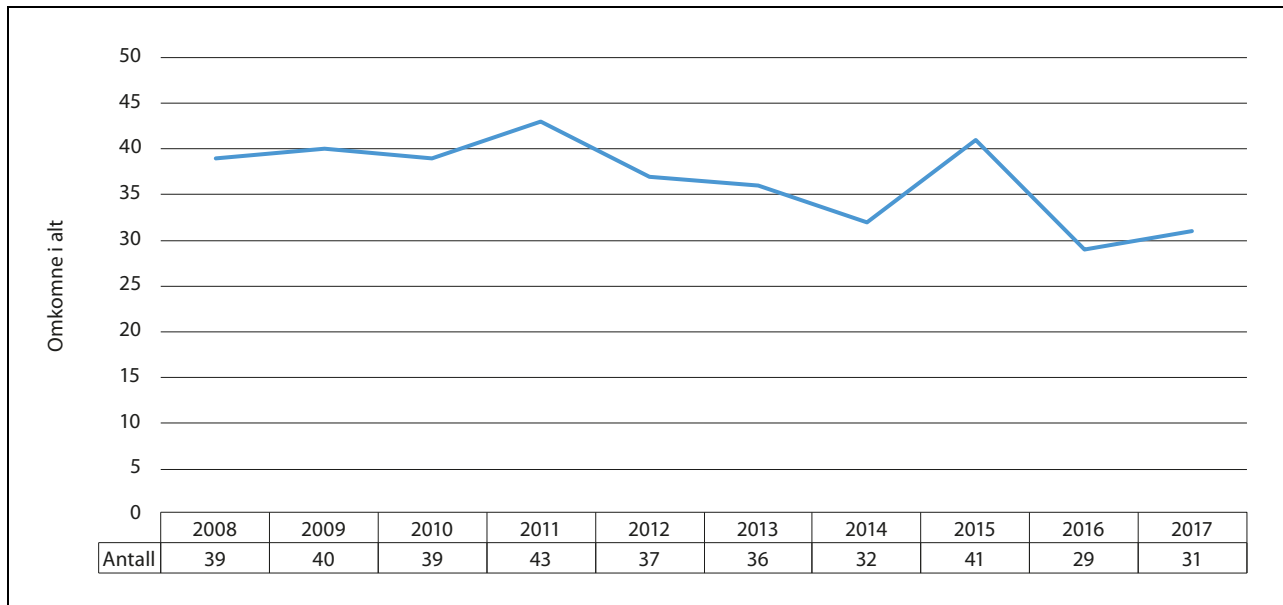
#### Omkomne i fritidsbåtulykker

I 2018 omkom 23 personar i fritidsbåtulykker. Det er tydeleg færre enn tidlegare år. Havarikommisjonen viser til at sommaren 2018 var rekordvarm i Sør-Noreg, og at det kan ha vore større bruk av



Figur 8.2 Utvikling i talet på fritidsbåtulykker i Noreg per ulykkestype 2008–2017

Kjelde: SHT

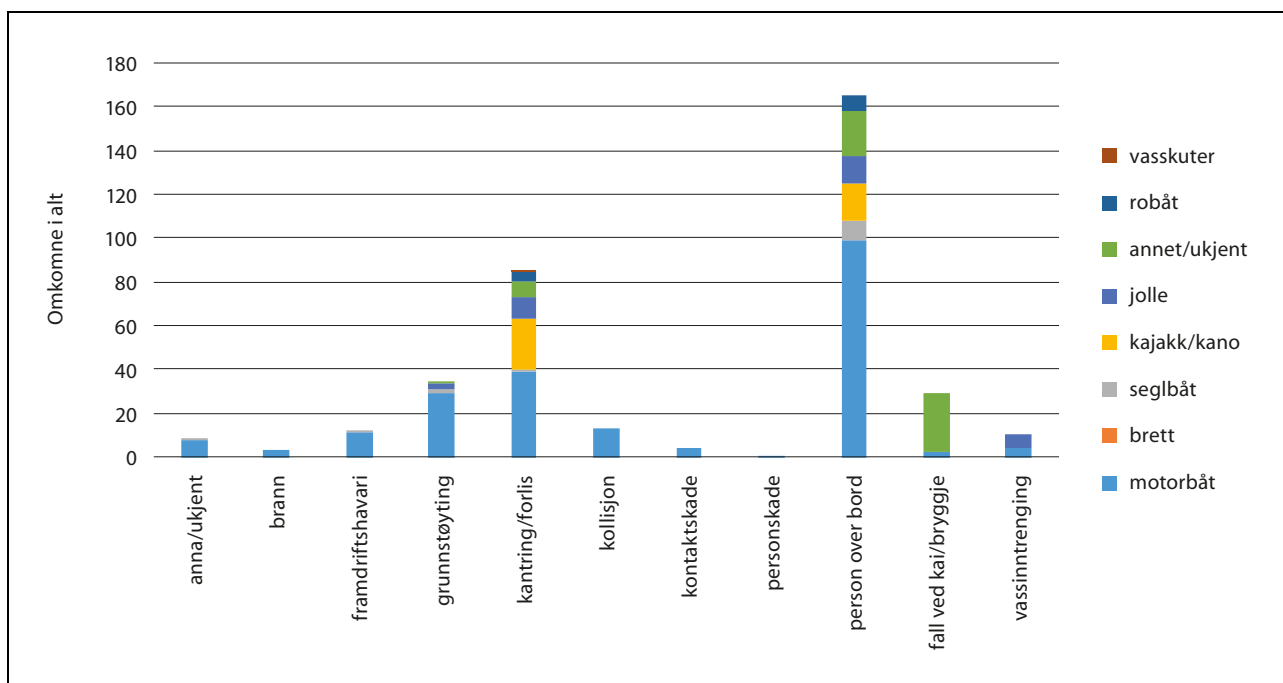


Figur 8.3 Omkomne i alt 2008–2017

Kjelde: SHT

fritidsbåt enn tidlegare. Det er heller ingen tryggleiksforbetrande tiltak samanlikna med tidlegare år som kan forklare nedgangen. Ein del av forklaringa kan vere at tidlegare statistikk ikkje har gjort det klart om ei hending er rekna som ei fritidsbåtulykke eller ikkje, til dømes ved fall mellom bryggje og båt. I tiårsperioden 2018–2017 var det 367 omkomne.

Kantring/forlis og fall over bord er dei ulykkestypene med fritidsbåt som står for flest omkomne. Dei fleste ulykkene med omkomne skjer med motorbåt, men det har òg vore ein del ulykker med kajakk/kano, jolle, robåt og seglbåt. SHT peiker på at flest dødsulykker skjer med båtar under 8 meter (26 fot).



Figur 8.4 Omkomne i alt fordelt per ulykkestype og fartøytype 2008–2017

Kjelde: SHT



### *Ulykker ved kantring og fall over bord*

I 2018 var halvparten av dei omkomne (11 av 21<sup>1</sup>) personar som drukna etter at båten hadde kantra, eller etter at dei hadde falle over bord. Ulykkene skjedde i hovudsak med små båtar mens dei kørte i låg fart (under 10 knop), og truleg utan ruspåverknad. I dei fleste ulykkene tok det lang tid, over 45 minutt, før andre blei klar over at personen var i naud. Omtrent halvparten av dei omkomne i denne kategorien, og totalt kvar fjerde omkomne i 2018 (5 av 21), var utanlandske turistar som hadde leigd båt.

### *Grunnstøytingar og kollisjonar*

Kvar femte omkomne i 2018 (4 av 21) døydde etter at båten gjekk på grunn eller kolliderte. SHT peiker på at desse ulykkene er kjenneteikna av tre faktorar: høg fart (over 20 knop), moderat til tydeleg ruspåverknad (i snitt 1,4 promille) og tussemørke. Gjennomsnittsalderen for personane som er involverte i denne typen ulykker, er lågare enn for andre ulykker, og i 2018 omkom berre personar under 45 år.

### *Fall i sjøen mellom båt og bryggje*

Kvar femte omkomne i 2018 (4 av 21) døydde etter å ha falle i sjøen mellom fortøygd båt og bryggje. Dei fleste ulykkene hende om natta etter festing og med personar som var tydeleg ruspåverka.

## **8.1.2 Betre fakta- og statistikkgrunnlag**

Kartlegginga til SHT har avdekt at det er mogleg for Sjøfartsdirektoratet å forbetre grunnlaget for den årlege statistikkføringa. I rapporten «Skadebildet i Norge» strekar Folkehelseinstituttet under at personskadar som følgje av ulykker framleis er ei stor utfordring for folkehelsa, sjølv om det har vore ein betydeleg nedgang i ulykkedødsfall dei siste 40 åra. Påliteleg statistikkgrunnlag vil vere ein berebjelke i det vidare arbeidet og danne basis for kunnskap om skadar og ulykker. Oppdatert kunnskap er nødvendig for å kunne planleggje det førebyggjande folkehelsearbeidet.

I arbeidet med historiske fritidsbåtulykker har SHT innhenta oppdragsrapportar frå hovudredningssentralane (HRS Sør-Noreg og HRS Nord-Noreg) og frå Redningsselskapet. Til saman er det innhenta over 60 000 oppdragsrapportar frå tidsrommet 2008–2017. Det har vore eit svært

omfattande arbeid å systematisere denne informasjonen. Deretter er informasjon frå desse to datakjeldene slått saman.

SHT ser det som relevant å bruke desse to kjeldene i kombinasjon for å få ei meir heilskapleg oversikt over kor mange fritidsbåtulykker og alvorlege hendingar det er i Noreg kvart år. Dette omfattar når og kvar hendingane oppstår, type hending, type fartøy og kor mange ulykker som fører til omkomne. Ved å samanlikne over fleire år vil det vere mogleg å identifisere trendar. For at datakjeldene i framtida skal kunne takast i bruk som eit påliteleg og effektivt årleg statistikkgrunnlag, vil det vere nødvendig å justere formålet med bruken av oppdragssystema og å rapportere hendingane betre.

For å få fleire og meir nøyaktige opplysningar kan det i framtida kanskje innarbeidast data frå andre kjelder, til dømes rapportar frå politiet og skaderapportar frå forsikringsselskapa. Sjøfartsdirektoratet fører i dag statistikk over sjøulykker med næringsfartøy og fiskefartøy og fritidsbåtulykker med omkomne. Dette kan vidareutviklast. Regjeringa vil be om at Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med relevante etatar/organisasjonar utarbeider eit betre fakta – og statistikkgrunnlag knytt til ulykker med fritidsbåtar.

## **8.2 Krav til båtførarar og fritidsbåtar**

I det offentlege arbeidet med sjøtryggleik går det eit tydelig skilje mellom skipsfart og næringsverksemd på den eine sida og båtliv og fritidsaktivitet på den andre. I del I i meldinga er det gjort generelt greie for arbeidet med tryggleik til sjøs, særleg når det gjeld næringsfartøy.

Fritidsbåtar, som folk flest gjerne bruker til rekreasjon og fornøyelse, stiller andre krav til tryggleik og tilgjenge og er gjenstand for mindre omfattande regulering. I motsetnad til næringsfartøy, som er regulerte i skipstryggleikslova, er fritidsbåtar regulerte i fritids- og småbåtlova.<sup>2</sup> Lova med tilhøyrande forskrifter inneheld føresegner om mellom anna kompetansekrav, krav til bruk av flyteutstyr og reglar om promillegrense.

Konkrete tiltak som er gjorde for å betre tryggleiken på fritidsbåtar dei seinare åra, er innføringa av obligatorisk båtførarbevis i 2010 og påbodet om bruk av flyteutstyr i 2015. Båtførarbeviset aukar kunnskapen og kompetansen til å føre båt, mens redningsvesten er ei viktig sikring dersom ulykka

<sup>1</sup> Då det ikkje var tilstrekkeleg med informasjon er to av ulykkene ikkje med i analysegrunnlaget.

<sup>2</sup> Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåtar (småbåtlova).

skjer. For fritidsbåtar under 15 meter har promillegrensa lege fast på 0,8 sidan 1999.

#### *Skilje mellom fritidsbåt og næringsfartøy*

Fritids- og småbåtlova definerer ein fritidsbåt som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet». Dette omfattar motorbåt, seglbåt, robåt, vasskuter, kano/kajakk og liknande.

I dei fleste tilfelle er det enkelt å konstatere om ein båt blir brukt i eller utanfor næringsverksemd, og om det er skipstryggleikslova eller fritids- og småbåtlova som gjeld. Samtidig kan det i nokre samanhengar vere usikkert om det blir utøvd næringsverksemd, med den følgje at det òg er uklart kva lov som gjeld. Tvilstilfella dreier seg typisk om båtar som ikkje blir brukte til fritidsformål, men der bruken heller ikkje naturleg kan kallast næringsverksemd, til dømes når mindre båtar blir brukte i offentleg eller humanitær verksemd, opplæring, frivillig arbeid eller liknande.

I sin eigen praksis har Sjøfartsdirektoratet lagt til grunn at eit fartøy er brukt i næringsverksemd så lenge det blir betalt ei form for vederlag i samband med aktiviteten, og bruken ikkje er å rekne som fritidsaktivitet. Mellom anna er det å rekne som næringsverksemd når barnehagar og skular bruker båt i opplæringsaugemed, når leirskular, sjøspeidarar eller frivillig redningsteneste (Røde Kors) bruker båt til å transportere passasjerar, og når opne trefartøy blir brukte til utflukter med passasjerar. Sjøfartsdirektoratet vurderer for tida nærmare korleis regelverket kan tilpassast dei ulike bruksområda. Felles i denne vurderinga er eit ønske om å utforme eit regelverk som ikkje gjer det vanskelegare å utøve den aktuelle aktiviteten på sjøen, men samtidig å vareta tryggleiken om bord på ein god måte.

Regjeringa vil revidere fritids- og småbåtlova, mellom anna for å klargjere skilnaden mellom næringsfartøy og fritidsbåtar. Også skipstryggleikslovutvalet påpeikte i NOU 2005: 14 *På rett kjøl* behovet for å revidere fritids- og småbåtlova, sjå pkt. 7.11.2.2. Utvalet peikte mellom anna på forholdvis strenge straffebod og høve til å forenkle lovstrukturen og oppheve skiljet mellom småbåtar og fritidsbåtar.

#### **8.2.1 Kompetansekrav**

I Noreg har båtførarbevis frå 1. mai 2010 vore obligatorisk for å føre fritidsbåtar med lengde over 8 meter eller motor med større effekt enn 25 hk. Då

#### **Boks 8.3 Norsk Test**

Norsk Test AS, med hovudkontor i Kirkenes med ni tilsette, har administrert ordninga med båtførarbevis på oppdrag frå Sjøfartsdirektoratet sidan 2010.

I denne perioden er det skrive ut ca. 175 000 båtførarbevis, og rundt 350 000 personar er oppførte i båtførarregisteret. Båtførarbeviset er eit anerkjent offentleg kompetansebevis som skal sikre at kandidatane har viktig teoretisk kunnskap som er nødvendig for eit trygt båtliv. I den kommande perioden vil ein sørge for ytterlegare profesjonalisering av testgjennomføringa, mellom anna gjennom auka fokus på å avdekkje juks. Det er om lag 400 testsenter i Noreg.

regelverket blei innført, blei det bestemt at ordninga gjeld for personar fødte i 1980 og seinare. Båtførarbeviset baserer seg på ein teoretisk prøve og stiller ingen krav til praktisk kompetanse. I 2015 blei pensumet revidert for å auke merksemda om godt sjømannskap og farane ved høg fart.

Det norske båtførarbeviset er eit nasjonalt sertifikat, og ved leige av båt i utlandet kan det hende at norsk båtførarbevis ikkje er tilstrekkeleg. Noreg blei i 2011 med i organisasjonen for ICC – *International Certificate of Competency*. Dette er ei internasjonal ordning som gjer det enklare for nordmenn å leige båt i utlandet. ICC er ein internasjonal standard for fritidsbåtsertifikat. Kravet for å få utferda ICC-bevis er bestått båtførarprøve, bestått praktisk utsjekk hos tilbydar godkjend av Sjøfartsdirektoratet og eigenerklæring om helse. ICC-beviset gir dei same rettane som eit vanleg norsk båtførarbevis.

For å føre fritidsbåt frå 15 til 24 meter må ein ha fritidsskippersertifikat. Dette er eit meir omfattande sertifikat som stiller krav til både teoretisk og praktisk kunnskap.

I tillegg til sertifikatkrava har Noreg krav om minstealder. For å føre fritidsbåt som kan oppnå større fart enn 10 knop, eller som har motor med større effekt enn 10 hk, må føraren ha fylt 16 år.

#### *Sverige*

I Sverige er det krav til formell kompetanse dersom fritidsfartøyet er over 12 meter langt og over 4 meter breitt. Føraren må då ha sertifikatet

«kustskepparintyg». I tillegg vurderer dei å innføre krav til sertifikat for å føre vasskuter.

### Danmark

I Danmark er det krav til motorbåtsertifikat («speedbåtkørekort») for førarar av motorbåtar under 15 meter som planar. Aldersgrensa for å føre desse båtane er 16 år. For båtar under 4 meter gjeld krava dersom båten planar og har motoreffekt over 19 kW.

På fritidsfartøy mellom 15 og 24 meter må skipsførar og styrmann ha bevis. Då er kravet minst yachtskipper av 3. grad. For å føre vasskuter er aldersgrensa 16 år, og ein må ha motorbåtsertifikat (speedbåtkørekort). 1. januar 2018 innførte Søfartsstyrelsen i tillegg eit «vandscooter-kørekort» med særlege kvalifikasjonskrav som mellom anna medfører at ein må ta ein praktisk prøve for å vise at ein er i stand til å føre vasskuter på forsvarleg vis.

### Finland

Finland har ei generell føresegn om at førarar av fritidsbåtar skal ha passende alder, kunnskap og ferdigheiter. For registrerte motorbåtar som er lengre enn 5,5 meter og har større motorkraft enn 15 kW, er aldersgrensa 15 år.

### Island

På Island må alle førarar av fritidsbåtar frå 6 til 24 meter ha gjennomført opplæring og trening og ha båtførarsertifikat. Føraren må leggje fram eit helsesertifikat som bekreftar at vedkommande er eigna til å navigere fartøyet. Føraren må vere 16 år. Same krav gjeld for førarar av speedbåtar. Islandske båtførarsertifikat blir berre utferda til islandske borgarar og personar som er permanent busette på Island. Utanlandske borgarar må leggje fram dokumentasjon på at dei oppfyller krava som gjeld på Island, dersom dei skal føre islandsk fritidsfartøy. For utanlandske fritidsfartøy må førarar dokumentere at førarkrava er oppfylte dersom fartøyet seglar i islandsk farvatn i meir enn 9 månader.

### Vurdering av kompetansekrav

Sjølv om regjeringa vil arbeide for at fleire skal ta båtførarprøven, er det ikkje noko i faktagrunnlaget som tilseier at båtførarprøven bør gjerast obligatorisk for alle fritidsbåtbrukarar utan omsyn til alder. Kartlegginga frå SHT gir ikkje grunnlag for å hevde at fritidsbåtulykker generelt kjem av

manglande formell sjøkompetanse hos båtførarane eller at båtførarane har for lite erfaring med å føre båt. I tidlegare undersøkingar av sjøulykker har SHT likevel peikt på at det krevst spesielle ferdigheter for å føre båt trygt i høg fart.

Høg fart gir større fare for alvorlege personskadar og utset andre for fare. Historiske data viser at det er mange grunnstøytingar, men desse inneheld ikkje opplysningar om fart.

Redningsselskapet har i sitt innspel til meldinga mellom anna vist til at fritidsbåtar får stadig kraftigare motor. Båtlivsundersøkinga frå 2018 viser at det er om lag 900 000 fritidsbåtar i Noreg, og at den vanlegaste båttypen er motorbåt utan overnattingsplass. Trenden er at det blir fleire fritidsbåtar med høgt farts- og skadepotensial.

SHT la i oktober 2018 fram «Rapport om sjøulykke – Hugin, kollisjon i Harstad 16. februar 2017» (Sjø 2018/02) etter ulykka med ein RIB som kolliderte med ei fontene i sjøen i Harstad. I si tryggleikstilråding sa SHT at Sjøfartsdirektoratet burde innføre særskilde kompetansekrav for førarar av hurtiggåande fartøy med inntil 12 passasjerar. Konkret anbefaler SHT eit eige kurs for fartøy som gjer over 35 knop. Sjølv om denne tryggleikstilrådinga er retta mot førarar av næringsfartøy, kan det tenkjast at tilrådinga òg bør få følgjer for førarar av fritidsbåtar.

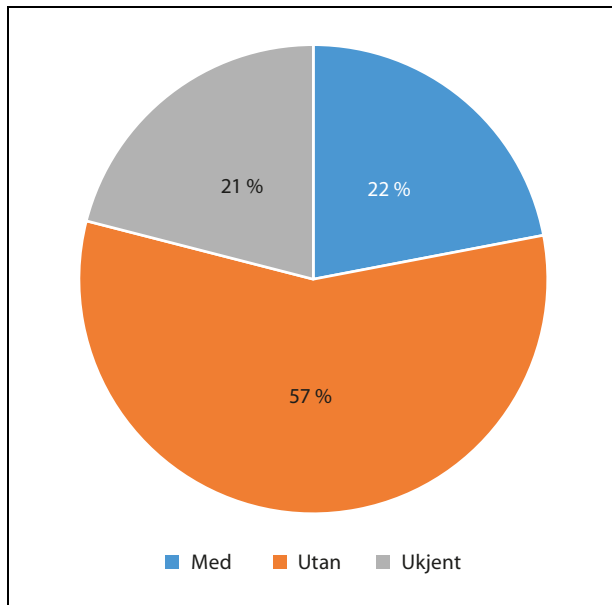
Regjeringa meiner at grensa eventuelt bør ligge høgare for fritidsbåtar. Fritidsbåtar som kan oppnå ein fart på over 50 knop, har så stort skadepotensial at det bør vurderast å stille strengare kompetansekrav til førarane av slike båtar.

Regjeringa vil vurdere om det bør innførast eit eige teoretisk og praktisk kurs for førarar av fritidsbåtar som kan oppnå større fart enn 50 knop.

### 8.2.2 Tryggleiksutstyr

I Noreg skal alle fritidsbåtar vere utstyrte med eigna rednings- og flyteutstyr til alle om bord. I 2015 blei det vidare innført eit krav om at alle om bord i fritidsbåtar under 8 meter skal ha på seg eigna flyteutstyr når dei oppheld seg utandørs mens båten er i fart. For å sjå på effekten av påbodet blei det i 2016 gjennomført ei evaluering av lovføresegna. Rapporten viste mellom anna til at påbodet har verka haldningsskapande, men det var for tidleg å påvise om det hadde ein ulykkesreduerande effekt. Heller ikkje i SHT-kartlegginga av historiske fritidsbåtulykker er det nok informasjon i datagrunnlaget til å vurdere kor effektivt eller relevant bruk av redningsvest er.

Ifølgje Sjøfartsdirektoratet er manglande bruk av flyteutstyr ei medverkande årsak til døds-



Figur 8.5 Bruk av redningsvest registrert – omkomne 2013–2017

Kjelde: SHT

ulykker. Ei oversikt frå 2017 viste at 18 av 29 omkomne ikkje hadde brukt flyteutstyr. For 2018 har SHT funne at nesten halvparten av dei som drukna eller truleg drukna (9 av 19), ikkje brukte flytemiddel. For dei som brukte flytemiddel og drukna, var flytemiddelet ikkje rett tilpassa, eller det sørgde ikkje for frie luftveggar når personen mista medvitet eller på annan måte ikkje var i stand til å ta vare på seg sjølv.

Regjeringa vil per i dag ikkje foreslå nokon endringar i påbodet om å bruke flyteutstyr. Det er viktig å framleis ha fokus på bruk av flyteutstyr i det haldningsskapande arbeidet. Bruk av redningsvest som er rett tilpassa og har skrittstropp festa er det flytemiddelet som sørgjer for frie luftveggar også når brukaren blir bevisstlaus. SHT peiker på at omgåande varsling om naud og posisjon, i kombinasjon med bruk av redningsvest som er rett tilpassa, kan medverke til at personar overlever etter fall i sjøen.

### Sverige

Det er ingen obligatoriske krav til tryggleiksutstyr på fritidsfartøy.

### Danmark

I Danmark skal alle fritidsfartøy som ikkje er fortoygdde i hamn, ha godkjende redningsvestar til alle om bord. I tillegg er det eit generelt krav at

alle fritidsfartøy skal vere utstyrte med tryggleiksutstyr som er nødvendig sett på bakgrunn av årstida og vêrforholda, fartøytypen, storleiken og bruken av båten og lengda på turen.

### Finland

I fritidsfartøy over 5 meter må det vere godkjent flyteutstyr til alle om bord. I tillegg er det krav om lenspumpe (eller anna utstyr for å få vatn ut av båten) og årar eller anker for alle motorbåtar og seglbåtar over 5 meter. Det er òg krav til brannsløkkingsutstyr på båtar med innanbordsmotor, eller utanbordsmotor med motorkraft større enn 25 kW, eller dersom det er kokeinnretning i båten.

### Island

Det skal vere godkjent flyteutstyr til alle om bord.

### Vurdering av tryggleiksutstyr

SHT-kartlegginga av fritidsbåtulykker viser at halvparten av dei omkomne i 2018 drukna etter at båten kantra, eller etter fall over bord, og at det ikkje blei brukt automatisk fjernstopp av motor eller tryggleikslinje. Historisk viser havarikommisjonens undersøking at to av tre omkomne har døydd i ulykker med kantring og fall over bord.

Haldningsskapande arbeid kan vere innretta på å forhindre ulykker ved kantring og fall over bord og å synleggjere ulike former for tidleg varsling dersom ein kjem i naud.

Regjeringa vil vurdere å innføre eit krav om dødmannsknapp og bruk av denne i motorbåtar. Fleire båtar og motorar er utstyrte med dødmannsknapp, men det er truleg mange båtførarar som ikkje festar dødmannsknappen på seg. Eit påbod om bruk av dødmannsknapp kan vere et fornuftig krav som til dømes kan hindre ulykker med «løpske» båtar etter fall over bord.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått å innføre eit krav om dødmannsknapp på mindre næringsfartøy med utandørs styreposisjon som stoppar framdriftsmaskineriet dersom føraren av fartøyet fell over bord. Forslaget baserer seg på anbefalingane frå SHT i «Rapport om sjøulykke – RIB, fall over bord i Olden 22. juli 2015» (Sjø 2017/06). I denne ulykka var fartøyet utstyrt med dødmannsknapp, men føraren brukte han ikkje då han fall over bord. Ein passasjer fekk stoppa fartøyet ved å trekkje ut dødmannsknappen. Hendinga viser kor viktig dødmannsknappen kan vere.

### 8.2.3 Promillegrense

Promillegrensa for føring av fritidsbåtar under 15 meter er 0,8 promille. Grensa blei innført då småbåtlova tredde i kraft 1. januar 1999. I Prop. 51 L (2014–2015) vurderte regjeringa ei skjerping av promillegrensa. Etter ei samla vurdering blei det konkludert med at det ikkje var tilstrekkeleg grunnlag for å endre promillegrensa for fritidsbåtar.

Det er uomtvista at eit høgt alkoholnivå er negativt for tryggleiken ved bruk av fritidsbåtar. Mellom anna fører alkohol til nedsett reaksjonsevne og reduserer evna til å tenkje klart og fornuftig. Vidare blir det vanskelegare å bedømme avstandar, og om ein er så uheldig å falle i vatnet, vil alkoholpåverknad gjere kroppen mykje mindre i stand til å halde oppe kroppstemperaturen.

Havarikommisjonen si kartlegging viser at ruspåverknad særleg blir sett i samband med ulykkestypene grunnstøyting og kollisjon, og personar som har omkomme ved fall i sjøen mellom bryggje og båt. I 2018 var 8 av 21 omkomne ruspåverka eller truleg ruspåverka. Dei omkomne som var ruspåverka, hadde i gjennomsnitt 1,7 i promille (median 1,5).

#### Sverige

Promillegrensa for førarar av fritidsbåtar som kan oppnå fart over 15 knop, eller som er over 10 meter, er 0,2 promille. Denne grensa gjeld òg for andre enn føraren dersom dei utfører oppgåver om bord som er spesielt viktige for tryggleiken

om bord. For båtar som er mindre enn 10 meter, og som går saktare enn 15 knop, er grensa 1,0 promille.

#### Danmark

I Danmark er promillegrensa 0,5 promille for fritidsfartøy over 15 meter og planande speedbåtar og liknande fartøy (også vasskuter) under 15 meter.

#### Finland

Promillegrensa er på 1,0 promille ved føring av fritidsbåt. Promillereglane gjeld ikkje ved føring av mindre fartøy som robåt, segljolle eller anna fartøy som kan sidestillast med slike farkostar.

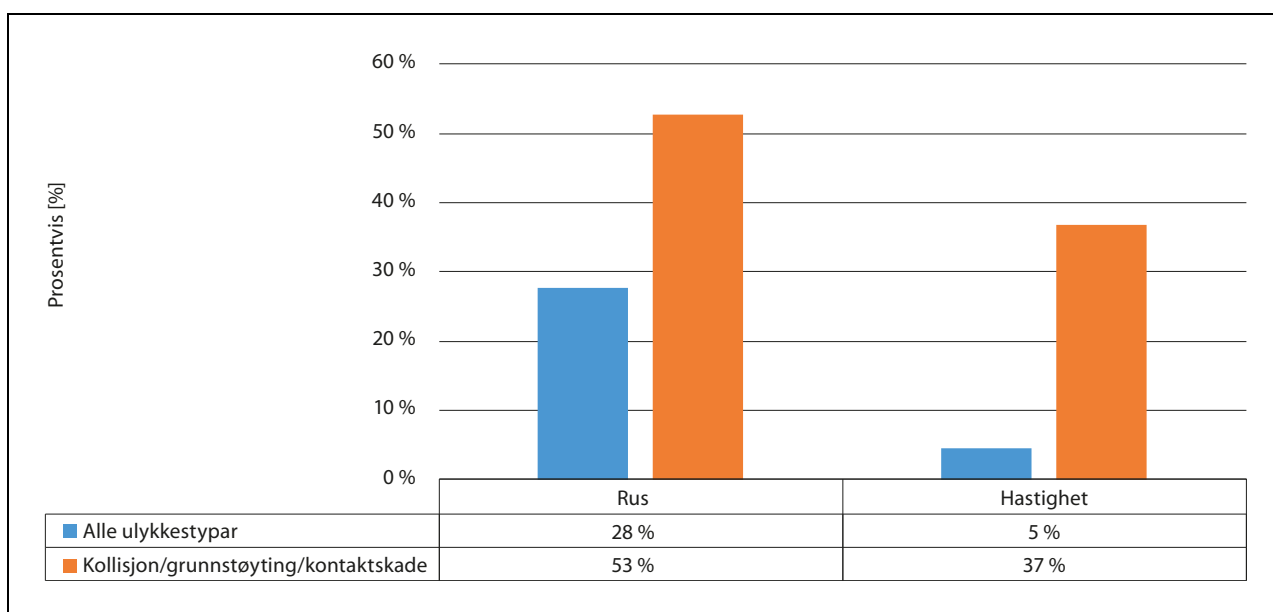
#### Island

Promillegrensa til sjøs er 0,5 promille for fritidsbåtar og skip.

I tillegg til eksplisitte promillegrenser har alle dei nordiske landa fastsett generelle reglar om at føraren ikkje må vere uskikka til å føre fartøyet. Desse reglane rammar også andre rusmiddel og situasjonar der føraren ikkje er skikka.

#### Vurdering av promillegrensa

Regjeringa vil ikkje foreslå å endre dagens promillegrense på 0,8. Det blir vurdert som usikkert om ein reduksjon av promillegrensa vil ha



Figur 8.6 Fordeling av hendingar med omkomne der rus og fart er registrert 2013–2017

Kjelde: SHT

den ønskede effekten i form av færre fritidsbåtulykker og omkomne.

I Prop. 51 L (2014–2015) blei det konkludert med at det ikkje var noko tilstrekkeleg fakta-grunnlag som tilsa ei endring av promillegrensa for fritidsbåtar. Departementet meinte – ut frå den generelle kunnskapen om korleis promille påverkar åtfærd og reaksjonsmønster – at det er grunn til å tru at det hovudsakleg er promille over 0,8 som representerer ein reell fare på sjøen.

Havarikommisjonen si kartlegging av fritidsbåtulykker bekreftar dette inntrykket. I rapporten diskuterer kommisjonen kva ruspåverknad har å seie for føring av fritidsbåt. SHT meiner at det er behov for meir kunnskap om kvifor folk fører båt når dei er moderat til tydeleg ruspåverka, for å kunne setje i verk målretta tiltak. Regjeringa vil difor arbeide for et betre fakta- og statistikkgrunnlag, sjå kap. 8.1.2.

Rapporten viser at rus hovudsakleg er ein faktor ved ulykkestypene grunnstøyting/kollisjonar og fall i sjøen mellom bryggje og båt, og når dreier seg om ein tydeleg ruspåverknad (mellom 1 og 2 i promille). SHT viser til at erfaringar frå vegtrafikken med å redusere promillegrensa kan ha positive resultat i form av færre personskadar og dødsulykker. Samtidig viser dei til ein studie frå Skottland som konkluderer med at ein reduksjon av promillegrensa (frå 0,8 til 0,5) ikkje medførte færre trafikkulykker, då det ikkje blei innført andre tiltak samtidig, til dømes auka promillekontroll. I Prop. 51 L (2014–2015) er det slått fast at ein allmennpreventiv effekt føreset eit auka kon-

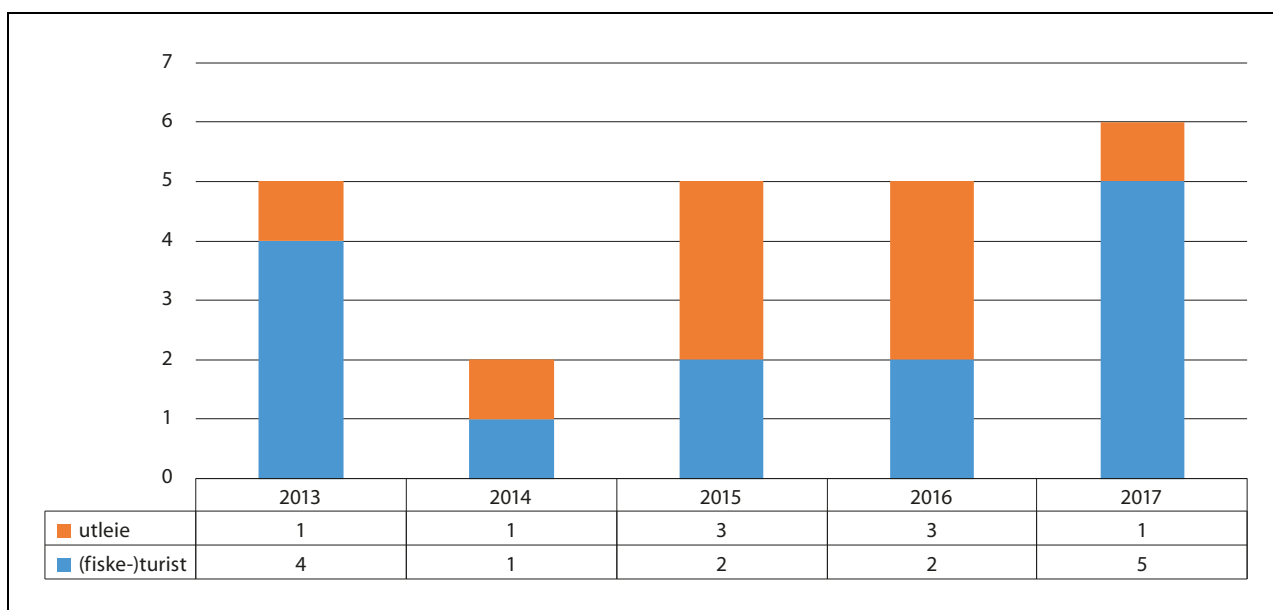
trollnivå, noko som krev større ressursbruk. Det går mellom anna fram at dei økonomiske ressursane som blir stilte til disposisjon for politiet, bør prioriterast på ein slik måte at det gir mest mogleg effektiv kamp mot kriminalitet og best resultat på alle område politiet har ansvaret for. Denne vurderinga er aktuell også i dag og er eit argument som kan tale mot ein reduksjon av promillegrensa.

#### 8.2.4 Båtutleige

Det har vore ein stor framvekst av reiselivsbedrifter langs kysten. Desse bedriftene legg til rette for mellom anna turistfiske og medverkar til auka aktivitet og sysselsetjing i ei rekkje lokalsamfunn. Det er grunn til å tru at mange turistar manglar nokre av dei grunnleggjande ferdigheitene i bruk av båt, særleg under dårlege vær- og sjøforhold og i ukjent farvatn. Havarikommisjonens kartlegging viser at kvar fjerde omkomne i 2018 var ein utlandsk turist som hadde leigd båt, og at turistane hadde lita eller inga erfaring med å føre båt under dei rådande forholda. I ein tiårsperiode har omtrent 15 prosent av ulykkene med omkomne vore knytte til utleige- eller fisketurisme. SHT stiller spørsmål ved om utleige av fritidsbåtar i tilstrekkeleg grad går for seg på ein forsvarleg måte som varetek tryggleiken til leigetakarane.

#### Vurdering av båtutleige

Sjøfartsdirektoratet har i fleire år hatt fokus på denne gruppa og utarbeidd materiale på fleire



Figur 8.7 Tal på omkomne per år der utleige eller (fiske-)turisme er registrert

Kjelde: SHT



språk som blir distribuert til reiselivsbedrifter. Innovasjon Noreg har òg i fleire år produsert brosjyren «Sikkerhet ved friluftsliv ved kysten» i samarbeid med mellom andre DNT, Røde Kors, Forbundet Kysten, Virke, NHO Reiseliv, Rednings-selskapet og Hanen. Vidare inneheld nettsida [visitnorway.com](http://visitnorway.com) konkrete tips til kva som skal til for å ha trygge opplevingar på sjøen.

Utleige av fritidsbåtar er å sjå på som ei forbrukarteneste som er regulert i produktkontrolllova<sup>3</sup>. Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) fører tilsyn med tilbydarar av båtutleige og har ei sentral rolle med å sjå til at utleige av fritidsbåtar skjer på forsvarleg vis. Utleigarar må mellom anna vise aktsemd og treffe rimelege tiltak for å hindre at utleigeverksemda medfører helse-skade. Utleigarar skal gi informasjon slik at turistar som leiger båtar, blir i stand til å vurdere tryggleiken og eventuelt sikre seg mot fare. Både kompetansekrav og krav til utrusting gjeld for personar som skal leige båt.

SHT viser i sin rapport til tilsynet DSB gjorde med tilbydarar av båtutleige i 2011, som mellom anna viste at kunnskapen om produktkontrolllova var låg. Fokus på det haldningsskapande arbeidet er framleis viktig, og regjeringa vil arbeide for at NHO Reiseliv, Innovasjon Noreg, DSB, Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal vidareføre det haldningsskapande arbeidet overfor aktørar som driv med utleige av fritidsbåtar.

Regjeringa vil vurdere om det bør stillast særskilde krav til både leigar og utleiegar av fritidsbåtar. På Island må til dømes utanlandske borgarar leggje fram dokumentasjon på at dei oppfyller krava som gjeld på Island, dersom de skal føre eit islandsk fritidsfartøy. Det kan til dømes vere eit internasjonalt båtførarbevis.

### 8.2.5 Fart og ferdsel med fritidsbåtar

Fartsrestriksjonar på sjøen kan regulerast med heimel i fleire lover, deriblant lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (hamne- og farvasslova). Alminnelege reglar om fart er fastsette i forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensningar i sjø, elv og innsjø. Mellom anna inneheld denne forskrifta aktsemdsreglar for fartøy og fartsgrenser ved passering av badande. I tillegg gir forskrifta kommunane mynde til å fastsetje lokale fartsforskrifter. Det er fastsett 125 slike lokale forskrifter fordelt på 95 kommunar. Om lag ein fjerdedel av forskriftene

er registrerte i Kystverkets digitale kartløyising for registrering av lokale fartsforskrifter.<sup>4</sup> Fartsforskriftene etter hamne- og farvasslova gjeld likt for alle typar fartøy, også fritidsfartøy. Vidare kan kommunane med heimel i hamne- og farvasslova regulere orden i og bruk av eige sjøområde. Slik regulering kan til dømes vere regulering av bruk av fritidsfartøy. Enkelte kommunar har brukt tilgangen til å regulere bruk av fritidsfartøy til å fastsetje særskild regulering for bruk av vasskuter.

I Prop. 86 L (2018–2019) foreslår regjeringa at det framleis skal vere høve til å regulere fart og ferdsel med fritidsfartøy med heimel i ny hamne- og farvasslov. Regjeringa foreslår at departementet kan fastsetje ferdselsreguleringar i farvatnet, mellom anna om fart og ferdsel med fritidsfartøy. I tillegg blir det foreslått ein eigen heimel for kommunane til å regulere ferdsel med fritidsfartøy. Forslaget gir departementet høve til å fastsetje generelle fartsgrenser for fritidsfartøy. Dersom slike generelle fartsgrenser blir fastsette, vil kommunane kunne justere fartsgrensa i eige sjøområde ut frå lokale behov. Om generelle fartsgrenser skal innførast, vil bli vurdert dersom det viser seg å vere behov for det. Stortinget behandla lovproposisjonen 4. juni 2019.

### 8.2.6 Obligatorisk småbåtregister

Småbåtregisteret blei vedteke oppretta i 1994 og sett i regulær drift 1. januar 1998. Registeret samla inn, samordna og systematiserte data om fritidsbåtar. Registeret avløyste det tidlegare desentraliserte båtregisteret som var administrert av dei lokale politistyresektorene, og som det var funne betydelege manglar ved. Registeret var drive av toll- og avgiftsetaten og hadde ei sentral eining lokalisert i Fredrikstad. Bakgrunnen for at toll- og avgiftsetaten blei vald som registreringseining, var at etaten hadde under oppbygging tilgjengelege datasystem som var særleg eigna til å vareta ei registreringsordning. Vidare ville toll- og avgiftsetaten vere ein betydeleg brukar av opplysningar frå registeret, og etaten ville dessutan ha interesse av opplysningane dersom Stortinget skulle ønskje å innføre ei avgift på båtar.

Registeret blei avvikla av Bondevik II-regjeringa. Redningsselskapet driv i dag eit frivillig register av småbåtar. Fritidsbåtar mellom 7 og 15 meter kan frivillig registrerast i Sjøfartsdirektoratets sitt skipsregister, og fritidsbåtar over 15 meter skal registrerast i skipsregisteret.

<sup>3</sup> Lov av 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll av produkter og forbrukertjenester

<sup>4</sup> <https://kart.kystverket.no/fartsforskrift>

**Boks 8.4 Sakkunnig råd for fritidsfartøy**

Rådet skal medverke til å fremje tryggleik ved bruk av fritidsfartøy og koordinere initiativ mellom aktørane. Rådet gir faglege råd i saker som gjeld sjøvett og fritidsfartøy, og skal mellom anna leggje vekt på

- tryggleik for liv, helse, miljø og fartøy
- førebyggjande arbeid overfor brukarar av fritidsfartøy
- kompetanse og sertifisering

Rådet består av

- Redningsselskapet
- Kongelig Norsk Båtforbund
- NORBOAT
- NHO Reiseliv
- Norges Motorsportsforbund
- Norges Padleforbund
- Norges Seilforbund

Offentlege styresmakter med ansvar på eller knytt til fritidsbåtområdet:

- Sjøfartsdirektoratet
- Kystverket
- Politidirektoratet
- Miljødirektoratet
- Hovudredningsentralane
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Nærings- og fiskeridepartementet (observatør)
- Statens havarikommisjon for transport (observatør)

Regjeringa meiner at dagens ordning med Redningsselskapet sitt småbåtregister kombinert med frivillig registrering av fritidsbåtar over 7 meter i Skipsregistrene (NOR), der det er ønske om realregistrering, er ei formålstenleg løysing. Regjeringa har derfor ikkje planer om å innføre et obligatorisk småbåtregister på nåværende tidspunkt.

### 8.3 Haldningsskapande arbeid

Haldningsskapande arbeid er eit av dei viktigaste tiltaket som kan medverke til å redusere talet på ulykker med fritidsbåtar, og Sjøfartsdirektoratets førebyggjande arbeid for å redusere ulykkes-talet i fritidsbåtflåten er ei sentral oppgåve.

Sjøfartsdirektoratet etablerte i 2017 ein eigen seksjon for fritidsfartøy for å styrkje arbeidet på fagområdet fritidsfartøy. Etableringa av ein eigen seksjon har i større grad bidrege til å tydeleggjere arbeidet Sjøfartsdirektoratet gjer på området. Kystverket deltek i relevante utval og samarbeidsforum med eit spesielt fokus på haldningsskapande arbeid og bevisstgjeringe tiltak innan sjøtryggleik for fritidsbåtbrukarar.

Den årlege Fritidsbåtkonferansen bli arrangert av Sjøfartsdirektoratet og er ein viktig møteplass for politikarar, offentlege aktørar, kompetansmiljø, frivillige organisasjonar og næringa.

Med konferansen ønskjer Sjøfartsdirektoratet å medverke til betre tryggleik for fritidsbåtbrukarar gjennom dialog, erfaringsutveksling og idémyldring. Nærings- og fiskeridepartementet har etablert eit Sakkunnig råd for fritidsfartøy. Arbeidet er delegert til Sjøfartsdirektoratet. Frå 2017 er rådet drive av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket i samarbeid. Rådet er eit samarbeidsorgan for offentlege styresmakter med ansvar på fritidsbåtområdet og frivillige organisasjonar som arbeider for tryggleik på fritidsbåtar.

#### *Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker*

Gjennomgangen i meldinga illustrerer ei rekkje gode haldningsskapande tiltak, men det manglar ei overordna tilnærming – ein nasjonal handlingsplan. Ein slik plan eksisterer på vegtrafikkområdet. Den nasjonale handlingsplanen mot ulykker i vegtrafikken inneheld ein nullvisjon, og utviklinga viser at ulykkene i trafikken går ned.

I stortingsmeldinga «På rett kurs» går det fram at når det gjeld den førebyggjande sjøtryggleiken, har regjeringa som sitt hovudmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Nullvisjonen seier at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Ein slik nullvisjon gjeld òg på fritidsbåtområdet.

Offentlege styresmakter, organisasjonar og frivilligheten bør i enda større grad enn i dag sam-



ordne innsatsen på fritidsbåtområdet. Regjeringa har difor bedt Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkunnig råd for fritidsfartøy om å utarbeide ein nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker.

#### *Tilskotsordning for sjøvettaktivitet*

Den frivillige innsatsen i Noreg er uvurderleg, og frivillige organisasjonar gjer ein viktig innsats for å spreie kunnskap om godt sjøvett. Sjøfartsdirektoratet har sidan 2014 lyst ut midlar til frivillige organisasjonar som driv sjøvettarbeid blant barn og unge, og når gjennom det årleg ut til over 15 000 barn og unge. I 2018 har 79 lag og foreiningar frå heile Noreg søkt om støtte, og det blir tildeelt i underkant av éin million kroner. Barn og unge vil òg kunne påverke vaksne menn, den gruppa som er mest utsett for fritidsbåtulykker.

#### *Redningsselskapet*

Redningsselskapet har i dag sommarskular for barn frå 9 til 13 år ungdomsleirar for ungdom frå 14 til 18 år, og dei arrangerer «Forebyggende Seilas», eit tilbod til 5.–7. klasse. Redningsselskapet ønskjer å styrkje dette tilbodet framover og vil òg mellom anna satse på lokale markeringar langs kysten og lansere eit interaktivt spel som skal vere spennande og lærerikt for barn og unge. Redningsselskapet vil gå i gang med sjøvettkampanjar og symjeopplæring for minoritetsgrupper. Arbeidet med kunnskap og haldningar blant fritidsbåtfolket og fiskarar vil også bli fornya og få eit løft. I tillegg tilbyr Redningsselskapet ei rekkje ulike kurs, mellom anna i tryggleik til sjøs, redning og beredskap.

#### *Sjøvettkampanjer*

Sjøfartsdirektoratet sender ut gratis undervisningsmateriell til skular. Undervisningsopplegget med fokus på sjøvett og sikker bruk av fritidsbåt er populært og når ut til mange elevar over heile landet. Auka kunnskap i befolkninga er eit viktig tiltak for å endre haldningar. Ulike målretta kampanjar er eit viktig førebyggjande tiltak for auka tryggleik. Sjøfartsdirektoratet har i fleire år arbeidd kontinuerleg med at fleire skal bruke flyteutstyr når dei er ute i fritidsbåt. Direktoratet driv kampanjesida «Vis sjøvett» på Facebook og Instagram. Brosjyremateriell om båtførarprøven, internasjonalt båtførarsertifikat og fritidsskipper-sertifikat blir delt ut på messer, og Sjøfartsdirektoratet er til stades for å informere om kor viktig det

er å opparbeide seg kompetanse. Informasjon om båtførarbevis, internasjonalt båtførarbevis og fritidsskipper-sertifikat blir òg distribuert via nettsidene til Sjøfartsdirektoratet og i trykt materiell.

«Klar for sjøen» er ein kampanje som har gått over fleire år. Kjernebodskapen i kampanjen er edru båtføring. Sjøfartsdirektoratet deltek i prosjektgruppa og er med på å planleggje, gjennomføre og evaluere kampanjen.

Alle landsdekkjande organisasjonar på fritidsbåtfeltet er med i «Klar for sjøen». Aktørane er Kongelig Norsk Båtforbund, Kongelig Norsk Seilforening, Noregs Seilforbund, Sjøfartsdirektoratet, Politidirektoratet, AV-OG-TIL, Røde Kors, Redningsselskapet, Kystvakta, Kystverket, NORBOAT, Oslofjorden båteierunion, Friluftsrådernes Landsforbund og Kartverket.

Kystverket samarbeider med ulike interesseorganisasjonar for å betre sjøtryggleiken gjennom merking av skjer og grunner. Kampanjen «Merk skjæret», som er ein samarbeidskampanje mellom Kystverket og Gjensidigestiftelsen der brukarane og fritidsbåteigarane har gitt tips om skjer som burde merkjast, er eit eksempel på dette. Kystverket har mellom anna prioritert dei 1 500 tipsa som kom inn, og merkt om lag 100 skjer og grunner. Kampanjen har både ei praktisk tryggleikside gjennom merkinga og ei haldningsskapande side gjennom utstrekt mediemerksmd. Kystverket har òg samarbeidd tett med sjødivisjonen i Kartverket om å redusere tida det tek å få nye merke inn i sjøkarta.

#### *Sjøkart til fritidsflåten*

Fritidsflåten er ei stor og viktig brukargruppe, og Kartverket jobbar kontinuerleg for å levere oppdaterte sjøkart og visingstenester for denne målgruppa. Sjøkart på papir er tilgjengelege i forskjellige format. Kartverket leverer rettingar til sjøkarta i «Etterretninger for sjøfarende» kvar fjortande dag. Fleire leverandørar tilbyr elektroniske sjøkart tilpassa ulike kartplottarar og handhaldne satellittmottakarar. Dette er i praksis ofte gode løysingar til sitt bruk, sjølv om løysingane ikkje oppfyller krav fastsette av Den internasjonale maritime organisasjonen (IMO) for navigasjonssystem utan bruk av offisielle papirkart i profesjonelle samanhengar. For å stimulere til hyppigare oppdatering av kartdata til brukarane endra Kartverket i desember 2016 vilkåra i distribusjonsavtalen med leverandørane i fritidsbåtmarknaden. Sjøkart som tilsvarer både papirkarta og dei elektroniske karta, er tilgjengelege via Kartverkets innsynsløysing noregskart.no.

Denne måten å sjå på karta på er best eigna til førehandsplanlegging.

#### 8.4 Politiets sjøteneste

Saman med mellom andre Redningsselskapet, Kystvakta, frivillige organisasjonar og kommunal beredskap er politinærvær på sjøen eit viktig innslag i sjøtryggleiken og kystberedskapen lokalt. Med enkelte unntak høyrer det inn under politiet å handheve regelverket for åtfærd til sjøs. I 2018 inngjekk politiet og Redningsselskapet ein beredskapsavtale. Den gir politiet høve til å bruke 50 redningsskøyter langs heile kysten. Avtalen vil føre til styrkt beredskap og redusert responstid ved politioperative aksjonar. Førsteprioriteten til redningsskøytene er å levere søk- og redningsberedskap (SAR) koordinert av hovudredningsentralane. Gjennom beredskapsavtalen kan politiet rekvirere redningsskøyter i alle politidistrikta i akutte situasjonar. Ved samtidskonflikt vil SAR-opdrag normalt ha førsteprioritet. Avtalen inneber frakt av polititenestemenn til oppdrag på øyar eller stader der det er raskare eller meir praktisk å komme sjøvegen enn med bil. Det kan dreie seg om fleire typar politioppdrag, men det er ikkje snakk om å bruke redningsskøyter til eksempelvis promillekontroll eller kontroll med bruk av redningsvest.

Politiet på sjøen har i utgangspunktet same oppgåve som på land. Det inneber å vere synleg til stades for å medverke til å hindre uønskt og farleg åtfærd og førebyggje ulykker og andre uønskte hendingar. Vidare har politiet som rettshandlevande styresmakt til oppgåve å gripe inn mot ulovleg verksemd. Politiet etterforskar saker og hendingar der det er rimeleg grunn til å undersøkje om det er gjort noko straffbart. Sidan poli-

tiet disponerer relativt små båtar, blir tenesta i praksis utført i fjordar og relativt nær land.

Politiet ser sjølv på det å vere til stades og drive kontrollverksemd som eit vesentleg bidrag til god sjøtryggleik. Innanfor dei eksisterande økonomiske rammene og vilkåra ønskjer politiet å vere best mogleg representert på sjøen, i fritidsbåtmiljø og elles der sjøtryggleik står sentralt. Politiet må sjå sjøtenesta i samanheng med andre oppgåver og prioriteringar i politidistrikta. Også innkjøp av materiell, til dømes politibåtar, kviler på prioriteringar i politidistrikta. Politidirektoratet sender årleg ut eit eige disponeringsskriv for sjøtenesta der dei nasjonale prioriteringane for tenesta er fastsette. I tillegg til at fysisk nærvær er rekna for å ha ein førebyggjande effekt, gjennomfører politiet kontroll av båtførarar med omsyn til både alkoholpåverknad og bruk av andre rusande eller bedøvande middel, kvalifikasjonane til båtførarane og bruken av flyteutstyr. Politidirektoratet har pålagt politidistrikta å rapportere om aktiviteten. Kvart politidistrikt har ansvaret for å organisere sjøtenesta på grunnlag av disponeringsskriv frå Politidirektoratet og lokale utfordringar. Politiet har stort fokus på førebygging retta mot fritidsbåtane. Vidare er det ein del av politiets sjøteneste å handheve regelverket for laksefiske og fangst av hummar.

I førebyggjande augemed samarbeider politiet med Kystvakta og Skjærgardstenesta i Oslofjordområdet. I kontrollsamanheng samarbeider politiet med Kystvakta både når det gjeld handheving av reglane om krav til fritidsbåtar og fangstføresegnene (laks og krabbe). Statens naturoppsyn er samarbeidspartnar når det gjeld kontroll med etterlevinga av føresegnene i småbåtlova, lov om laksefisk og innlandsfisk m.v. og naturmangfoldslova.

## 9 Økonomiske og administrative konsekvensar

Regjeringa har i denne meldinga beskrive samhandling mellom aktørane når det gjeld førebyggjande sjøtryggleik og kystberedskap. Meldinga gir ein status på område som blei omtalte i Meld. St. 35 (2015–2016) *På rett kurs – Forebyggende sjø-sikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*, og går gjennom Sjøfartsdirektoratets arbeid knytt til næringsfartøy og ulykker. Vidare omtaler meldinga sjøtryggleik i nordområda og tryggleik på fritidsbåtar.

Tiltaka som er beskrivne i meldinga, blir gjennomførte innanfor gjeldande budsjetttrammer og

får ikkje administrative konsekvensar å snakke om.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

Tilråding frå Nærings- og fiskeridepartementet 21. juni 2019 om Samhandling for betre sjøtryggleik blir send Stortinget.

---

---





Bestilling av publikasjoner

Tryggings- og serviceorganisasjonen til departementa  
[www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)  
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonane er også tilgjengelege på  
[www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Omslagsfoto: Camilla Bredde Pettersen  
Redningsselskapet: Redningsskøyta RS Hans Herman Horn  
Alicia Hamer/Norsk Polarinsittutt:  
Kronprins Haakon på tokt i Framstredet i 2018

Trykk: Departementenes sikkerhets- og  
serviceorganisasjon – 06/2019

