

Stortinget den 9 januar 2012

Referatet er kopiert fra Stortingets nettsted

Sak nr. 3 [16:16:00]

Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou (H) til nærings- og handelsministeren:

«Sikkerheten på sjøen er viktig av mange grunner. For dem som har sin arbeidsplass der, blir dette et spørsmål om arbeidsmiljø. For de tusenvis som bruker båt på vei til skole og jobb, blir det snarere et spørsmål om trafiksikkerhet. For fritidsbåteiere blir det et spørsmål om trygghet i lokalsamfunnet. Sommeren 2011 ga mange nordmenn gode skjærgårdsminner. Likevel har ferdselen på sjøen krevd unormalt mange liv. At vi klarer å høste viktige erfaringer fra disse dramatiske ulykkene er helt nødvendig for at vi skal kunne drive forebyggende arbeid. Ved større havarier med fritidsbåter fremkommer det av og til aspekter ved hendelsesforløpet som tilsier at ulykken burde ha vært gransket nærmere av instanser som Statens havarikommisjon for transport.

Hvilke konkrete tiltak mener statsråden vi bør gjennomføre for å redusere antallet alvorlige ulykker på sjøen?»

Ingjerd Schou (H) [16:17:40]:

Jeg har ønsket å sette dette temaet på dagsordenen fordi jeg er urolig for regjeringens vilje til å gjennomføre tiltak som bedrer sikkerheten. Regjeringen har imidlertid bemerket seg positivt ved å innføre obligatorisk båtførerbevis, men det er fortsatt en lang vei å gå. La meg komme med et eksempel.

Det finnes ingen helhetlig oversikt over personskader i forbindelse med bruk av fritidsbåt, bare over antall omkomne i slike ulykker. Siden år 2000 har 353 personer blitt drept i ulykker med fritidsbåt. De siste årene har vi dessverre sett en stigende trend. Mens 24 døde i norsk farvann i 2007, omkom 33 i 2010. Det er rundt 380 000 fritidsbåter over jollestørrelse i Norge. Det betyr at vi har omtrent en båt per tiende innbygger over 18 år. Det er en båt tetthet i verdenstoppen.

Sikkerheten for passasjerer og førere av fritidsbåter er derfor en alvorlig utfordring. Men for å bedre sikkerheten til sjøs er det flere konkrete tiltak vi kan iverksette. Noen er kostbare, andre tiltak innskrenker friheten til de sjøfarende. Jeg skal nevne et eksempel som er ingen av delene.

I det siste har vi sett dødsulykker der båter med racingskrog har vært innblandet. Sommeren 2011 var i så måte svært dramatisk. Da omkom ni mennesker i to serier av alvorlige fritidsbåtulykker. Når politiet rutinemessig gjør sine undersøkelser i forbindelse med slike ulykker, vurderer de kun om det foreligger straffbare forhold. Saken henlegges dersom dette ikke er tilfellet. For å kunne drive forebyggende arbeid er det svært viktig å vite den bakenforliggende årsaken til disse ulykkene. Jeg vil gå så langt som å si at allmennheten har et krav på å få vite årsaken, dersom denne kan la seg avdekke. Er det båttypen som er årsaken til ulykken? Er det dårlige seilerferdigheter? Er det tekniske mangler? Er det merkingen langs kysten og til sjøs?

Statens havarikommisjon for transport passer ypperlig til å frembringe svar på disse spørsmålene. Havarikommisjonen er vår offentlige undersøkelseskommissjon. Formålet er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker. Havarikommisjonen skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Denne kommisjonen startet med luftfart i 1989 og har i løpet av 20 år blitt utvidet til å omfatte jernbane, veitrafikk og sjøfart. Men den omfatter altså ikke fritidsbåtulykker. Det er unektelig ganske merkelig at en yrkesfisker som forulykker i en fritidsbåt, blir gjenstand for Havarikommisjonens granskning, mens en fiskehandler som gjør det samme, ikke blir undersøkt.

I høst behandlet næringskomiteen Prop. 143 L for 2010–2011 om endringer i sjøloven. Vi har merket oss at regjeringen ikke foreslo granskningsplikt ved arbeidsulykker der ingen har mistet livet. Sjømannsorganisasjonene og LO hadde innvendinger mot dette.

Når det gjelder sikkerheten for fritidsbåter, var Kongelig Norsk Båtforbund klar på at de ønsket at alvorlige fritidsbåtforlis skulle komme inn under granskningsplikten. I Dokument 15:1925 for 2010–2011 kommer det imidlertid fram at Nærings- og handelsdepartementet ikke fremmet forslag om slik undersøkelsesplikt, bl.a. ut fra ressurs hensyn, og at det ikke er et slikt krav i internasjonalt regelverk.

Regjeringen ville ikke pålegge Havarikommisjonen å undersøke båtulykker fordi dette kostet så mye penger. Vel, Høyre har funnet ut hva dette faktisk ville kostet, og vi har også fått svar. Det er interessant lesning, og jeg siterer fra svar på spørsmål 408 fra finanskomiteen, ved Høyres fraksjon, av 18. oktober i fjor:

«I løpet av de siste 10 år har det i gjennomsnitt vært mellom 30 og 35 omkomne per år i fritidsbåtulykker fordelt på mellom 25 og 30 ulykker. Dersom SHT skulle undersøke disse ulykkene, ville det kreve 6-7 nye sjøfartsinspektører og 1-2 administrative stillinger. I tillegg ville det kreve økte kostnader knyttet til praktisk gjennomføring av undersøkelsene. SHT har estimert at de budsjettmessige konsekvensene av å skulle undersøke fritidsbåtulykker med omkomne, vil være 8,2 mill. kroner per år. Dersom forpliktelsen skulle reduseres

til å gjelde for ulykker med to eller flere omkomne, ville ressursbruken være betydelig mindre ettersom de fleste ulykkene har bare én omkommet.»

I Høyres alternative budsjett har vi tatt høyde for dette. Vi har lagt inn en oppstartsbevilgning på 5 mill. kr, slik at Havarikommisjonen kunne fått anledning til å granske de alvorlige fritidsbåtulykkene som måtte komme i 2012.

Regjeringens uvilje til Havarikommisjonen og fritidsbåtulykker synes jeg illustrerer regjeringens satsing på sjøsikkerhet ganske godt. De seiler i fremmed farvann, mens de har satt losen på land og kastet draftet over bord.

Eksempelet jeg har vist til, er et målrettet tiltak som jeg håper statsråden kan trykke til sitt bryst i dag. Jeg er klar over at statsråden har satt ned en kommisjon, et nytt utvalg, for å vurdere disse spørsmålene. Jeg er imidlertid interessert i hvilke tanker statsråden selv har gjort seg om sikkerheten på sjøen, og da særlig om fritidsbåtulykker. Hvilke konkrete tiltak ønsker ministeren å vurdere?

Jeg registrerer også at statsråden ikke selv tidligere har hatt tanker om dette viktige emnet, men velger å henvise til arbeidet i en regjeringsoppnevnt kommisjon. Jeg synes ikke det bør begrense den gode debatten vi skal ha i dag. Jeg vil uansett gå litt mer i dybden på dette temaet.

Et annet svært målrettet tiltak for å styrke sikkerheten til sjøs vil være å gi bl.a. Redningsselskapet en mer sentral rolle. Alle gode krefter trengs for å kunne trygge kysten vår, og Redningsselskapet har lange tradisjoner i Norge. Dessverre har også Redningsselskapet hatt trange kår under denne regjeringen. De søkte om 75 mill. kr fra regjeringen, men ble avspist med 44 mill. kr. Så fikk de 10 mill. kr ekstra, etter at regjeringen hadde kuttet i midlene til fiskerihavner. De rød-grønne tar fra én del av Kyst-Norge og gir til en annen – ikke akkurat en vinn-vinn-situasjon. I tillegg vil omleggingen av fordelingsnøkkelen for tippemidler gi svært negative utslag for Redningsselskapet.

Jeg avventer statsrådets svar og kommer ytterligere tilbake.

Statsråd Trond Giske [16:24:39]:

Representanten Schou stiller spørsmål om hvilke konkrete tiltak som bør gjennomføres for å redusere antallet alvorlige ulykker med fritidsbåter på sjøen.

Sommeren 2011 skjedde det dessverre flere alvorlige ulykker med fritidsbåt, med flere omkomne. Det er fryktelig trist når det som skal være en god opplevelse, nemlig det å være på sjøen, får et tragisk utfall. Ekstra vondt er det når ungdom med hele livet foran seg går bort. Derfor er jeg opptatt av at vi nå må se på hvilke grep som kan gjøres for å redusere antall ulykker til sjøs.

De som deltok i debatten i tilknytning til interpellasjonen til Kari Henriksen her i denne sal 20. oktober i fjor, vil huske at vi hadde en konstruktiv debatt der jeg bl.a. redegjorde for hvilke tiltak regjeringen har iverksatt. Jeg informerte da om at det er nedsatt en arbeidsgruppe med bred sammensetning som skal vurdere sikkerheten til fritidsbåter i et bredt perspektiv, herunder foreta en vurdering av årsaker til at ulykker oppstår. Alle offentlige instanser som er involvert i sikkerhet til sjøs, er med i arbeidsgruppen. Jeg har gitt arbeidsgruppen frist til 1. april 2012 for å avgi sin rapport.

Det er imidlertid ikke slik at regjeringen og andre aktører sitter stille og venter på arbeidsgruppens rapport. Det pågår kontinuerlig et arbeid for å hindre at ulykker skjer, blant både offentlige instanser og private aktører. Sjøfartsdirektoratet foretar f.eks. fortløpende tilsyn med sikkerhet på fritidsbåter og er i full gang med å planlegge et opplegg for sommerens aktiviteter med holdningsskapende kampanjer og informasjonstiltak. Sammen med Vis Sjøvett og Redningsselskapet vil Sjøfartsdirektoratet også i år organisere Sjøvettdagene, der tusenvis av skoleungdommer får kunnskap om sjøvett. Sjøfartsdirektoratet arbeider dessuten med å innføre et frivillig internasjonalt båtførerbevis, som etter planen skal kunne tilbys båtførerne allerede i vår.

Kystverket jobber også med å gjøre kysten trygg og tilgjengelig for fritidsbåter og planlegger bl.a. å merke en indre led for fritidsbåter over Rakkebåene i Vestfold, et urent farvann som er krevende å krysse for fritidsbåter. Kystverket vil nå i vår dessuten bistå lokale myndigheter i å utarbeide lokale fartsforskrifter der slike ikke er fastsatt. Redningsselskapet gjør som kjent også en formidabel innsats på sjøen og planlegger sine aktiviteter for båtsesongen 2012. I tillegg vil kampanjen Klar for sjøen, som er et fellesprosjekt mellom private aktører og myndighetene, også i 2012, på båtmesser, festivaler og andre arrangement, fokusere på bruk av alkohol og føring av båt. Dessuten gjør politiet en viktig innsats med å håndheve reglene til sjøs. De gjennomførte i fjor over 8 000 kontroller.

Etter initiativ fra **Kongelig Norsk Båtforbund** ble det rett før jul inngått et spleiselag mellom offentlige myndigheter og private aktører for å iverksette en omfattende undersøkelse om fritidsbåter. Dette vil være den mest omfattende undersøkelsen om bruk av fritidsbåt som har vært gjort i Norge noensinne. Resultatene av denne undersøkelsen, som etter planen skal være klar i mars måned, vil gi alle aktører et bedre grunnlag for å fatte gode beslutninger.

Jeg vil også minne om at det i de senere årene er satt i verk flere tiltak for å bidra til økt sikkerhet til sjøs ved bruk av fritidsbåter. Blant annet har denne regjeringen innført krav til obligatorisk båtførerbevis, vi har innført en sanksjonsordning for den som begår grove brudd på regelverket til sjøs, og vi har tatt initiativ til en holdningsskapende kampanje om bruk av vest for voksne menn i 2010 og 2011. Det er også foretatt en rekke forbedringer av farledene de senere årene for å gi fartøyene en tryggere seilas.

Det foregår altså en hel rekke aktiviteter, og det arbeides godt blant både offentlige og private aktører for å redusere antall ulykker til sjøs.

Men alle som har jobbet med sikkerhet – det være seg for fritidsbåter eller for nyttetraffic – vet at det kreves møysommelig og systematisk arbeid over tid å heve sikkerheten til sjøs. Det finnes ingen enkle grep eller enkelttiltak som på kort sikt kan føre til en dramatisk nedgang i antall ulykker på sjøen.

Jeg har imidlertid tillit til at sjøfartsdirektøren og alle instanser som nå er involvert i arbeidsgruppen, vil snu hver en stein for å se på hvilke tiltak som kan iverksettes for å bedre sikkerheten for fritidsbåter på sikt. Jeg ser fram til å se hvilke forslag arbeidsgruppen vil fremme, og jeg kan forsikre om at regjeringen vil vurdere alle tiltakene grundig.

Til sjuende og sist: Det aller viktigste bidraget til sikkerheten til sjøs er likevel at hver enkelt båtfører sørger for å utvise godt sjøvett og tar hensyn til de farer vi vet det er forbundet med å ferdes på sjøen. Uansett hvilke tiltak vi som fellesskap setter i verk – og vi skal sette i verk mange – er det også det individuelle ansvaret for sikkerheten til sjøs som vil avgjøre om vi lykkes i arbeidet mot ulykker på sjøen.

Ingjerd Schou (H) [16:29:13]:

Takk til statsråden for svaret.

Båtlivet er svært viktig for veldig mange nordmenn. Vi er blant de land i verden som har størst tetthet av fritidsbåter. Vi har også lange tradisjoner i vårt land som båtbyggere og brukere av sjøen. Det er et bindeledd for generasjoner.

Når jeg hører statsråden nevne alle de gode tingene som denne regjeringen gjør på området, må jeg bare si at når det gjelder forebyggingsdelen, med båtførerbevis – jeg kan for øvrig anbefale statsråden et slikt, for jeg har vært innehaver av et sånt båtførerbevis nå i 20 år – mer informasjon, undersøkelser som gjøres i samarbeid med Kongelig Norsk Båtforbund for å se på hvordan bruken av fritidsbåt faktisk er, så er alt dette gode og viktige ting.

Jeg har også stor forståelse for at statsråden imøteser det gode utvalgsarbeidet som skal være ferdig 1. april, for jeg tror det kommer opp gode initiativer. Det jeg imidlertid er meget skeptisk til, er at disse tragiske og svært omfattende hendelsene, med mange døde som vi har hatt de senere år, og med den økningen i antall døde som også skjer ved bruk av fritidsbåter på sjøen, ikke allerede har resultert i at statsråden faktisk vil innføre også for denne type ulykker granskningsplikt for Havarikommisjonen, som gradvis har fått utvidet sitt virke fra den ble opprettet i 1989, fra vei til jernbane og båt – alt det som ligger under Havarikommisjonen – og at statsråden og regjeringen ei heller nå kan

mene noe og si noe om at granskningsplikten også skal gjelde for de fritidsbåtulykkene med f.eks. mer enn én omkommet og død.

Det er klart at jeg forstår at dette handler om ressurser, men det handler også om bruken av den kompetansen som ligger i Havarikommisjonen, og at det er viktig at vi får kunnskap om årsaksforholdene: Er det merkingen vi som ansvarlige myndigheter har ansvaret for? Er det båtførerens rolle? Er det utformingen av skrog, eller er det andre tekniske ting? Det å kunne ha brukt Havarikommisjonen, at den hadde hatt granskningsplikt også overfor denne type ulykker – tragiske og forferdelige ulykker som rammer – hadde jeg nok forventet at statsråden på egen kjøll skulle svare på istedenfor å henvise til et utvalgsarbeid som kommer 1. april.

Jeg er svært lei for å si at det kan virke som om statsråden synes at dette er for trivielle oppgaver for en havarikommisjon. Jeg håper virkelig at jeg tar feil i så henseende.

Statsråd Trond Giske [16:32:27]:

Det er full anledning for Havarikommisjonen å ta opp de sakene som de selv ønsker. Spørsmålet er om det skal innføres et generelt påbud om å granske alle slike typer ulykker. Det har vi hittil ikke funnet ressursvarende. Så får vi se om denne utredningen nå bringer andre synspunkter på dette. Vi er åpen for å høre resultatene av det.

Jeg mener at vi hele tiden må vurdere om de ressursene vi setter inn, virker best mulig når det gjelder å få ned antall ulykker. Det må være målet at ressursbruken når maksimalt mulig resultat.

Ingrid Heggø (A) [16:33:18]:

Vi har ingen liv å mista, ei heller på sjøen. Men dessverre skjer dette, og det er ikkje berre dei krevjande vêrforholda langs norskekysten som tek liv, men òg det at vi set oss sjølve i fare.

Med romjulsorkanen Dagmar friskt i minne: Noreg har ofte krevjande vind-, sjø- og temperaturforhold. Noreg har ein av verdas største tettleik av fritidsbåtar, som det òg vart sagt her. Mange stader i Noreg brukar ein båten året rundt, m.a. til persontransport, til arbeid og skule, og ikkje minst til utleige til turistar. Her er hovudutfordringa vêret, vil eg påstå. Men dessverre har fyll og fart på kvelds- og nattetid vist seg å vera ein leik med livet, ikkje berre for ein sjølv, men òg for andre. Som oftast køyrer ein ikkje åleine heller. Ein har gjerne båten full av

festglade menneske. Det er slike ferder ein bør takka nei til. Det er slike ferder vi må hindra at skjer.

Kva som kan gjerast, er tema her i dag. Det er nok ikkje berre eitt svar på det, men fleire. Det er i dag påbode med redningsvest og flyteutstyr tilgjengeleg i båten, men det å ta på seg vesten sit dessverre langt inne. Og kven er det som slurvar mest? Jo, det er far, som sjølv sikkert reknar med å greia seg om han dett i sjøen. Heldigvis har Stoltenberg-regjeringa innført krav om båtførarbevis for dei som er fødte 1.januar 1980 eller seinare, og båtførarar på større båtar enn 8 meter og/eller større motor enn 25 hestekrefter.

Vi i Arbeidarpartiet si stortingsgruppe har teke ulukkene inn over oss. Sjølv om alderen er høgare enn det kravet tilseier, har nærare 15 representantar no meldt seg på båtførarprøva til våren.

Det er mange haldningskampanjar som har vore prøvde, noko som vi òg må fortsetja med. Vi må vurdera om regelverket i dag er stramt nok. Dette vert gjort kontinuerleg. Fiskeri- og kystministeren vår har sett i gang Kystverket for å sjå på fartsgrensene. Dette er viktig. Her vurderer ein om ein skal fortsetja med at ein kommunalt kan ha moglegheiter for ulike fartsgrensar, eller om ein skal ha same regelverk overalt. Kystverket sjølv kan utanfor hamnedistriktet fatta enkeltvedtak om fartsgrensene. Kystverket skal konkret vurdera nye forskrifter som kan betra sikkerheita for ferdsla langs kysten.

Vidare har næringsministeren på ein glimrande måte beskrive kva som vert gjort frå Næringsdepartementet si side. Arbeidarpartiet meiner dette er eit viktig tema å debattera, og eg er svært nøgd med at det no er sett ned ei arbeidsgruppe som ser på sjøsikkerheita langs heile kysten, og som vurderer alle aspekt knytte til sikkerheit på småbåtar.

Vi ser fram til at gruppa kjem med sine tilrådingar og konklusjonar.

Harald T. Nesvik [16:36:38]:

Hvor mange råd og utvalg skal vi ha? Hvor mange komiteer skal drive og jobbe før de kommer med konkrete forslag? Hvor mange menneskeliv skal gå tapt langs kysten før vi setter oss ned og blir enige om mål, midler og virkemidler?

Jeg skal bruke et par eksempler, men først vil jeg gi en stor honnør til interpellanten som tar opp problemstillingen. Det er en stor og viktig problemstilling som her blir reist. Statsråden var inne på i sitt svar at Havarikommisjonen selvfølgelig på egen kjøll kan velge å ta opp saken. Men spørsmålet er om det ikke skulle vært gitt noen føringer slik at man nettopp innenfor gitte kriterier bør ta opp saken, fordi hendelsesforløpet er svært viktig i en del sammenhenger.

Veldig ofte når man ser på nyhetene etter en fritidsbåt- eller småbåtulykke, sier man at man antar at det har vært høy fart til tross for at det ikke har vært noen vitner. Man sier at det kan være alkohol inne i bildet og uvettig kjøring. Det er nettopp dette en gransking av hendelsesforløpet skal kunne vise, slik at bl.a. de pårørende skal kunne få vite hva som er det reelle hendelsesforløpet, og ikke bare få noen antakelser som kommer der og da.

Det er klart det er ressurskrevende, men det er svært mye her i samfunnet som er ressurskrevende og som vi faktisk bruker ressurser på for å finne ut av. Jeg tror at når det gjelder disse fritidsbåtulykkene, er det viktig at vi gjør en del.

Stortinget har, som representanten Heggø var inne på, også fattet en del vedtak. Man har satt en promillegrense til sjøs, man har satt krav om redningsvest om bord i båt – ikke på folk, men om bord i båt. Det en mangler, er hvordan man skal følge det opp. Det er spesielt å si at vi innfører en promillegrense til sjøs, men de som skal kontrollere promillegrensen, har ikke båt. Nei, da skal man stå på kaia og prøve å vinke folk inn: kom hit, vi må ta en promillekontroll av deg! Dette er et faktum. Fra denne talerstolen har tidligere justisminister Knut Storberget oppgitt følgende, og det er fakta: I perioden mai–september er det på strekningen fra Bergen til Trondheim én politibåt som er operativ – én! Det er mange av dem i Oslofjorden, men det er svært få langs kysten. Utover denne perioden er det ingen operative politibåter. Jeg er veldig spent på å høre nærings- og handelsministeren forklare meg hvordan de skal ta promilletester. Skal de stå på kaia når båtene kommer inn, eller når de reiser ut? Her er det en del å gripe fatt i.

Når det gjelder Redningsselskapet, var regjeringens forslag til budsjett av en sånn karakter at Redningsselskapet så seg nødt til å varsle at hvis dette budsjettet ikke ble endret, måtte muligens to redningsskøyter legges til kai. Dette tok mange representanter fra opposisjonen opp, fordi dette var en livsfarlig svekkelse av beredskapen langs kysten. Heldigvis kom det 10 mill. kr ekstra på plass, slik at man kan få en litt bedre tjeneste. Det er rett og slett en skam at man ikke klarte å få på plass et tilstrekkelig beløp til Redningsselskapet, slik at de kan fortsette den fantastiske innsatsen de gjør hver eneste dag langs kysten. Dette er en viktig sak.

Vi har samme problemstilling knyttet til merker og fyr. Man har havner og farleder som må styrkes. Videre er det ikke til å komme vekk fra at i hvert fall langs kysten er Stad skipstunnel et ekstremt viktig tiltak å få på plass både for dem som har arbeidsplassen sin på sjøen, og også for dem som farter langs kysten med fritidsbåt og også for annen nyttetraffic. Der vil regjeringen nok en gang – det er i hvert fall 18. gang – sette i gang en ny utredning. Dette viser at det er forferdelig mye prat og utrolig lite handling.

Alf Egil Holmelid (SV) [16:41:51]:

Eg vil takke representanten Ingjerd Schou for å ha teke opp eit viktig spørsmål.

Dette er ei sak som har vore diskutert mange gonger før her i salen, både i interpellasjonar og i tilknytning til andre saker, f.eks. saka om endring av sjølova. Det har fleire gonger vore brei diskusjon og relativt stor einigheit om at dette er eit område som treng stor merksemd frå denne salen.

Det er tragisk når nokon mistar sine kjære i ulykker på sjøen. Sist sommar hadde vi altfor mange ulykker, og det er ein situasjon vi må unngå i framtida. For å møte denne utfordringa må vi skaffe oss innsikt i utviklinga av fritidsbåtane. Derfor har regjeringa sett ned ei brei samansett arbeidsgruppe som skal ta fatt i denne problemstillinga. Samtidig er det viktig å ha ein offentleg debatt om desse spørsmåla og setje i verk tiltak parallelt med den utgreiinga som føregår i arbeidsgruppa.

Som vi tidlegare har vore inne på i denne salen, er det ingen enkle, konkrete tiltak eller eit enkelttiltak som løyser den store utfordringa vi står overfor. Når vi har diskutert dette i denne salen før, har vi kome fram til at det er eit breitt spekter av tiltak ein må gå inn i og utforske for å kome fram med konkrete forslag for at vi skal klare å møte dei store utfordringane vi står overfor.

Stor fart og manglande bruk av vest er truleg nokre av dei sentrale årsakene til den negative utviklinga vi har hatt når det gjeld ulykker med fritidsbåtar. Vi må vurdere å innføre påbod om at redningsvesten skal vere på og ikkje berre med. Det er også viktig å sjå på fartsgrensene i kystnære farvatn. Utviklinga av fritidsbåtane har vore dramatisk i det siste. Vi har fått ei rekkje båtar med stor fart, og vi har fått ein ganske stor auke i mengda trafikk i sommarmånadene. I det området eg kjem frå, rundt Kristiansand, er det tronge farvatn, og når det i tillegg ikkje alle plassar er fartsavgrensingar, er det ei utfordring å unngå at det oppstår problem. Om ein da i tillegg har promille, er det nesten lagt til rette for at det kan skje ulykker.

Eit anna område som vi må sjå på i tillegg til det som gjeld reglar, lover og eventuelle sanksjonar i høve til lover, er kompetanse. Der har denne regjeringa teke grep ved å innføre båtførarprøve for dei som er fødde i 1980 eller seinare. Det betyr at gradvis vil førarane av fritidsbåtane ha teke førarprøva. Det betyr at vi gradvis får auka kompetansen til dei som er i fritidsbåtar. Det er kanskje eit av dei viktigaste grepa vi kan gjere – kunnskap, som vil føre til haldning, som kjem i tillegg til det som går på restriksjonar og lover.

Kjersti Toppe (Sp) [16:45:28]:

Eg vil starta med å takka interpellanten for å ta opp eit viktig spørsmål, som

svært mange er opptekne av. Ein debatt om det same temaet hadde òg komiteen den 20. oktober i fjor.

I Senterpartiet er vi svært opptekne av å ta vare på sikkerheita på sjøen, ikkje minst etter ei rekkje tragiske ulykker sist sommar, med fleire omkomne. Dette er hendingar som gjer inntrykk på oss alle, og det er viktig å sjå på tiltak med det formål å førebyggja ulykker i framtida.

Eg vil så takka statsråden for eit godt og grundig svar i dag.

Frå Senterpartiet si side ser vi fram til ein brei gjennomgang av regelverket og igangsetjing av haldningsskapande arbeid for å auka sikkerheita for fritidsbåtar.

Eg viser vidare til at det dei seinare åra er sett i verk fleire tiltak for å bidra til auka sikkerheit til sjøs ved bruk av fritidsbåtar. I den samanhengen vil eg nemna innføring av krav til obligatorisk båtførarbevis og ein haldningskampanje for bruk av redningsvest for vaksne menn i 2010 og 2011. Det er òg føreteke ei rekkje forbetringar av farleier dei seinare åra. I tillegg er det innført ei sanksjonsordning for dei som gjer seg skuldige i brot på regelverket til sjøs.

På bakgrunn av ulykkene sist sommar har spørsmålet om påbod om bruk av redningsvest i fritidsbåtar vore oppe som tema. Eg meiner dette er innspel som statsråden bør sjå nærmare på når ein skal gjennomgå dagens regelverk.

Promillegrensa er eit anna tema som er teke opp, noko som eg meiner ein òg bør sjå nærmare på for å førebyggja ulykker. I tillegg til regelverk og haldningsskapande arbeid er det fleire instansar og organisasjonar som gjer eit viktig arbeid for sikkerheita på sjøen, og det er viktig å leggja til rette for god samhandling. Eg vil i samband med det vise til kampanjen «Klar for sjøen». Med slagordet «å være klar for sjøen er å være klar i hodet» fokuserer kampanjen på å få båtføraren til å vera edru og ha sjøen som ei alkoholfri sone.

Slik det elles er i det førebyggjande arbeidet, er det ofte enkle grep som betyr ein stor forskjell. Klarer ein å gjera noko med desse, kan mange ulykker og dødsfall førebyggjast.

I gjennomsnitt druknar over 30 nordmenn kvart år i samband med bruk av fritidsbåt. Minst ein tredjedel av desse har drukke alkohol. For sikkerheita til sjøs er tiltak mot alkoholbruk, for bruk av redningsvest og for å avgrensa høg fart enkle, førebyggjande tiltak. Så enkelt – og det beste er at desse tiltaka er heilt gratis! Eg forventar at arbeidsgruppa kjem inn på desse førebyggjande tiltaka, og eg synest det er veldig bra at Stortinget set denne saka på dagsordenen så ofte som dei har gjort.

Bård Hoksrud (FrP) [16:48:40]:

Mange vil vel kanskje si at nordmenn er født med ski på beina, men for folk langs kysten – de aller fleste som bor langs kysten – er det vel slik at man nesten er født med en båt under beina.

Jeg synes det er bra at statsråden redegjør for arbeidsgruppen, og at han forventer at den skal legge fram sin rapport før 1. april. Sikkerhet og trygghet på sjøen er utrolig viktig for alle dem som bor langs sjøen, men ikke minst for alle dem som ferdes på sjøen, enten det er i næringsssammenheng eller det er i privat sammenheng og fritidssammenheng.

Jeg synes det er bra med kampanjer som f.eks. «Klar for sjøen». Det er en god kampanje.

Jeg registrerte også at statsråden var veldig opptatt av politiet og politiets rolle på sjøen. Så vidt jeg vet, er det slik at sist sommer sto halvparten av alle politibåtene på land, istedenfor å være på vannet og være ute og hjelpe folk, enten det dreide seg om en nødssituasjon eller om å drive forebyggende arbeid – som også er en viktig jobb for politiet. Nesten halvparten av båtene var på land. Det må jo være et stort paradoks, når så mange mennesker mistet livet på sjøen sist sommer. Jeg håper virkelig at regjeringen, i tillegg til alt skrytet fra næringsministeren, tar inn over seg at så mange båter sto på land som faktisk kunne vært ute og drevet aktiv tjeneste.

Som sagt er holdningsskapende arbeid utrolig viktig. Det skjer mye bra, men man må selvfølgelig hele tiden sørge for å holde et enda større trykk oppe, for det er slik at hvis man skal komme videre, må trykket være der. Det må være der hele tiden, det må være kontinuerlig. Jeg må si at jeg ble bekymret da jeg registrerte at regjeringen foreslo å kutte i bevilgningene til Redningsselskapet med over 30 mill. kr – 30 mill. kr til dem som kanskje er den største spydspissen når det gjelder redning av mennesker, når det gjelder redning av verdier, og når det gjelder oljevernberedskap og andre områder der Redningsselskapet bidrar veldig aktivt.

Noe av det som kanskje er mest bekymringsfullt, og som jeg har utfordret Redningsselskapet på, er: Hva blir konsekvensene av de kuttene man nå har gjort? Man har sagt at man skal sørge for at alle båtene i beredskapen fortsatt kommer til å være der. Det er bra. Det var på bakgrunn av at man fikk på plass 10 mill. kr til. Min frykt er at der Redningsselskapet kommer til å kutte, er i det forebyggende arbeidet blant barn og unge, at man faktisk skal få god opplæring i hvordan man skal ferdes på sjøen, og hvordan man skal være i nærheten av sjøen. Det er det som avgjør hvordan fremtiden vil se ut med tanke på ulykkesstatistikken og den dystre statistikken vi har opplevd de siste årene, med stadig flere mennesker som mister livet.

Så registrerer jeg at når man prater om beredskap, er det viktig å ha med seg totaliteten. I fjor opplevde vi at regjeringen, i tillegg til at den ikke har gitt Redningsselskapet de nødvendige bevilgningene, kuttet i Kystvakta her i Sør-Norge. Man hadde tre båter, men det var bare en av dem som var i aktivitet. Den ene båten som var i aktivitet, sendte man til og med til Nord-Norge i perioder, fordi man hadde for få operative døgn i Nord-Norge og man derfor trengte å ha Kystvakta også der, slik at man ikke fikk en skikkelig og god beredskap på sjøen på Sørlandet.

Jeg synes det er veldig bra at interpellanten tar tak i denne problemstillingen, det er en viktig problemstilling. Jeg håper også at statsråden vil komme tilbake på egnet måte når arbeidsgruppen er ferdig, slik at man kan komme i gang med enda flere gode tiltak. Dette er et område hvor vi ikke har noen tid å miste. Kanskje ett av de gode tiltakene som man kunne ha gjort noe med – etter å ha gjennomført 17 utredninger og er i gang med den 18. – er Stad skipstunnel. Den burde vi snart ha gjennomgått nok. Vi vet dessverre at det er mange som mister livet på sjøen på denne strekningen. Det har det vært opp gjennom tidene, så det er definitivt et område hvor man virkelig kunne gjort noe for å redusere faren for dem som er på sjøen, enten det gjelder på fritiden eller det er knyttet til næring. Så det å få på plass Stad skipstunnel bør være noe regjeringen setter fortgang i, at det kanskje snart er nok med utredninger og at det er på høy tid med handling. Der vil jeg også utfordre andre partier i Stortinget, for siste gang saken var til behandling, var det bare to partier som var klare og tydelige på at vi ville ha dette på plass, og det var Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Ingjerd Schou (H) [16:53:46]:

Jeg må takke for en god debatt. Jeg må også takke for de svarene som statsråden har brakt til Stortinget i dag. En vår og en sommer kommer fort, og jeg imøteser 1. april og arbeidsgruppens utredning.

Ser vi på Havarikommisjonens arbeid gjennom 20 år, ser vi at fra år 2000 er 353 mennesker drept i fritidsbåter. Men regjeringen vil fortsatt ikke innføre granskingsplikt for Havarikommisjonen, fordi man vil vite mer nok en gang – og man kutter i Redningsselskapet og setter politibåtene til kai. Til tross for at vi har hatt holdningskampanjer gjennom 20 år når det gjelder redningsvester, båtførerbevis og strengere alkoholregler, så er tallene dystre.

Jeg skjønner ikke at regjeringen og statsråden ikke kan gi Havarikommisjonen granskingsplikt, rett og slett fordi vi trenger å vite det reelle hendelsesforløpet. Det har pårørende krav på og forventninger om, det har vi som styrende myndigheter også krav på og forventninger om, og forsikringsselskapene og en rekke andre aktører har interesser i dette. Dette skjer til tross for at Sjømannsforbundet og Landsorganisasjonen vil ha granskingsplikt, og til tross for

at også **Kongelig Norsk Båtforbund**, som er en paraplyorganisasjon for i hvert fall det meste som er av organisasjoner for båtfolket som ferdes på sjøen i fritid, ønsker at man nå skal få en granskingsplikt. Vi vet at dette vil koste 5 mill. kr hvis vi avgrenser det til mer enn én drept – alle vil jo ønske at vi skal ha et tall som er null, selvfølgelig – og vi vet at det er relativt små penger som skal til for å få en oversikt over et hendelsesforløp, og hvor vi i langt større grad kan være målrettet med de tiltakene som er nødvendige for å gjøre arbeidsplassene på sjøen og livet til alle som bor langs og ferdes langs sjøen i fritidsøyemed, langt tryggere enn det er i dag.

20 år med Havarikommisjonen, og med langt flere år med forebyggende arbeid på sjøen, er de dystre tallene 353 mennesker drept siden år 2000 – altså på elleve år. Gjennom de siste årene er det meldt mellom 8 000 og 11 000 skadetilfeller årlig, og erstatningene har svingt mellom 300 og 450 mill. kr. Tyveri- og havariskadene står for mesteparten av erstatningene. Så det er omfattende skader. Det er høye tall når det gjelder fritidsbåter, som tross alt er en avgrenset aktivitet for veldig mange.

Jeg avventer 1. april. Jeg takker for debatten og ser fram til en vår og en sommer med fortsatt fritidsbåt.

Statsråd Trond Giske [16:56:59]:

Som i den debatten vi hadde i oktober, er det godt å se at det er et sterkt engasjement rundt denne saken i Stortinget. Jeg tror dette er en sak som egentlig ikke skiller oss så mye som partier eller blokker. Dette er en sak som vi er genuint opptatt av, fordi at det å glede seg over sjøen, er noe vi gjør uavhengig av partifarge, og vi ønsker trygghet for dem som bruker sjøen.

Så kan det nok hende at når vi kommer til tiltakene, så vil det bli politisk uenighet om hvor langt vi skal gå, og hvor stort ansvar vi skal legge på enkeltmennesket, kontra hva fellesskapet skal ta seg av.

Jeg må bare korrigere et bilde: Den tiden vi har sittet i regjering, har fellesskapets overføringer til bl.a. Redningsselskapet økt kraftig. Jeg har selv sittet i regjering og bidratt til at de nå får mange millioner kroner fra Norsk Tipping f.eks. som erstatning for de automatinntektene som falt bort da dette ble strammet inn. Også over de ordinære budsjettene har bevilgningene vært gode.

Så får vi også ta med oss de innspillene som kommer fra ulike representanter her. Jeg er sikker på at de som jobber med dette i utvalget, lytter til dette på samme måte som de gjorde i oktober. Selv om datoen er 1. april, er jeg sikker på at utvalget skjønner at dette er alvorlige ting. Vi skal følge opp dette så raskt som overhodet mulig, for å gjøre sommeren trygg for alle som skal glede seg på sjøen.

Presidenten:

Debatten i sak nr. 3 er avsluttet.