

Rapport fra arbeidsgruppe – forskrifter om fart til sjøs etter havne- og farvannsloven

Til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet opprettet 23. januar 2020 en arbeidsgruppe som ble bedt om å utrede behovet for fartsforskrifter for fritidsfartøy og næringsfartøy, og å utarbeide forslag til en eller flere forskrifter om fart for fritidsfartøy og næringsfartøy.

Arbeidsgruppen har vært ledet av Samferdselsdepartementet og har, foruten deltakelse fra departementet, bestått av representanter fra Kystverket. Frist for fremleggelse av rapport for Samferdselsdepartementet var 15. august 2020.

Arbeidsgruppen avgir med dette sin rapport. I tråd med mandatet har arbeidsgruppen utarbeidet et forslag til ny forskrift om fartsgrenser til sjøs. Dersom Samferdselsdepartementet gir sin tilslutning til arbeidsgruppens anbefalinger, foreslår arbeidsgruppen at denne rapporten brukes som høringsnotat.

Innhold

1. Innledning	4
2. Politiske målsetninger om sjøsikkerhet	5
3. Arbeidsgruppens mandat og arbeid	5
3.1. Arbeidsgruppens medlemmer	5
3.2. Mandat.....	6
3.3. Gruppens arbeid	6
4. Gjeldende rett.....	7
4.1. Regulering av ferdsel etter havne- og farvannsloven	7
4.2. Regulering av fart etter annet regelverk	9
4.2. Skandinavisk rett	10
5. Fritidsfartøy.....	11
5.1. Innledning	11
5.2. Trafikk og trafikkutvikling	11
5.3. Årsaker til ulykker med fritidsfartøy	12
5.4. Brukerundersøkelser	14
5.5. Utfordringer knyttet til høy fart	14
5.6. Innspill	17
5.7. Arbeidsgruppens vurdering	19
6. Næringsfartøy	24
6.1. Innledning	24
6.2. Trafikk og trafikkutvikling	24
6.3. Årsaker til ulykker med næringsfartøy	25
6.4. Innspill	26
6.5. Arbeidsgruppens vurdering	27
7. Arbeidsgruppens forslag	28
7.1. Innledning	28
7.2. Forskriftens virkeområde.....	29
7.3. Krav til aktsomhet	30
7.4. Forbud mot ferdsel og ankring ved badeplasser	31
7.5. Digitalisering av forskrifter	32
7.6. Fartsgrenser for fritidsfartøy	33

7.7. Begrepene «fartøy» og «fritidsfartøy»	34
7.8. Statlig fastsatte lokale fartsgrenser	35
7.9 Unntaksbestemmelser	36
7.10 Dispensasjon	37
7.11. Sanksjoner	37
7.11 Overgangsordning	38
8. Økonomiske og administrative konsekvenser	39
9. Forslag til forskrift	40

1. Innledning

Arbeidsgruppen legger med dette frem sin rapport med anbefaling om regulering av fartsgrenser til sjøs. Forskriftsforslaget fremgår av kapittel 9 i rapporten.

Arbeidsgruppens forslag innebærer tre ulike former for statlig fartsregulering på sjøen:

- 1) en generell aktsomhetsbestemmelse og generelle bestemmelser om ferdsel ved badeplasser,
- 2) en generell fartsgrense som vil gjelde for førere av fritidsfartøy, og
- 3) lokale fartsgrenser for nærmere bestemte geografiske områder.

Forslaget til forskrift gjelder de to første punktene. Forslag til fartsregulering som nevnt i det tredje punktet må utarbeides ut fra konkrete vurderinger av det enkelte området, og i samarbeid med kommunene. I tillegg til de tre ulike formene for statlig fartsregulering på sjøen nevnt i punktene over, kan kommunen fastsette lokale fartsgrenser for fritidsfartøy i eget sjøområde.

Forslaget følger havne- og farvannslovens system, som legger opp til ulik regulering av fart for fritidsfartøy og næringsfartøy. Etter havne- og farvannsloven kan staten fastsette forskrifter om regulering av ferdsel med fartøy generelt, mens kommunene kan fastsette forskrifter om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde. Slike kommunale ferdselsforskrifter for fritidsfartøy går som utgangspunkt foran statlige ferdselsforskrifter.

Arbeidsgruppens forslag til fartsgrenser på sjøen er hovedsakelig begrunnet i hensynet til sjøsikkerhet, men hensynet til miljø er også vektlagt. Videre mener arbeidsgruppen at det er behov for et enklere regelverk om fartsgrenser på sjøen.

Det er i dag 94 lokale kommunale forskrifter som er gitt med hjemmel i tidligere havne- og farvannslov. I tillegg gjelder 26 fartsforskrifter som er gitt av Sjøfartsdirektoratet etter sjøveisreglene, se kapittel 4.2. Samlet utgjør dette 120 forskrifter fordelt på 103 kommuner.¹ Det store antallet lokale fartsforskrifter har blitt kritisert fra flere hold fordi reguleringen av fart på sjøen oppfattes som uoversiktlig og fragmentert med store variasjoner mellom kommunene. I forarbeidene til dagens havne- og farvannslov trekker departementet frem at dette særlig gjør det vanskelig for fritidsbåtførere å orientere seg om hvilke fartsgrenser som gjelder hvor.² Arbeidsgruppen antar at dersom det blir enklere å orientere seg om hvilke fartsgrenser som gjelder hvor, vil også regelverket i større grad respekteres av de som regelverket retter seg mot. Forenkling av fartsreguleringen til sjøs har derfor vært et sentralt mål for arbeidsgruppens arbeid.

For å løse utfordringene med dagens regulering av fart, kan det ifølge forarbeidene til den nye havne- og farvannsloven være aktuelt å fastsette generelle fartsgrenser langs hele kysten for fritidsfartøy. En slik generell fartsgrense kan justeres av kommunene ut fra lokale behov. En slik regulering av fart på sjøen begrunnes i forarbeidene med behovet for mer ensartede fartsreguleringer langs norskekysten, samtidig som at hensynet til det lokale selvstyret ivaretas.

¹ Før kommunesammenslåingen

² Prop. 86 L (2018-2019) om lov om havner og farvann s. 68

Arbeidsgruppen antar at forskriftsforslaget til en viss grad kan bidra til å forenkle regelverket om fart på sjøen. Samtidig følger det av lovens system at det fortsatt vil finnes flere lag med fartsforskrifter, med både statlige og kommunale forskrifter, generelle og lokale regler og egne regler for henholdsvis fritidsfartøy og for næringsfartøy. Arbeidsgruppen mener derfor at løsningen på dagens utfordringer med fartsregler på sjøen må finnes i en kombinasjon av så enkle regler som mulig, og i at reglene må kommuniseres på en forståelig måte. Tekniske løsninger for formidling av fartsreglene er etter arbeidsgruppens syn en forutsetning for den ønskede forenklingen.

Et av grepene som arbeidsgruppen mener må videreføres, er at alle fartsgrenser bør fremgå av Kystverkets digitale kartløsning "Kystinfo". Kystverket har god oversikt over statlige fartsgrenser. For å sikre at Kystverket også har oversikt over kommunale fartsgrenser, foreslår arbeidsgruppen at kommunen pålegges å melde sine forskrifter til Kartverket og Kystverket. På denne måten vil man kunne se alle fartsforskrifter som gjelder i et farvann i Kystinfo, eller i Kystverkets mobilapplikasjon *BåtFart*.

2. Politiske målsetninger om sjøsikkerhet

Sjøsikkerhet har vært på den politiske dagsordenen over lengre tid, og har vært tema i flere stortingsmeldinger.

Regjeringens hovedmål for transportsikkerhet er å redusere transportulykkene i tråd med en nullvisjon som innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringens mål med transportpolitikken følges opp i *Nasjonal transportplan (2018-2029)*, hvor det fremgår at styrking av det forebyggende arbeidet rettet mot fritidsflåten skal prioriteres.

I *Melding St. 35 (2015-2016) På rett kurs – forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*³ gis det en presentasjon av regjeringens politikk innen forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Nullvisjonen for transportsektoren gjentas i meldingen, men spørsmål om fartsreguleringer nevnes ikke spesifikt. Spørsmål knyttet til fritidsbåter ble heller ikke omtalt i meldingen. Stortingsmeldingen ble imidlertid fulgt opp av *Meld. St. 30 (2018-2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik*.⁴ I denne meldingen gir regjeringen en beskrivelse av regelverket og utviklingstrekk knyttet til sjøsikkerhet for både nærings- og fritidsflåten. Det vises til regelverket om regulering av fart til sjøs, herunder havne- og farvannsloven. Det vises bl.a. til at loven gir departementet mulighet til å fastsette generelle fartsgrenser for fritidsfartøy, og at dette vil bli vurdert dersom det viser seg å være behov for det.

3. Arbeidsgruppens mandat og arbeid

3.1. Arbeidsgruppens medlemmer

Arbeidsgruppen har vært ledet av seniorrådgiver Ingvild Skorve, Samferdselsdepartementet. Øvrige medlemmer har vært:

³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-35-20152016/id2502679/?ch=1>

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-30-20182019/id2660756/>

Underdirektør Willy Grepstad
Seniorrådgiver Kristin Frotvedt
Seniorrådgiver Guttorm Tomren
Seniorrådgiver Thor Messel

Samferdselsdepartementet
Kystverket
Kystverket
Kystverket

3.2. Mandat

I arbeidsgruppens mandat står det følgende:

«Det etableres en arbeidsgruppe som skal ledes av Kyst- og miljøavdelingen v/Kystseksjonen, og som skal bestå av representanter fra Kystverket og Kystseksjonen. Arbeidsgruppen skal:

- Utrede behovet for fartsforskrifter for hhv. fritidsfartøy og næringsfartøy
- Utarbeide forslag til en eller flere forskrifter om fart for fritidsfartøy og næringsfartøy med sikte på ikrafttredelse 1. januar 2021
- Utarbeide forslag til høringsnotat

Utredningsinstruksen skal legges til grunn for arbeidet, og forslag til nye forskrifter må ses i sammenheng med annet relevant regelverk. Underveis i arbeidet skal arbeidsgruppen vurdere om berørte avdelinger, departementer, etater og aktører bør trekkes inn.

Arbeidsgruppen skal ferdigstille sitt arbeid og fremlegge dette for Samferdselsdepartementet innen 15. august 2020.»

3.3. Gruppens arbeid

Arbeidsgruppen har hatt fire felles møter, ett fysisk og tre på Skype, i tillegg til avklaringer på telefon og e-post.

Arbeidsgruppen inviterte opprinnelig flere departementer, etater og organisasjoner til innspillmøter 24. og 25. mars 2020, men disse måtte avlyses på grunn av smitteverntiltak som følge av covid-19-pandemien. I stedet ble det sendt ut et brev 25. mars 2020 til følgende private aktører og offentlige myndigheter:

- Finansnæringens Hovedorganisasjon
- Fiskebåt
- Friluftsrådenes Landsforbund
- Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)
- KS
- Kystrederiene
- Norboat
- Norges Fiskarlag
- Norges Rederiforbund
- Norske Havner
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Redningsselskapet
- Vannscooter Norge
- Forsvarsdepartementet

- Justis- og beredskapsdepartementet
- Klima- og miljødepartementet
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Nærings- og fiskeridepartementet

I brevet ble det bl.a. redegjort for havne- og farvannslovens regler om regulering av ferdsel. Det ble vist til at det i forarbeidene til loven fremgår at det fra flere hold etterlyses mer helhetlig regulering av fartsgrenser, og at en måte å løse utfordringene med dagens regulering av fartsgrenser, kan være å fastsette generelle fartsgrenser for fritidsfartøy. På bakgrunn av arbeidsgruppens foreløpige vurderinger på dette tidspunktet, ble det stilt følgende spørsmål til mottakerne av brevet:

1. Behovet for å fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy
2. Hvordan bør en eventuell generell fartsgrense for fritidsfartøy utformes – f.eks. hvilken fartsgrense(r) bør gjelde i hvilken avstand(er) fra land?
3. Behovet for å fastsette statlige fartsgrenser i de ulike hoved- og bileder – for fritidsfartøy eller for alle fartøy
4. Behovet for å fastsette statlige lokale fartsgrenser for næringsfartøy, jf. eksisterende kommunale fartsgrenser
5. Andre problemstillinger knyttet til regulering av fartsgrenser på sjøen

Departementet ba om tilbakemelding innen 4. mai 2020. Oppsummering av innspillene fremgår av punktene 5.6 og 6.4.

4. Gjeldende rett

4.1. Regulering av ferdsel etter havne- og farvannsloven

Havne- og farvannsloven trådte i kraft 1. januar 2020, og inneholder regler om blant annet ferdsel på sjøen. Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 7 kan departementet gi forskrift om regulering av ferdsel i farvannet. I § 8 er kommunene gitt hjemmel til å gi forskrift om ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde.

En type ferdselsregulering som kan gis etter §§ 7 og 8 er forskrifter om fartsbegrensning. Lovens system innebærer at departementet kan regulere fart for fartøy generelt, mens kommunene kan regulere fart med fritidsfartøy i eget sjøområde. Lovens system innebærer dermed at det kan gis ulike regler om fart for fritidsfartøy og for næringsfartøy. Begrepet "fritidsfartøy" er definert i havne- og farvannsloven § 8 tredje ledd.

Det følger av havne- og farvannsloven § 8 andre ledd at forskrifter etter § 8 går foran forskrifter etter § 7, med mindre annet er bestemt i medhold av § 7. I merknadene til § 8 fremgår det at utgangspunktet er at departementets forskrifter gitt i medhold av § 7 og kommunens forskrifter om fritidsfartøy gitt i medhold av § 8 skal virke sammen. Dersom kommunen fastsetter bestemmelser om fritidsfartøy som er i motstrid med bestemmelser gitt i medhold av § 7, går kommunens bestemmelse foran. Dette vil ifølge merknadene for eksempel kunne være aktuelt dersom departementet har fastsatt en generell forskrift om fart

for fritidsfartøy, og kommunen har bestemt at en annen fartsgrense skal gjelde i hele eller deler av kommunens sjøområde.⁵

Hver kommune kan dermed selv tilpasse sine fartsgrenser for fritidsfartøy til de lokale forholdene, og kan fastsette høyere eller lavere fartsgrenser enn den generelle, statlig fastsatte. Kommunene kan også endre avstandsgrensen, innføre sesongregulering, eller fastsette andre former for ferdselsregler for fritidsfartøy.

Lovens system innebærer at stat og kommune til sammen har mulighet til å gi flere lag av forskrifter: en generell statlig for fritidsfartøy etter § 7 som forslaget her, kommunale for fritidsfartøy etter § 8, statlige etter § 7 som gjelder for næringsfartøy og/eller fritidsfartøy i konkrete områder og statlige etter § 7 som gjelder for både fritids- og næringsfartøy i konkrete områder.

Hjemlenes utstrekning må sees i sammenheng med lovens formål i § 1. Regulering av fart vil typisk være begrunnet i et ønske om å unngå kollisjoner, grunnstøtinger og skader fra kjølvannsbølger, men loven åpner også for at miljøhensyn i vid forstand kan begrunne fartsbegrensninger. Det kan gis ulike fartsbegrensninger ut fra en vurdering av farvannets beskaffenhet.

Både den sentrale fartsforskriften som ble fastsatt etter havne- og farvannsloven av 2009⁶ og de lokale fartsforskriftene som kommunene har gitt etter samme lov, er videreført i kraft av overgangsreglene og vil gjelde frem til de oppheves.⁷ Den sentrale fartsforskriften gjelder for hele landet og for alle typer av fartøy, og inneholder generelle krav om aktsom ferdsel og en særskilt fartsbegrensning ved passering av badende, jf. §§ 2 og 3.

Intensjonen var at videreføringen av de lokale fartsforskriftene også skulle omfatte muligheten til å ilegge forenklet forelegg for brudd på fartsforskriftene. Dette var imidlertid utfordrende grunnet utformingen av sanksjonsbestemmelsene i den nye havne- og farvannsloven. På bakgrunn av dette fastsatte Samferdselsdepartementet 26. juni 2020 en ny forskrift om fartsbegrensninger i sjø med hjemmel i havne- og farvannsloven § 7.⁸ Den nye forskriften ble gitt for å sikre at politiet kan håndheve fartsbegrensningene som følger av forskriften og lokale forskrifter fastsatt med hjemmel i havne- og farvannsloven § 8.

De 94 lokale fartsforskriftene som er gitt med hjemmel i tidligere havne- og farvannslov⁹ og de 26 forskriftene som er gitt av Sjøfartsdirektoratet etter sjøveisreglene, gjelder alle for alle typer fartøy.

Reguleringen av fart har til nå ikke skilt mellom næringsfartøy og fritidsfartøy, og som utgangspunkt heller ikke mellom kommunens sjøområde og hovedled og biled. De lokale fartsforskriftene har ulike utforminger, hvor noen gjelder både hoved- og biled og i kommunens sjøområde forøvrig, mens noen bare gjelder i kommunens sjøområde. Noen gjelder i havner.

⁵ Jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 155

⁶ Jf. forskrift 15. september 2009 nr. 1546 om fartsbegrensning i sjø, elv og innsjø

⁷ Jf. forskrift 11. desember 2019 nr. 1837 om overgangsregler og om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 4

⁸ Jf. Forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø

⁹ Gitt med hjemmel i havne- og farvannslover av hhv. 2009, 1984 og 1933

Kommunene var etter havne- og farvannsloven av 2009 delegert myndighet til å gi lokale fartsforskrifter i eget sjøområde, herunder i hovedled og biled. Kystverket skulle godkjenne slike fartsforskrifter før de ble gitt virkning. I den sentrale fartsforskriften var det fastsatt unntak for Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøy og losfartøy, ambulansefartøy, fartøy med lege ombord og fartøy i sjøredningstjenesten, når disse er under utrykning. Det var videre åpnet for at stat og kommune kunne gi dispensasjon fra lokale fartsforskrifter. For de 26 gjenværende forskriftene som Sjøfartsdirektoratet har gitt etter sjøveisreglene, er det gitt noe forskjellige unntaks- og dispensasjonsregler.

4.2. Regulering av fart etter annet regelverk

I tillegg til havne- og farvannsloven, er det hjemmel til å regulere fart på sjøen også etter annet regelverk.

Sjøveisreglene

Forskrift 12. januar 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). I forskriftens regel 6 er det fastsatt krav om at fartøy alltid skal gå med sikker fart. Denne regelen gjelder alle typer fartøy, også fritidsfartøy, og gjelder ved siden av aktsomhetsbestemmelsen i den sentrale fartsforskriften og de lokale fartsforskriftene gitt etter havne- og farvannsloven. I tillegg har sjøveisreglene regler for hvordan fritidsfartøy skal forholde seg til større fartøy og nyttefartøy, og har blant annet en regel om at fritidsfartøy skal «holde av veien» for større fartøy, rutegående ferger og annen nyttefart, når de passerer et trangt farvann, en sterkt beferdet lei eller et havområde, jf. sjøveisregel 44.

Videre har Sjøfartsdirektoratet fastsatt 37 lokale fartsforskrifter med hjemmel i sjøveisreglene. I forskrift 25. november 1999 nr. 1234 om opphevelse av forskrifter om lokal fartsbegrensning, Akershus, Aust-Agder, Buskerud, Hedmark, Hordaland, Oppland, Oslo, Rogaland, Vest-Agder, Vestfold og Østfold, har Sjøfartsdirektoratet opphevet alle disse forskriftene, men tidspunktet for ikraftsettelsen av opphevingen er delegert til "Kystdirektoratet". I forbindelse med at kommunene har fastsatt nye fartsforskrifter etter havne- og farvannsloven i perioden fra 1999 til 2019, har Kystverket opphevet totalt 11 av disse forskriftene, slik at det nå er 26 gjenværende forskrifter.

Motorferdselloven

Hovedregelen etter lov 10. juni 1979 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) er at motorferdsel er forbudt i utmark og vassdrag, jf. § 3. Det er imidlertid fastsatt en rekke unntak fra dette forbudet, blant annet for nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder, for rutetransport som drives med løyve i henhold til yrkestransportloven, og for innsjøer av en viss størrelse og på elvestrekninger. Kommunene har også mulighet til å tillate bruk av motordrevne fartøyer på bestemte områder og på bestemte vilkår, herunder fastsette fartsgrenser. Det er gitt en rekke slike lokale forskrifter.

Forskrifter om fartsbegrensning etter motorferdselloven gjelder bare i vassdrag, som i loven er definert som «åpne og islagte elver, bekker og innsjøer». Formålet til motorferdselloven er «å verne om naturmiljøet og fremme trivselen». Dette er til dels noe annet enn det som har vært og er formålet til havne- og farvannsloven. Virkeområdet for den sentrale fartsforskriften som ble gitt med hjemmel i havne- og farvannsloven av 2009, var i forskrift 15. desember 2009 nr.

1549 om anvendelse av havne- og farvannsloven for elv og innsjø, utvidet til å omfatte også vassdrag som ikke er farbare med fartøy fra sjøen.

Kommunene hadde således to verktøy for å regulere fart i vassdrag, alt etter hva som var formålet med reguleringen. Som det fremgår av kapittel 7.2 og forskriftsforslaget § 1 andre ledd, anbefaler arbeidsgruppen at virkeområdet for havne- og farvannsloven § 8 utvides tilsvarende for fortsatt å gi kommunene denne muligheten. Kommunale forskrifter om fart etter henholdsvis motorferdselloven og havne- og farvannsloven vil i så fall kunne gis for ulike områder avhengig av hva kommunen ønsker å oppnå med reguleringen.

Naturmangfoldloven

Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) har i kapittel V regler om områdevern, og gir Kongen (regjeringen) adgang til blant annet å regulere ferdsel i verneområder. I slike forskrifter om verneområder kan det gis bestemmelser om bruk av området, herunder fartsgrenser. Naturmangfoldloven gjelder i territorialfarvannet og i innsjøer og vassdrag. Lovens formål er «at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern», jf. § 1. Målene for områdevern følger av lovens § 33, og samsvarer med naturmangfoldlovens formål. Avhengig av hva som er formålet med regulering av fart i slike verneområder, kan således myndighetene fastsette bestemmelser om fart etter henholdsvis naturmangfoldloven og havne- og farvannsloven.

4.2. Skandinavisk rett

I Danmark gjelder *lov om sikkerhed til søs* som i § 6 har hjemmel til å gi «Forholdsregler for sejladsen». Forholdsreglene omfatter blant annet regler om fartsrestriksjoner. Det er i hovedsak gitt slike fartsrestriksjoner i havner og i trange sund. Det er forskjellige grenser i de ulike havnene, men det er vanlig med 5 knop.

Danmark innførte krav til sertifikat for å føre «speedbåt» i 2001, og for vannscootere i 2017.¹⁰ «Speedbåt» er definert som fritidsfartøy av en viss lengde, som kan nå en hastighet hvor fartøyet planer. Det kan gis lokale regler om at slike fartøy ikke får plane nær strender og kystlinje i sommerhalvåret.¹¹ Førere av vannscootere skal ikke ferdes nærmere kysten enn 300 meter.¹² Fra land og ut til grensen på 300 meter må vannscooterføreren kjøre vinkelrett på kysten og holde maks fart på 5 knop.

I Sverige har man ferdselsreguleringer, herunder fartsbegrensninger, fastsatt både sentralt av Transportstyrelsen, og lokalt av Länsstyrelsen.¹³ Det er fastsatt flere ulike fartsgrenser, i spennet fra 3 til 17 knop. 5 knop er den grensen som er mest brukt i typisk fritidsfartøyfarvann.

¹⁰ Jf. speedbådsførerbekendtgørelsen, <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2020/749> og vandscooterførerbekendtgørelsen, <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2020/663>

¹¹ <https://mst.dk/friluftsliv/hvad-maa-jeg-i-naturen/hvor-maa-jeg-faerdes/>

¹² <https://www.soefartsstyrelsen.dk/SkoleFritidssejlds/Fritidsfartoejer/Vandscootere>

¹³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamn/Regler-gallande-sjofart/Lokala-sjotrafikregler/>

5. Fritidsfartøy

5.1. Innledning

En av arbeidsgruppens oppgaver har vært å utrede behovet for fartsgrenser for fritidsfartøy. En avgjørende problemstilling for arbeidsgruppen har vært om fartsgrenser for fritidsfartøy kan bidra til å nå transportpolitiske mål, særlig mål om å redusere antallet trafikkulykker i tråd med nullvisjonen. Sentralt for denne problemstillingen har vært trafikkutviklingen for fritidsfartøy og for myke trafikanter, samt å se på årsaker til ulykker med fritidsfartøy.

I forarbeidene til den nye havne- og farvannsloven peker departementet på generelle fartsgrenser for fritidsfartøy som en mulig løsning på utfordringene med dagens regulering av fart.¹⁴ Arbeidsgruppen har derfor hatt et særlig fokus på spørsmålet om det bør innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy langs hele kysten. En avgjørende problemstilling har vært om en slik generell fartsgrense kan bidra til et enklere regelverk, mer ensartethet og større respekt for regelverket. Sentralt for denne vurderingen har vært brukerundersøkelser om folks holdninger til fartsregulering.

En eventuell regulering av fart for fritidsfartøy må ses i sammenheng med annen regulering og andre tiltak rettet mot bruk av fritidsfartøy. For eksempel er det, i tillegg til regler om fart, regler om bruk av flyteutstyr, krav til båtførerbevis og, for større fritidsbåter, fritidsskippercertifikat samt promillegrense, i tillegg til de generelle sjøveisreglene som gjelder for alle sjøfarende. I tillegg vurderes et eget høyhastighetsbevis for førere av hurtiggående fritidsbåter.¹⁵ Holdningskampanjer er dessuten ansett som et viktig tiltak for å redusere antall ulykker med fritidsfartøy. Dette er eksempelvis omtalt i Meld. St. 30 (2018-2019) *Samhandling for bedre sjøtryggleik* s. 54.

5.2. Trafikk og trafikkutvikling

Med fritidsfartøy menes i denne sammenheng fartøy under 24 meter som ikke brukes i næringsvirksomhet, jf. definisjonen av «fritidsfartøy» i havne- og farvannsloven § 8 tredje ledd. Fritidsfartøy omfatter blant annet motorbåter, vannscootere, seilbåter, kajaker og kanoer.

I *Handlingsplan mot fritidsbåtulykker (2019-2023)*¹⁶, som Sjøfartsdirektoratet la frem i juli 2019, foreslås det flere tiltak som overlapper med tiltak som fremgår av Meld. St. 30 (2018-2019) *Samhandling for bedre sjøtryggleik*. Handlingsplanen fokuserer på ni innsatsområder, der fart er ett. Det pekes særlig på behovet for samordning og tilgjengeliggjøring av fartsbegrensninger.

Kongelig Norsk Båtforbund har utgitt to nasjonale rapporter om båtliv i 2012 og 2018. *Båtlivundersøkelsen 2018*¹⁷ er den mest oppdaterte oversikten over fritidsfartøy, og har informasjon om antall fritidsfartøy, bruken av disse og endring i størrelse og fartspotensiale. Undersøkelsen er basert på datamateriale fra nær 2900 intervjuer.

¹⁴ Prop. 86 L (2018-2019) s. 69

¹⁵ <https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/nfd/dokumenter/vedlegg/utredning-av-krav-til-hoyhastighetskompetanse-for-forer-av-fritidsbat.pdf>

¹⁶ <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/nasjonal-handlingsplan-mot-fritidsbatulykker/>

¹⁷ https://knbf.no/images/Presentasjoner/Hovedrapport_Nasjonal_2018.pdf

Ifølge *Båtlivsundersøkelsen* 2018 viser utviklingen av fritidsflåten en sterk økning i motorbåter med stort fartspotensiale. Samtidig viser undersøkelsen at det er en kraftig økning i myke trafikanter. Med myke trafikanter menes i denne sammenheng kano- og kajakkpadlere. Undersøkelsen viser at fritidsbåtlivet er i vekst, og at tallet på fritidsfartøy har økt fra ca. 750 000 til 900 000. Den sterke økningen blir forklart med at det blir solgt flere mindre båter som kajaker, kanoer og små motorbåter.

Basert på tallene fra *Båtlivsundersøkelsen* 2018 har arbeidsgruppen trukket ut følgende tall og beregnet prosentvis økning i antall fartøy fra 2012 til 2018:

- Ca. 400 000 motorbåter uten overnattingsmulighet (38 % økning fra 2012)
- Ca. 170 000 kano/kajakk (113 % økning fra 2012)
- Ca. 10 000 vannscootere (ny kategori i 2018), flesteparten med maksfart over 40 knop og mange med maksfart over 60 knop
- 1 av 5 av hovedbåtene (av ca. 900 000 båter) i husstanden har en maks hastighet på 30 knop eller mer. Ca. 6,5 % (36 300) svarte i 2018 at de har en båt som går fortere enn 40 knop.

5.3. Årsaker til ulykker med fritidsfartøy

Statens Havarikommisjon for Transport kartla i 2018 ulykker med fritidsfartøy. Arbeidet er presentert i rapporten «Kartlegging av fritidsbåtulykker» (Sjø 2019/02), og består av to deler. Den ene delen er en analyse av relevant og tilgjengelig informasjon om alle fritidsbåtulykker med omkomne i 2018. Den andre delen er en analyse av historiske opplysninger om fritidsbåtulykker, også uten omkomne, for tidsrommet 2008–2017. Hovedkildene i den historiske kartleggingen var loggføringene fra oppdrag til Hovedredningssentralene (HRS) og Redningsselskapet (RS). Følgende fremgår av rapporten (side 13-14):

«Grunnstøtingene og kollisjonene kjennetegnes ved tre faktorer; høy fart, moderat til tydelig ruspåvirkning, og tussmørke. Ferdighetssvekkelsene fra ruspåvirkningen kan ha bidratt til at ulykkene oppstod. Lysforholdene og manglende lanterneføring gjorde det vanskeligere å forutse farene i tussmørket. Ulykkene har kommet uforvarende på personene.

Ulykkene skjedde med motorbåter og vannskutere. Båtenes hastighet var som regel høyere enn 20 knop. I to av tilfellene antas det at hastigheten var høyere enn 30 knop. Det var hovedsakelig ingen fartsbegrensninger for farvannet. I det ene unntaket var farten betydelig høyere enn den kommunale fartsbegrensningen som gjaldt for sommeren. De høye hastighetene påførte skader på personene. I to av tilfellene var skadene så store at de var dødelige. For de to andre personene kan skadene ha begrenset deres mulighet til å berge seg selv og de druknet. I en av ulykkene kan manglende bruk av flytemiddel ha begrenset personens overlevelsessevne.

Alle personene som var involvert i denne type ulykke var yngre enn 45 år, tre personer var tenåringer. Grunnstøtingene og kollisjonene oppstod på vei hjem fra uteliv. Det har vært behov for å komme seg hjem fra uteliv og transport på sjøen har blitt planlagt eller valgt til fordel for transport på vei. Førerne var båtvante og godt kjent i farvannet. Fem av seks båtførere var ruspåvirket. Disse var hovedsakelig moderat til tydelig

ruspåvirket. Båtførerne hadde gjennomsnittlig 1,4 promille, betydelig høyere enn dagens promillegrense på 0,8, og noe høyere enn ruspåvirkede bilførere som omkommer.»

I *Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019 – 2023*¹⁸, som er utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy, fremgår det følgende i kapitlet om fart:

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

I forkant av handlingsplanen utarbeidet Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Sakkyndig råd for fritidsfartøy *Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt* (2012). I kapittel 2.3.4.2 *Ulykker med hurtiggående fritidsbåter* fremgår følgende:

«Sjøfartsdirektoratet har for perioden 2002-2011 identifisert ulykker som sannsynligvis har skjedd i høy hastighet, hvor til sammen 42 personer omkom. Dette utgjør ca. 13 prosent av dødsulykkene i perioden.

Selv om antallet omkomne i hurtige båter varierer fra år til år, tyder tallene på at hyppigheten av dødsulykker som involverer hurtiggående fritidsbåter øker. Det gjenspeiles av at bruken av hurtiggående båter øker, og tallene viser også at personer i disse båtene er overrepresentert i forhold til promille og i noen grad også i forhold til manglende bruk av flyteutstyr.

Tabellene nedenfor viser omkomne fra hurtiggående fritidsbåter sammenlignet med andre typer fritidsbåter 2002-2011 (unntatt 2004).

Omkomne fra hurtigbåt				Omkomne fra andre typer fritidsbåt			
	Druknet	Alkohol	Flyteutstyr		Druknet	Alkohol	Flyteutstyr
Ja	40%	49%	12%	Ja	78%	21%	18%
Nei	33%	21%	63%	Nei	10%	28%	55%
Ukjent	27%	30%	25%	Ukjent	12%	51%	27%

Videre viser tallene at kun 40 prosent av personene i hurtiggående båter druknet, mens hele 78 prosent av de omkomne fra andre typer fartøyer omkom av samme årsak. Dette skyldes sannsynligvis at flere av de omkomne i hurtiggående båter dør av ulike former for sammenstøt.

¹⁸ <https://www.sdir.no/contentassets/083efd223f7a405db40895c4b86ffa71/nasjonal-handlingsplan-mot-fritidsbatulykker.pdf?t=1588856362868>

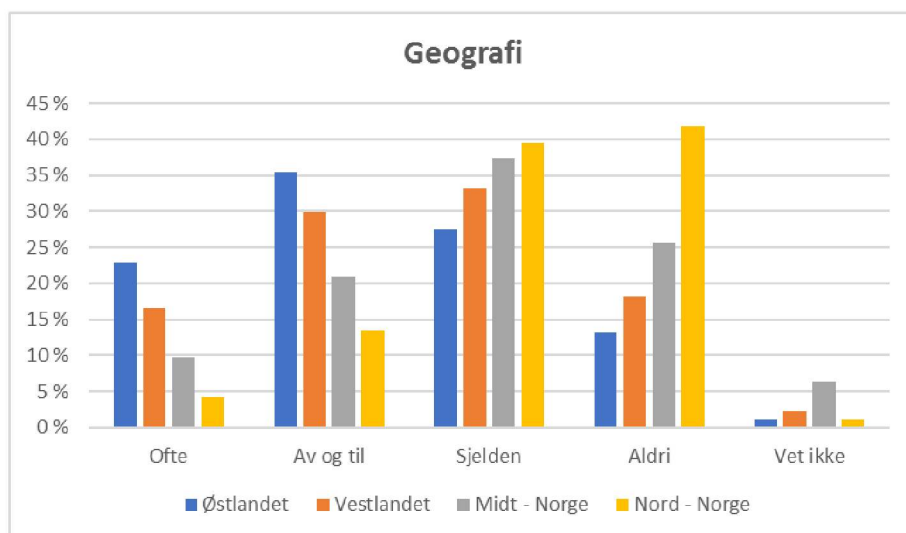
Relativt sett dør mer enn dobbelt så mange i ulykker som involverer hurtiggående fritidsbåter under påvirkning av alkohol, enn omkomne fra andre fartøystyper i perioden. Hele 49 prosent av de 43 omkomne fra hurtiggående båter hadde promille. Samtidig hadde kun 12 prosent av disse brukt flyteutstyr, mens dette gjelder for 18 prosent av alle som døde i perioden.»

Gjennomgangen over viser etter arbeidsgruppens mening at vi har god kunnskap om årsaker til ulykker med fritidsfartøy. Grunnstøtinger og kollisjoner skyldes flere forhold, der høy fart er én av årsakene, i tillegg til ruspåvirkning og tussmørke. Selv om høy fart alene i liten grad er årsak til dødsulykker, er risikoen for alvorlige ulykker ved høy fart stor. Undersøkelsene viser også at hyppigheten av dødsulykker som involverer hurtiggående fritidsfartøy øker.

5.4. Brukerundersøkelser

Båtlivsundersøkelsen 2018 omhandler også brukerundersøkelser av regelverket som gjelder for fritidsfartøy. I undersøkelsen ble det stilt flere spørsmål om hvilke endringer i regelverket de spurte ønsker. Ifølge undersøkelsen ønsket 53 % av de båtansvarlige i 2018 strengere fartsgrenser til sjøs, og 63 % mener dette særskilt må gjelde etter mørkets frembrudd. Av de spurte svarte 70 % at de ønsker et eget hurtigbåtsertifikat. Det fremgår videre at et stort flertall er for det som omtales som fornuftige reguleringer, herunder av fart. Ifølge undersøkelsen vil slik regulering bidra til større opplevd glede og trygghet ved sjølivet.

Også Gjensidige gjennomførte i 2018 en spørreundersøkelse med 4300 deltakere om bruk av fritidsbåt. Undersøkelsen viste at 40 % av de spurte opplevde sjenanse til sjøs fra andre fartøyer i høy fart. For Oslofjorden og Sørlandet er tallet 70 %, mens for Nord-Norge er tallet nesten 20 %.

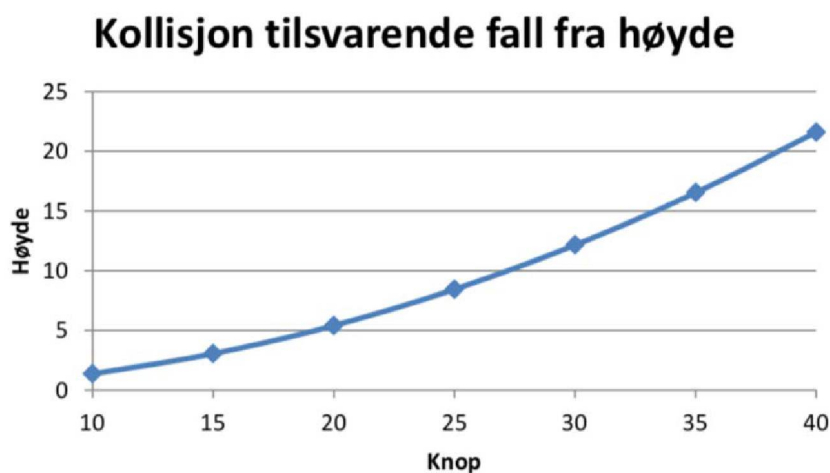
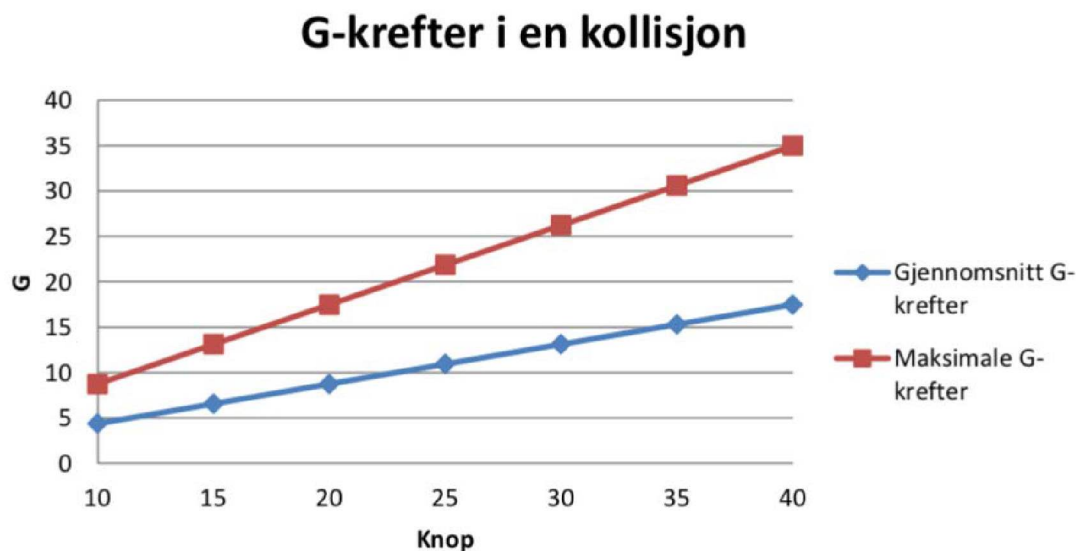


Kilde: Gjensidige

5.5. Utfordringer knyttet til høy fart

Høy fart på sjøen har som vist over vært tema for flere rapporter og undersøkelser. De fleste rapportene peker på at utviklingen med flere raske motorbåter og en økende andel myke trafikanter potensielt kan gi økt risiko for ulykker. Navigering i høy fart er krevende, spesielt nært land, og det å oppdage padlende og badende i sjøen blir desto vanskeligere. Risikoen for å skade andre kan være stor.

Høy fart ved grunnstøtinger og kollisjoner øker risikoen for fatalt resultat. De som sitter i båtene er normalt ikke sikret i setene, og de ombord kan bevege seg fritt. I masteroppgaven *Fartøy i høy hastighet – en potensiell pytonkrise for det norske samfunnet* (Jon Ohrberg og Simon Selvaag, NTNU, juni 2019), ble det blant annet undersøkt hvilke krefter kroppen utsettes for i kollisjoner. Oppgaven viser at en kollisjon i 20 knop med påfølgende bråstopp over 0,12 sekunder tilsvarer et fall fra ca. 6 meter, og at kroppen påføres inntil 18 G-krefter. Det fremgår videre av oppgaven at Statens Havarikommisjon har vurdert at gjennomsnittlig G-kraft på 13 G er mulig å overleve med mindre skader, dersom en er sikret. Ved 15-20 G er det mulig å overleve med alvorlige skader, mens det ved ca. 25 G overskrider menneskets tåleevne, og det er liten mulighet å overleve uavhengig av sikringsutstyr. Disse kreftene kan nås ved en kollisjon i ca. 27 knop.

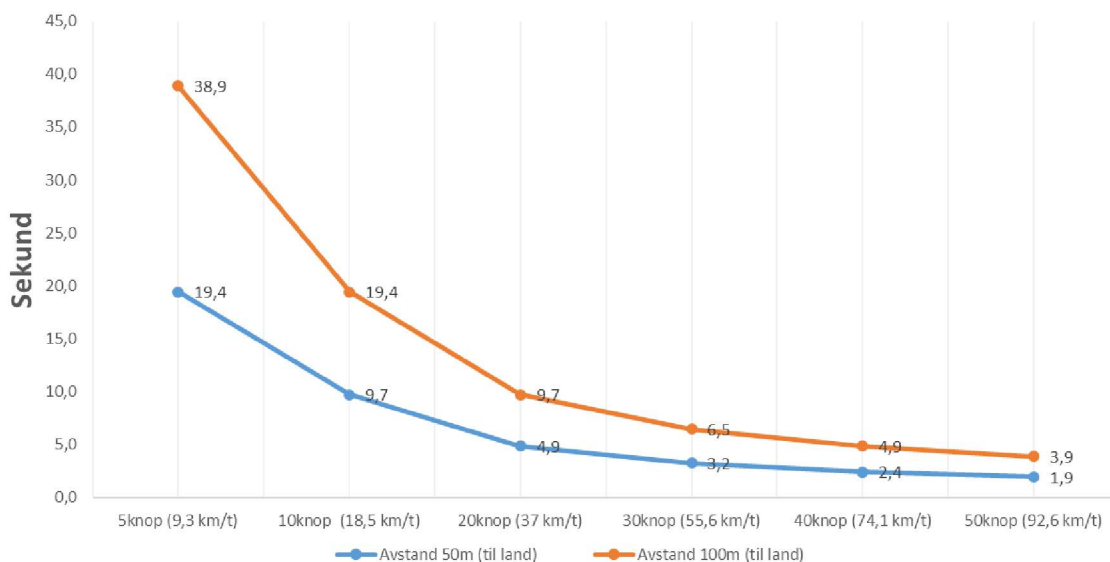


Kilde: «Fartøy i høy hastighet – en potensiell pytonkrise for det norske samfunnet»

Jo høyere fart et fartøy har, jo kortere tid har fører til å reagere dersom det skulle oppstå en farlig situasjon. Dette gjelder enten fartøyet er på vei mot land eller mot et annet fartøy eller

badende. I tabellen under fremgår det hvor lang tid (sekunder) en fører har til å reagere før fartøyet når land (grunnstøting) dersom fartøyet har en fart på henholdsvis 5, 10, 20, 30, 40 og 50 knop.

Tid til grunnstøting



Kilde: Kystverket

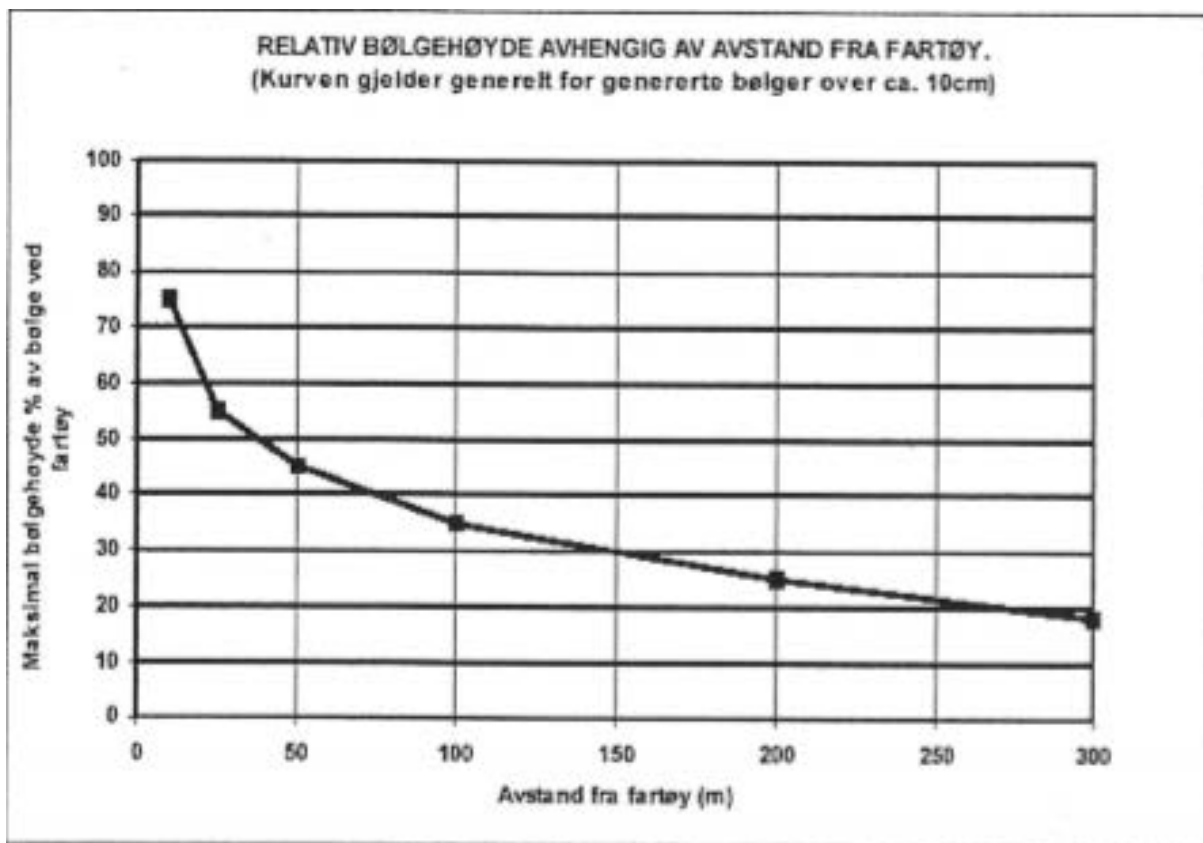
Den store økningen av myke trafikanter har skapt en annen situasjon i kyst- og strandsonen sammenlignet med for bare 15-20 år siden. Det er flere brukere og trafikkbildet er mer komplekst og uoversiktlig. Ulike interesser står mot hverandre. Utfordringene med støy og plager eller skader fra bølger har økt. Trenden er mer og annen bruk av strandsonen enn før, med økt aktivitet av både badende og av folk som oppholder seg på ulike flytende farkoster.

I Kystverkets rapport *Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge* (desember 2002), ble det blant annet utarbeidet en rapport om bølgemålinger. Det ble gjort en rekke simuleringer og beregninger av bølger etter fritidsbåter og hvordan de oppførte seg, og hovedfunnene var:

- «Bølger skapt av fritidsbåt er sterkt varierende med fartøyetts hastighet. Ved en hastighetsøkning fra 5 til 7,5 knop, tredobles bølgehøyden, og bølgeenergien tidobles. Dersom hastigheten økes til 10 knop vil bølgehøyden tredobles igjen og bølgeenergien pånytt tidobles. Ved 10 knops hastighet kan det oppstå bølger som kan gi skadesjø.
- Selv relativt små fritidsbåter som typiske skjærgårdsjeper (15 – 18 fot lengde med normalt 50 – 100 HK motor) lager bølger som vil oppleves som plagsomme for nære omgivelser (under 50 meter fra kurslinjen) når fartøyet går med en hastighet mellom 5 og 10 knop.
- Ved hastigheter mellom 7,5 og 10 knop gir båter med s.k. halvplaner skrog til dels store bølger som kan skape farlige situasjoner og skade for sine omgivelser.
- En bølge som beveger seg gjennom vannet blir svekket etter hvert som den fjerner seg fra kilden. Etter 50 meter er bølgehøyden redusert med 55% og bølgeenergien redusert

med 75%. Først etter en avstand på 300 meter er bølgehøyden redusert til ca 20% av sin opprinnelige størrelse.»¹⁹

Hvordan bølgehøyden reduseres med økt avstand fra kilden er illustrert i figuren under.



Kilde: Kystdirektoratets rapport «Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge» (desember 2002)

Rapportene viser at navigering i høy fart er krevende, og særlig nært land. Jo høyere fart, jo kortere tid har båtfører til å reagere dersom det skulle oppstå uventede hendelser. I områder med større aktivitet med andre båter, badende, flytebrygger og lignende, vil også påvirkningen fra kjølvannsbølger kunne oppleves som plagsomme og være farlige. Høy fart øker også risikoen for fatalt utfall ved kollisjoner, både for fører av fartøyet, eventuelle passasjerer, og andre som oppholder seg i det aktuelle området.

5.6. Innspill

De fleste som ga innspill til Samferdselsdepartementets brev av 25. mars 2020 peker på behovet for ensartede og enhetlige regler langs kysten.

Flere av dem som ga innspill er positive til en generell fartsgrense for fritidsfartøy, deriblant politiet, Kystrederiene og Friluftsrådenes Landsforbund. Andre er positive til generell fartsgrense i deler av landet der forholdene og utfordringene tilsier det, deriblant Norske Havner, Norsk Friluftsliv, Norges Fiskarlag, Fiskarlaget Nord og Norges Hytteforbund. Forsvarsdepartementet mener utformingen av fartsgrenser i størst mulig grad bør ta

¹⁹ Side 25 flg.

utgangspunkt i den konkrete risikoen i et geografisk område. Sjøfartsdirektoratet er positive til en generell fartsgrense som skal gjelde for alle områder, men er uenige i at det skal fastsettes en generell fartsgrense som kun skal gjelde for fritidsfartøy. KNBF mener det bør være like fartsgrenser over hele landet, men at problemene med fart er størst rundt havneanlegg og badeplasser. I øvrige områder mener KNBF at det er vanskelig å sette spesifikke fartsgrenser og det er tilstrekkelig med krav om at det skal vises hensyn i disse områdene.

Norsk Friluftsliv viser til at trafikkbildet på sjøen har blitt betydelig mer komplisert med den økende fritidsbåttrafikken og myke brukere som padlere, roere og badende. De viser til at konflikten mellom fritidsfartøy med høy fart og myke trafikanter er svært asymmetrisk, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere enn for raske fritidsfartøy. Dette gjør ifølge Norsk Friluftsliv at myke trafikanter blir fortrengt i både tid og rom, enten på grunn av støy eller utrygghet. Også politiet viser til at adferden bør reguleres i større grad enn i dag, og peker på at trafikkbildet er vesentlig fortettet med høyere farepotensiale og hastighetsnivå.

Norsk Friluftsliv peker også på at det er brukt betydelige offentlige midler til sikring og tilrettelegging for friluftslivet langs kysten og at stillhet og ro er en av de viktigste grunnene til at folk søker ut i naturen. Også Friluftsrådenes Landsforbund peker på konflikten mellom myke og harde trafikanter og at stor fart rapporteres som et sikkerhetsproblem for friluftsutøvere som ror, padler, seiler og bader. I tillegg henger høy fart for de fleste type båter og vannscootere sammen med høyt støynivå.

Norsk Friluftsliv viser også til konflikten mellom bruker og natur. De peker på at sjøtrafikkens påvirkning på sjøpattedyr og fugler er godt dokumentert i en rekke undersøkelser. Særlig høy fart og kjøremønstre er utslagsgivende for hvor stor skade motorisert ferdsel gjør på fugler og marine pattedyr, og regler om fart nær land er derfor viktig. Også Friluftsrådenes Landsforbund viser til at høy fart fører til økt forstyrrelse av fugle- og dyreliv med potensielt store negative konsekvenser for sårbare arter.

Norges Seilforbund og Norsk Friluftsliv vil ha unntak fra en eventuell generell fartsgrense for båter og brett som benytter seil som fremkomstmiddel. De vil også ha unntak for motorbåter i tilknytning til organisert trening og kappseilas.

Arbeidsgruppen har gjennom innspillene mottatt følgende konkrete forslag til regulering:

- sesongregulering bør unngås (politiet)
- regulering må være godt kjent og forutsigbare, for eksempel x knop/x meter fra land (politiet)
- en 5 knops-sone på minst 200 meter langs Skagerakkysten og andre tett befolkede/trafikkerte områder, og en smalere sone i områder med mindre trafikk og aktivitet, hvis ikke hensynet til dyre- og fugleliv tilsier noe annet (Norsk Friluftsliv)
- bølgefri sone med maks 3 knops fart i områder med stor bruk og mange brukergrupper og der det er behov for å ta særlige hensyn til naturmangfold (Norsk Friluftsliv)
- i øvrige sjøområder enn nevnt i de to strekpunktene over bør maks fart være 25 knop (herunder i farleder). Dersom det er behov for høyere fart enn 25 knop, bør det settes av spesielle områder for dette gjennom regulering etter plan- og bygningsloven (Norsk Friluftsliv)
- motorfrie områder av hensyn til myke trafikanter og naturmangfold (Norsk Friluftsliv)

- fartsgrense på 5 knop i havnebasseng og nær badeplasser (KNBF og Norges Hytteforbund)
- fartsgrense på 30 knop i farleder innaskjærs (Norges Hytteforbund)
- fartsgrense på 5 knop 200 meter fra land (Friluftsrådernes Landsforbund)
- periodevise fartsgrenser, f.eks. strengere regler i perioden juni, juli og august enn i resten av året (Norges Hytteforbund).

5.7. Arbeidsgruppens vurdering

5.7.1. Generell fartsgrense for fritidsfartøy

Arbeidsgruppen mener at det er grunnlag for å fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy nært land. Arbeidsgruppen legger først og fremst vekt på at sjøsikkerhetsfaglige vurderinger tilsier at det er behov for en slik fartsgrense. Etter vår mening er det under normale forhold i strid med sikker navigasjon å ferdes med stor hastighet nært land. En grense nært land vil etter arbeidsgruppens syn redusere skadepotensialet for båtfører, beskytte andre som bruker sjøen, særlig de myke trafikantene, og den vil begrense påvirkning fra kjølvannsbølger i strandsonen. Arbeidsgruppen mener at det å innføre en generell fartsgrense for fritidsfartøy vil være i tråd med regjeringens nullvisjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Arbeidsgruppen legger til grunn at navigasjon nært land i høy fart er krevende for båtfører. Høy fart øker også faren for å gå på grunn, treffe andre båter eller andre som bruker farvannet. De fleste rapportene vi viser til over, viser at det er en sammenheng mellom høy fart og årsaker til ulykker. Rapportene viser at en del av fritidsbåtulykkene med dødelig utfall hvor høy fart var en medvirkende årsak, har det kraftige sammenstøtet vært en direkte dødsårsak. Arbeidsgruppen legger med dette til grunn at lavere fart både kan bidra til færre antall ulykker, og til at ulykker som likevel skjer, får mindre alvorlige konsekvenser.

Videre har arbeidsgruppen vektlagt hensynet til myke trafikanter. Det er en markert økning i kajakk- og kanopadlere, svømmere og personer som driver med vannlek av forskjellig art. Tilbakemeldinger fra brukere og organisasjoner til Kystverket tilsier at det meste av denne aktiviteten foregår nært land. Her er det ofte roligere sjø og det er kort avstand til land om en får problemer. Myke trafikanter unngår andre fartøyer i størst mulig grad om de holder seg nært land. Samtidig brukes det samme sjøarealet ofte av førere av vannscootere, fordi de ønsker mest mulig stille vann. Der det oppstår en slik konkurranse om arealene mellom myke trafikanter og vannscooterførere, vil høy fart øke risikoen for uønskede hendelser. Sett i lys av den kraftige økningen av antallet kanoer, kajaker og vannscootere som har skjedd de siste årene, antar arbeidsgruppen at sjøarealene nært land vil fortettes ytterligere. Dette skaper konflikter mellom fartøyer med stor fart og brukere av farvannet som ønsker stillhet og ro på vannet.

For kano og kajak er andre fartøyer dessuten en særlig utfordring fordi kjølvannsbølger kan føre til kantring. Ved sammenstøt med andre fartøyer sitter personer i kano og kajak svært eksponert til for fysiske skader. Opplevelsen av sjøen som et trygt rekreasjonsområde kan da bortfalle for gruppen av kano- og kajakkpadlere. Fart er følgelig en faktor ved interessekonflikten.

Arbeidsgruppen har derfor lagt særlig vekt på at en generell fartsgrense vil gi myke trafikanter et belte langs land hvor fritidsfartøy alltid skal holde lav fart. Dette vil etter vårt syn virke positivt både på faktisk og på opplevd trygghet for andre som bruker sjøen.

Vi vurderer videre at en generell fartsgrense for fritidsfartøy kan bidra til å begrense påvirkning fra kjølvannsbølger i strandsonen. I tillegg til å utgjøre en risiko for myke trafikanter, utgjør bølgepåslag en risiko for de som beveger seg på land eller er på vei ombord eller på vei i land fra båt.

Et viktig argument for å innføre en generell fartsgrense er at denne kan bidra til et enklere regelverk. Dagens regime med fartsforskrifter blir problematisert i de fleste rapportene og i de fora hvor bruk av fritidsbåt er tema. Dette tas også opp i innspillene arbeidsgruppen har mottatt. Det pekes på at dagens regler er vanskelig tilgjengelige og til dels uforståelige, noe som kan føre til manglende respekt for fartsreglene som gjelder på sjøen. Også brukerundersøkelsene viser at et flertall av spurte båtførere ønsker strengere fartsgrenser til sjøs. Arbeidsgruppen legger med dette til grunn at generelle fartsgrenser på sjøen er ønsket både fra ekspertmiljøer, fra relevante myndigheter og fra ulike brukere av farvannet.

For å oppnå et enklere regelverk, mener arbeidsgruppen at det bør gis noen få, klare regler om fart på sjøen, kombinert med at reglene kommuniseres tydelig gjennom verktøy som for eksempel Kystverkets app *BåtFart*. Dette kan gå på bekostning av at det tas lokale hensyn. For eksempel er det ikke alle områder i nord hvor behovet for fartsgrenser for fritidsfartøy er like stort som i sør, og det er heller ikke alle områder hvor det er behov for fartsgrenser for fritidsfartøy hele året. Arbeidsgruppen mener imidlertid at den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy må gjelde for hele landet, og for hele året. På denne måten vil man få en enhetlig grense som er lett å kommunisere, og som kan gjøre noen kommunale fartsforskrifter overflødige. Lokale behov og konkrete vurderinger kan tas av kommunene ved at kommunen gir egne forskrifter etter havne- og farvannsloven § 8.

I noen områder kan også hensynet til miljøet tilsi at farten på sjøen bør reguleres. Eksempler på slike miljøhensyn kan være hensynet til rekreasjon, støyplager, opplevd trygghet for myke trafikanter og andre og sårbart dyre- og fugleliv. Som innspillet fra Norsk Friluftsliv viser, er det gjennom flere studier av forstyrrelser fra fritidsfartøy og vannscootere vist at fart og kjøremønstre er utslagsgivende for hvor stor skade motorisert ferdsel gjør på fugler og marine pattedyr. Som utgangspunkt bør hensyn som gjør seg gjeldende i enkeltområder ivaretas ved lokale fartsforskrifter, men arbeidsgruppen har lagt vekt på at en generell fartsgrense for fritidsfartøy generelt kan virke positivt for miljøet.

På bakgrunn av ovenstående mener arbeidsgruppen at det er behov for en generell fartsgrense for fritidsfartøy nært land. Vi kan ikke se at det finnes gode argumenter imot en slik regulering. En avveining av de ulike brukerinteressene i sonen nært land tilsier etter arbeidsgruppens mening også at det bør innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy. Arbeidsgruppen mener at hensynet til rekreasjon og til opplevd trygghet for alle som oppholder seg på eller nær sjøen er en verdi som også må beskyttes.

En generell fartsgrense for fritidsfartøy vil være et tiltak som kommer i tillegg til andre krav som stilles til båtførere. For å øke sjøsikkerheten for både fritidsbåtførere og andre brukere av farvannet, vil fartsgrensen måtte fungere sammen med blant annet sjøveisreglene, krav om båtførerprøve, promillegrense, sikkerhetsutstyr og holdningskampanjer.

Arbeidsgruppen vil bemerke at det heller ikke i områdene utenfor beltet fra land, hvor det fastsettes en generell fartsgrense, er fri fart uten ansvar for fører. Båtførere skal vurdere egen

fart og avpasse denne etter forholdene. Dette følger både av forskriftsforslaget § 3 om krav til aktsomhet og av sjøveisregel 6 om sikker fart.

Kommunene vil kunne justere den generelle fartsgrensen i eget sjøområde ved behov, jf. havne- og farvannsloven § 8. Hensynet til lokale forhold og kommunens selvbestemmelsesrett, er derfor ivaretatt.

En nærmere beskrivelse av forslaget finnes i punkt 7.6.

5.7.2. Hvor mange meter fra land bør den generelle fartsgrensen gjelde?

Undersøkelsene og rapportene vi har vist til over viser med all tydelighet at det er behov for en grense i områder der de negative konsekvensene av fart er spesielt store. Arbeidsgruppens hovedfokus har vært personlig sikkerhet for de som bruker sjøen og tilstøtende landområder.

I gjeldende Nasjonal Transportplan er ett av tre hovedmål å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. Av de overordnede prioriteringene nevnes økt oppmerksomhet på å redusere antall drepte i fritidsfartøy. Arbeidsgruppen vurderer det slik at en må tilstrebe å unngå kollisjoner med land i høy fart om målene om reduksjon i antall døde og hardt skadde skal nås.

Det at grensen skal gjelde langs hele kysten, tilsier etter arbeidsgruppens mening at avstanden fra land ikke bør være for stor. Arbeidsgruppen mener at dette taler imot avstander på mer enn 100 meter for den generelle fartsgrensen. Kommunene kan eventuelt fastsette fartsgrenser for et større område der det er behov. Samtidig bør avstanden være stor nok til å kunne få en effekt på sjøsikkerheten og til at den kan gjøre noen av dagens kommunale fartsforskrifter overflødig. Dette tilsier etter arbeidsgruppens syn at fartsgrensen som et minimum bør gjelde innenfor 50 meter fra land.

Når et fritidsfartøy forulykker, begås ofte flere regelbrudd samtidig. I tillegg til høy fart, er mange forulykkede også ruspåvirket og har mangelfull utkikk. Ruspåvirkning påvirker risikovilje og generell aktsomhet ved navigeringen. Kombinert med at det i stor fart tar svært kort tid å passere en avstand på 50 meter, kan dette tilsi at en avstand på 50 meter ikke er tilstrekkelig for å unngå denne type ulykker. En større avstand enn 50 meter vil gi økt sikkerhet, men det vil være vanskelig å kvantifisere hvor mange ulykker som avverges ved ulike avstandssoner. Arbeidsgruppen vil anføre at en ikke legger alle som kjører i høy hastighet bruk av rusmidler. Høy fart nært land krever ekstra årvåkenhet av alle båtførere, og det blir mindre rom for feil, og konsekvensene blir større, jo høyere farten er. I sum tilsier dette etter vår mening at en avstandssone på 50 meter ikke er tilstrekkelig.

Når det gjelder hensynet til myke trafikanter i sonen nært land, er konsekvensene av bølgedannelse fra andre fartøyer normalt godt ivaretatt med en avstandssone på 50 meter. Mesteparten av bølgeenergien (75%) går tapt de første 50 meter. Ved en grense på 50 meter vil for eksempel kajakkpadleren måtte være helt oppe i fjæra for å kunne oppnå den reduksjon i bølgeenergi som er beskrevet i kapittel 5.5. Dette tilsier at det er behov for en avstandssone som er større enn 50 meter, slik at det vil være en sone langs land hvor det ikke vil forekomme slik bølgedannelse fra andre fartøyer.

Faren for grunnstøtinger er vanligvis størst helt nært land, og det er også her arealkonflikten med myke trafikanter er størst. Myke trafikanter kan være vanskelige å få øye på, og det kan

også være vanskelig for de myke trafikantene å vite om føreren av fritidsfartøyet har oppdaget dem. Myke trafikanter har liten evne til selv å unngå sammenstøt, noe som tilsier at korrektive tiltak må utføres av det hurtiggående fartøyet. Allerede ved en fart på 10 knop er tiden for sammenstøt under 10 sekunder (9,7 s) ved en avstandssone på 50 meter. Arbeidsgruppen mener at dette tilsier at avstanden bør settes til mer enn 50 meter.

Når en gir fartsgrenser, må de som skal overholde grensene også kunne vurdere om de er innenfor eller utenfor regelverket. Arbeidsgruppen vil påpeke at vurdering av avstander til sjøs er krevende, særlig for de som ikke daglig ferdes på sjøen. Dette blir også mer krevende jo større avstander som må vurderes. Femti meter vil etter arbeidsgruppens syn være klart innenfor det som er håndterbart å vurdere for sjøfarende uten særlig trening. Hundre meter er noe mer krevende, men arbeidsgruppen mener at man ved 100 meter fortsatt er innenfor det som er mulig å beregne visuelt.

En generell fartsgrense 100 meter ut fra land vil også i større grad ivareta behovet for å beskytte hekkende fugler og sårbar natur. Med sårbar natur menes natur som kan bli skadet ved bølgepåslag eller oppvirvling av sjøbunnen. For naturreservater kan kommunene fastsette egne regler lokalt.

På bakgrunn av ovenstående anbefaler arbeidsgruppen at fartsgrensen skal gjelde innenfor 100 meter fra land.

5.7.3. Hvor mange knop bør den generelle fartsgrensen være?

I Kystverkets rapport «Revidering av hastighetsforskrifter til sjøs i Norge» (desember 2002) var det gjort omfattende tester av bølgehøyde som følge av fart med ulike typer fartøy. Rapporten anbefalte på grunnlag av både risikovurdering, bølgedannelse og støyplage en fartsgrense på 5 knop med en avstandsgrense på 50 meter. Arbeidsgruppen er i stor grad enig i denne vurderingen, og har lagt disse målingene til grunn for vår anbefaling. Som det fremgår av kapittel 5.7.2, anbefaler vi at avstanden settes til 100 meter.

Som grunnlag for rapporten, gjennomførte Kystverket bølgemålinger med ulike fartøy i ulike hastigheter. Arbeidsgruppen har vist til resultatet av målingene i punkt 5.5. Hovedfunnene etter målingene var at bølger skapt av fritidsfartøy er sterkt varierende med fartøyets hastighet og at ved en hastighetsøkning fra 5 til 7,5 knop, tredobles bølgehøyden, og bølgeenergien tidobles. Videre viste målingene at selv relativt små fritidsbåter som typiske skjærgårdsjeepere (15-18 fot lengde med normalt 50 -100 HK motor) lager bølger som vil oppleves som plagsomme for nære omgivelser når fartøyet går med en hastighet mellom 5 og 10 knop. Endelig viste målingene at etter 50 meter er bølgehøyden redusert med 55 % og bølgeenergien redusert med 75 %. Først etter en avstand på 300 meter er bølgehøyden redusert til ca. 20 % av sin opprinnelige størrelse.

I rapporten vises det også til visuelle observasjoner av hvordan det opplevdes å bli passert av testbåtene. Testbåtene passerte nært og med ulike hastigheter. Observatørene meldte at passeringer med en hastighet på 7,5 og 10 knop opplevdes som «truende» og «skremmende», mens passeringer gjort i 5 knop ikke opplevdes som problematisk.

På bakgrunn av ovenstående anbefaler arbeidsgruppen at den generelle fartsgrensen settes til 5 knop 100 meter fra land.

5.7.4. Generell fartsgrense utenfor 100-metersbeltet?

Arbeidsgruppen har vurdert om det også burde innføres en generell fartsgrense for det øvrige farvannet utenfor 5-knops grensen 100 meter fra land. For eksempel kan det tenkes at det for fritidsfartøy skal gjelde en generell grense på 20, 25 eller 30 knop fra og med 100 meter fra land og frem til 1 nautisk mil utenfor grunnlinjen. Svært mange fritidsbåtførere holder lavere fart enn dette, og denne grensen kunne dermed fungert for mange fritidsbåtførere i mange typer farvann.

En slik regel kunne i enda større grad ført til et mer enhetlig regelverk som er enklere for fritidsbåtføreren å forholde seg til. Hovedreglene om fart på sjøen kunne da sammenlignes med hovedreglene for fart på vei, hvor man opererer med hhv. 30, 50 og 80 km/t, ut ifra hvilken type vei man kjører på. Kommuner som ikke ønsker en så streng fartsgrense, kunne ha bestemt at det ikke skal gjelde en slik grense utenfor 5-knops grensen. En slik løsning ville krevd en aktiv vurdering fra kommunens side om det er forsvarlig å tillate høyere fart i det aktuelle området.

Arbeidsgruppen har imidlertid kommet til at en slik generell regel ikke kan støttes av det kunnskapsgrunnlaget vi har om fart på sjøen. Utenfor beltet for 5-knopsregelen er både faren for grunnstøtinger og arealkonflikten med myke trafikanter mindre enn det er nært land. Videre gjør heller ikke problemet med bølgedannelse seg gjeldende etter hvert som småbåter kommer opp i fart. Et fritidsfartøy som kommer opp i 20-30 knop vil nå terskelen for å plane, og da går bølgedannelsen ned. At fritidsfartøy holder høy fart langt ute fra land er dermed ikke forbundet med like stor risiko som ved høy fart nært land. Dessuten mener arbeidsgruppen at det kan være uheldig å presse de som ønsker å kjøre fort langt ut på sjøen, hvor de kan bli utsatt for vind og bølger i større grad. Arbeidsgruppen mener at det er mer hensiktsmessig at kommunene vurderer konkret om det er behov og om det er hensiktsmessig å regulere farten for fritidsfartøy langt fra land. Videre mener arbeidsgruppen at utfordringer med høy fart langt fra land også kan møtes med andre tiltak rettet mot fritidsbåtføreres kompetanse og holdninger.

På denne bakgrunn har arbeidsgruppen kommet til at det bør fastsettes en generell fartsgrense for fritidsfartøy på 5 knop 100 meter fra land, og at ytterligere eller andre fartsgrenser bør fastsettes lokalt der det er behov for det. Arbeidsgruppen anbefaler ikke at det innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy utenfor det foreslåtte 100-metersbeltet.

5.7.5. Generell fartsgrense i hoved- og biled?

Hovedled og biled er de viktigste farledene i farvannet. Det er her det meste av næringstrafikken seiler. Som regel er hovedled og biled anlagt midtfjords, basert på prinsipper for kystnavigasjon, men i enkelte områder er topografien en begrensende faktor og farledene går tettere på land.

Hvilke farleder som er hovedled og biled er fastsatt i forskrift 11. desember 2019 nr. 1183 om farleder (farledsforskriften), og fremgår i Kystverkets digitale kartløsning «Kystinfo», som er en del av farledsforskriften. Fritidsfartøy kan bruke disse ledene, men skal «holde av veien» for større fartøy, rutegående ferger og annen nyttrafikk, jf. sjøveisregel 44.

Arbeidsgruppen har vurdert om det er behov for å fastsette en generell fartsgrense for fritidsfartøy i hoved- og bileder. Sjøveisregel 1 fastslår at sjøveisreglene gjelder for alle fartøy

i "rom sjø og i alle tilstøtende farvann som kan befares av sjøgående fartøy".²⁰

Problemstillingen gjør seg da gjeldende i hoved- og bileder hvor trafikken er en blanding mellom nyttefartøy og fritidsfartøy. Arbeidsgruppen mener imidlertid at sjøveisreglene som utgangspunkt er tilstrekkelig for å regulere ferdsel i disse ledene. I noen tilfeller kan et fritidsfartøy dessuten ha behov for å holde en viss fart for å unngå situasjoner i samspillet med andre fartøy. Også dette gjør at arbeidsgruppen mener at det ikke er hensiktsmessig å gi generelle fartsregler for fritidsfartøy i hoved- og biled. For hovedleder og bileder som strekker seg innenfor 100-metersbeltet, vil disse områdene være omfattet av den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy, på lik linje med andre områder innenfor 100 meter fra land.

Et argument som også taler imot å ha egne fartsgrenser for fritidsfartøy i hoved- og biled, er at førere av fritidsfartøyer stort sett ikke har noe forhold til farledsareal. Hoved- og biled er ikke avbildet i offisielle sjøkart eller i kartplottere. Arbeidsgruppen mener derfor at egne generelle regler for hovedled og biled ikke vil bidra til forenkling av regelverket for fritidsbåtførere.

På denne bakgrunn anbefaler arbeidsgruppen ikke at det innføres generelle fartsgrenser for fritidsfartøy i hoved- og biled. Dersom det i enkelte hoved- eller bileder er behov for fartsgrenser for fritidsfartøy, kan departementet fastsette slike regler etter havne- og farvannsloven § 7.

6. Næringsfartøy

6.1. Innledning

Arbeidsgruppen har i tråd med mandatet vurdert om det er behov for fartsgrenser for næringsfartøy. Som for fritidsfartøy, har den avgjørende problemstillingen vært om fartsgrenser for næringsfartøy kan bidra til å oppnå bedre sjøsikkerhet og færre ulykker.

Som nevnt over, gjelder dagens fartsforskrifter både for nærings- og fritidsfartøy, og flere av dem er gjort gjeldende for hoved- eller biled.

6.2. Trafikk og trafikkutvikling

Nasjonal transportplan (2018-2029) beskriver utviklingstrekk og utfordringer knyttet til næringsfartøy. Det fremgår følgende i kapittel 10.5.2 *Utviklingstrekk og utfordringer*:

«Den maritime aktiviteten i norske farvann er omfattende og variert. Omfanget av både gods- og persontransport har økt over tid, og dette gjenspeiles i økning i skipstrafikken. Vestlandet har størst trafikk, og det er her transporten av petroleumprodukter, råolje og gass er mest omfattende.

På oppdrag fra Kystverket har DNV GL utarbeidet en prognose for utviklingen i skipstrafikken frem mot 2040. Prognosen tilsier en økning i utseilt distanse på om lag 40 % sammenliknet med 2013. Det er forventninger om økonomisk vekst og befolkningsvekst som i hovedsak forklarer den anslåtte veksten i sjøtransporten. Det er ventet økt aktivitet for de fleste fartøystyper.

²⁰ Jf. forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

Antall ulykker er nært knyttet til omfanget av skipstrafikken, og en økning i skipstrafikken vil isolert sett medføre en økt forventet ulykkesfrekvens.

Samlet sett viser prognosen at den forventede trafikkøkningen frem mot 2040 kan medføre flere skipsulykker og akutte forurensningshendelser dersom det ikke iverksettes nye tiltak som reduserer sannsynligheten eller eksisterende tiltak utvides. Prognosen tar imidlertid ikke høyde for teknologi- og regelverksutvikling som kan bedre sjøsikkerheten».

I rapporten *Framskrivninger for godstransport i Norge 2016-2050*²¹ fra Transportøkonomisk institutt (TØI) vises det til en utvikling i varestrømmen i tonnkilometer (utseilt distanse x tonn/transportvolum) på 35 % til 2040 og 58 % til 2050, sammenlignet med 2016. Tallene omfatter alle typer godstrafikk, både olje, gass og andre varer. Tallene gjelder ikke fiskefartøy. I rapporten gis det en oversikt over utviklingen i Kystverkets fem regioner, der utviklingen i region sørøst ventes å være størst.²² Tallene for Troms og Finnmark omfatter imidlertid ikke transittrafikken fra Russland til kontinentet, og Kystverket venter at det vil bli en stor økning også i trafikken her.

6.3. Årsaker til ulykker med næringsfartøy

I Melding St. 35 (2015-2016) *På rett kurs – forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning* vises det til delrapport *Årsaksanalyse av grunnstøtinger og kollisjoner i norske farvann*. Analysen er utarbeidet av Kystverket og DNV GL som en del av *Sjøsikkerhetsanalysen 2014*.²³ Sjøsikkerhetsanalysen gir en helhetlig analyse av sjøsikkerheten for norske farvann. Blant annet har Kystverket og DNV GL gjort en kvalitativ analyse av årsakssammenhenger ved ulykker med næringsfartøy, jf. sjøsikkerhetsanalysen kapittel 3.6. Denne viser at det i hovedsak er menneskelige feil, for eksempel feilhandlinger eller feilvurderinger, som er den direkte årsaken til grunnstøtinger og kollisjoner. Bildet av de bakenforliggende årsakene er sammensatt, og dreier seg om en rekke ulike faktorer. Det vises til at faktorer som påvirker navigasjonsprosessen negativt er mangelfull samhandling og koordinering på fartøyenes bro, for lite bruk av tilgjengelig personell og mangelfulle rutiner og prosedyrer. I tillegg forverres situasjonen ofte av utfordrende ytre forhold som dårlig vær og sikt eller sterk strøm. Eksempelvis kan kombinasjonen av dårlig sikt, begrenset kunnskap om lokale forhold og mangelfull samhandling og koordinering på broen føre til at navigatøren får for dårlig oversikt over farvannet og for liten tid til å vurdere situasjonen. Dette kan igjen føre til feilhandlinger som resulterer i grunnstøtinger eller kollisjoner.

I meldingen vises det videre til at analysene av årsakene viser at forebyggende sjøsikkerhetstiltak kan bidra til å motvirke en rekke av de faktorene som kan føre til menneskelige feil. Fyr og merker gir oversikt over farer og begrensninger i farvannet, og bidrar til posisjonsbestemmelse. Losene bidrar med kunnskap om farleden og lokale forhold, og skal styrke brobesetningen. Sjøtrafikksentralene bidrar med navigasjonsrelevant informasjon, veileder fartøy i sine tjenesteområder, og støtter dermed navigasjonsprosessen om bord. Trafikkseparasjonssystemer angir hvor fartøy skal seile, gir et mer forutsigbart trafikkmønster og bidrar til å redusere sannsynligheten for kollisjoner og grunnstøtinger. Farledsutbedringer fjerner grunner i leden slik at fartøy får færre retningsendringer og

²¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44755>

²² S. 41, tabell 6.4.

²³ <https://www.kystverket.no/Nyheter/2015/November/Peker-ut-videre-kurs-for-arbeid-med-sjosikkerhet/>

forenklet navigering. Analysen peker på at de forebyggende tiltakene er nødvendige for å opprettholde sikkerhetsnivået. I arbeidet med å forebygge ulykker bør tiltakene videreutvikles slik at de mest mulig effektivt motvirker menneskelige feil som kan føre til navigasjonsulykker. Regulering av fart nevnes ikke som et tiltak som bør innføres for å redusere risikoen for ulykker med næringsfartøy.

Sjøfartsdirektoratet utfører hvert år en risikovurdering av ulykker på norske næringsfartøy.²⁴ Denne viser at det er ingen ulykker som relateres til fart, og at fall til sjø fra fiskebåt under 15 meter er den ulykkestypen som har høyest risikoscore for 2019. Det er forøvrig ingenting i kunnskapsgrunnlaget som tilsier at fart har vært en i stor grad medvirkende årsak til de ulykkene som er undersøkte.

6.4. Innspill

Flere av dem som ga innspill til Samferdselsdepartementets brev av 25. mars 2020, uttalte seg også om behovet for regulering av fart for næringsfartøy, slik det ble bedt om i brevet.

Sjøfartsdirektoratet mener at dersom det skal fastsettes en fartsgrense i et område, så bør denne som hovedregel gjelde for alle fartøy, uavhengig av om de er fritids- eller næringsfartøy. Også KNBF mener at eventuelle fartsgrenser må gjelde for både fritidsfartøy og for næringsfartøy.

Norske Havner viser til at nyttetrafiikk erfaringsvis opererer med større hastighet enn 5 knop, for å kunne opprettholde rutetilbud og sikker styrefart. De viser til at noen havner opplever skadesjø, og mener at det kan være behov for statlig fastsatte fartsgrenser for næringsfartøy i enkelte områder.

Norges Fiskarlag mener at næringsfartøy bør holdes utenfor eventuelle nye bestemmelser om generell fartsgrense fordi det ikke er behov for fartsgrenser for næringsfartøy. Fiskarlaget viser til at det allerede finnes aktsomhetsbestemmelser i blant annet havressurslova §§ 24 og 27 og i den sentrale fartsforskriften § 2.

Kystrederiene er skeptiske til statlige føringer for lokale fartsgrenser for næringsfartøy, og mener at fartsgrenser for næringsfartøy bør reguleres lokalt.

Klima- og miljødepartementet viser til ambisjonen om å halvere klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske. De viser til at etablering av en fartsgrense vil redusere skipsfartens drivstofforbruk og utslipp av klimagasser ved å redusere skipenes høyeste tillatte hastighet. Samtidig vil en fartsgrense kunne gi tilleggsvirkninger som lengre seilingstid for fartøyene som igjen vil kunne føre til økonomiske konsekvenser for aktørene. Klima- og miljødepartementet peker på at ved innføring av en eventuell fartsbegrensning for næringsfartøy innenfor havne- og farvannsslovens virkeområde, vil det være viktig å ta hensyn til diversiteten i fartøysegmentene og mulige negative effekter en slik fartsgrense kan ha for de forskjellige segmentene.

Norsk Friluftsliv mener at det bør være maks fart på 25 knop i hoved- og bileder. Videre forutsetter de at det settes hensiktsmessige fartsgrenser også for næringsfartøy, som ivaretar trivselen og sikkerhet for øvrige brukere på sjøen og naturmiljøet.

²⁴ <https://www.sdir.no/contentassets/ee4cdd42cf554760b81099b7fab230e9/hoyrisikohendelser.pdf?t=1588942475000>

Forsvarsdepartementet, politiet og Friluftsrådernes Landsforbund har ingen synspunkter på om det fastsettes fartsgrenser for næringsfartøy. Politiet uttaler at de ikke har oppfattet spesielle problemer for næringsfartøy, og påpeker at regulering av ferdsel og fart for yrkestrafikk og større skip er ivaretatt av andre myndigheter. Dersom det fastsettes fartsgrenser for næringsfartøy, mener Forsvarsdepartementet at det bør gis unntak for statlige fartøy som driver myndighetsutøvelse hvor oppdragets karakter krever det og for Forsvarets fartøy ved sikkerhetspolitisk krise, væpnet konflikt eller krig eller når det er nødvendig i den aktuelle situasjonen som ledd i suverenitetshevdelse eller myndighetsutøvelse, samt ved trening og øvelser. Forsvarsdepartementet nevner som eksempel på det siste «hurtigbåtnavigasjon» nær land.

Friluftsrådernes Landsforbund påpeker at det enkelte steder er utfordringer med fart og bølger fra næringsfartøy for friluftsutøvere. De mener at hensynet til friluftsliv bør tillegges større vekt også i disse tilfellene, men er i tvil om det gjøres best ved generelle regler eller ved tilpasninger i de konkrete tilfellene.

Norges Hytteforbund mener at fartsgrensene må være lik for hoved- og bileder som ligger nærme havneområder som for fartsgrensene i kommunale sjøområder. Hytteforbundet mener at fartsgrensen må være lik for fritidsfartøy og næringsfartøy. En differensiert fartsgrense vil ifølge forbundet være det samme som å si at vi kun tolererer ulempene ved hastigheten dersom båtfører har et aktverdig oppdrag. Hekksjø, støy, aktsomhets og farenivåer endrer ikke karakter mellom f.eks. en taxibåt og en fritidsbåt.

6.5. Arbeidsgruppens vurdering

På bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget om årsaker til ulykker med næringsfartøy og øvrige rapporter, kan ikke arbeidsgruppen se at det er behov for å fastsette en generell fartsgrense for næringsfartøy. Arbeidsgruppen vektlegger særlig at det ikke er noe i kunnskapsgrunnlaget som tilsier direkte sammenheng mellom fart og ulykker med næringsfartøy. Ferdsel med næringsfartøy er dessuten regulert på en helt annen måte enn fritidsfartøy; det stilles omfattende krav til fører, og det er iverksatt en rekke andre sjøsikkerhetstiltak primært rettet mot næringsfartøy. Arbeidsgruppen mener at det må forutsettes at førere av næringsfartøy, i større grad enn førere av fritidsfartøy, kan vurdere hva som er «sikker fart» i et gitt område, jf. sjøveisregel 6. Denne regelen gjør etter arbeidsgruppens syn behovet for generell fartsgrense for næringsfartøy mindre. Arbeidsgruppen vektlegger at heller ikke politiet har oppfattet spesielle problemer med fart for næringsfartøy, jf. politiets innspill til arbeidsgruppen. Også politiet er av den oppfatning at regulering av ferdsel og fart for yrkestrafikk og større skip er ivaretatt av andre myndigheter.

Vi kan heller ikke se at argumentene i noen av innspillene vi har fått om at det bør være like regler for alle typer fartøy tilsier at det skal innføres en generell fartsgrense også for næringsfartøy. Når havne- og farvannsloven først legger opp til ulik regulering av fart for fritidsfartøy og fart for næringsfartøy, må en generell fartsgrense for næringsfartøy begrunnes særskilt. Arbeidsgruppen har ikke funnet at det foreligger gode grunner for slik regulering. Det er heller ikke uvanlig at det er ulike regler for næring og for privatpersoner. Å innføre en generell fartsgrense for næringsfartøy vil, etter disse premissene, være en for tyngende regulering, og heller ikke nødvendig.

I enkelte områder kan det imidlertid være behov for å regulere fart for næringsfartøy. Arbeidsgruppen mener at det da vil være tilstrekkelig å regulere farten i det konkrete området.

For eksempel kan det innføres statlige lokale fartsgrenser for næringsfartøy dersom næringsfartøy lager hekksjø som utgjør en risiko for badende og andre brukere av farvannet, dersom farten til næringsfartøy har en negativ påvirkning på hekkende sjøfugl eller lignende. Videre kan det være aktuelt å regulere fart for næringsfartøy i havner og i leder inn til havner. Det vil da være naturlig å se hen til kommunens eventuelle lokale fartsforskrifter for fritidsfartøy i samme område. Statlig regulering av fartsgrenser for næringsfartøy bør utformes i samarbeid med den aktuelle kommune, også slik at statlige og kommunale regler i samme områder blir mest mulig samordnet. Reglene må ikke nødvendigvis være like, men myndighetene må være bevisst hvordan ulike fartsgrenser i samme område kan virke sammen.

På bakgrunn av ovenstående har arbeidsgruppen kommet til at det ikke er grunnlag for å fastsette en generell fartsgrense for næringsfartøy. Regulering av fart for næringsfartøy bør etter arbeidsgruppens vurdering skje i konkrete områder og i samarbeid med den aktuelle kommunen.

En nærmere beskrivelse av forslaget finnes i punkt 7.8.

7. Arbeidsgruppens forslag

7.1. Innledning

Arbeidsgruppen mener at det er behov for fartsgrenser både for fritidsfartøy og for næringsfartøy, men at utformingen av slike fartsgrenser bør være forskjellig, se rapportens kapittel 5.7 og 6.5. For fritidsfartøy foreslår arbeidsgruppen at det innføres en generell fartsgrense som gjelder langs hele kysten. Kommunene kan i medhold av havne- og farvannsloven § 8 justere den generelle fartsgrensen i eget sjøområde. For næringsfartøy foreslår arbeidsgruppen at det fastsettes lokale fartsforskrifter der det er behov. Det vil være staten som fastsetter slike forskrifter, men staten vil være avhengig av god dialog med kommunene om slik regulering.

Arbeidsgruppen har forsøkt å utarbeide et forskriftsforslag som kan bidra til forenkling av regelverket, slik at det blir enklere for båtførere å orientere seg om hvilke fartsgrenser som gjelder hvor. Arbeidsgruppen antar at en generell fartsgrense for fritidsfartøy kan bidra til slik forenkling. Samtidig innebærer som nevnt både lovens system og arbeidsgruppens forskriftsforslag at det fortsatt vil finnes flere lag med regulering av fart, med både statlige og kommunale forskrifter, generelle og lokale forskrifter og med regler som gjelder for ulike typer fartøy i ulike typer farvann. Arbeidsgruppen mener at løsningen på utfordringene med fartsregulering på sjøen ligger i en kombinasjon av så enkle regler som mulig, og i at reglene må kommuniseres på en forståelig måte.

Det er til en viss grad mulig å bruke farvannsskilt for å opplyse om fartsgrenser, men det er ikke praktisk mulig å skilte i så stort omfang som det gjøres på vei. De geografiske forholdene gjør at dette er mer utfordrende på sjø, da ferdsele ikke er gitt av en veistruktur.

Nye tekniske løsninger kan bidra til å kommunisere fartsforskriftene til båtførere. Gjennom nettsiden <https://www.kystinfo.no/fartsforskrift> tilbyr Kystverket en kartløsning der lokale fartsforskrifter er digitalisert. I kartløsningen vises de lokale fartsforskriftene om gitt i medhold av havne- og farvannsloven, naturmangfoldloven og motorferdselloven. De lokale fartsforskriftene i sjø er også tilgjengelige via appen *BåtFart*. Appen viser hvilke fartsgrenser

som gjelder der båtføreren til enhver tid befinner seg, og dersom den har fått tillatelse til det, gir den mobilbrukeren varsel når båten går raskere enn fartsgrensen på stedet.

For å sikre en best mulig formidling av de ulike fartsgrensene, anbefaler arbeidsgruppen at alle fartsforskrifter fortsatt legges inn i Kystinfo. For å sikre at Kystverket kan legge inn de kommunale fartsforskriftene, foreslår arbeidsgruppen at kommunene skal gi Kartverket og Kystverket melding om egne lokale fartsforskrifter for fritidsfartøy, se kap. 7.5.

Hvordan fartsreguleringen langs norskekysten vil bli, vil også avhenge av i hvor stor grad kommunene fastsetter egne lokale fartsgrenser for fritidsfartøy. I mange områder vil det fortsatt være behov for slike lokale fartsgrenser, men kommunene må gjøre en ny vurdering av om det er behov for lokale fartsforskrifter i tillegg til den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy. Arbeidsgruppen mener at kommunene bør avveie hensynet til sikkerhet, miljø og eventuelle andre hensyn som ligger bak ønsket om å gi egne fartsforskrifter for fritidsfartøy, opp mot ønsket om å oppnå et enhetlig og tilgjengelig regelverk for fartsgrenser på sjøen.

7.2. Forskriftens virkeområde

Arbeidsgruppen foreslår at virkeområdet for forskriften skal være den samme som lovens hovedregel, jf. havne- og farvannsloven § 2 første ledd. Dette innebærer at forskriften vil gjelde for alt farvann innenfor territorialgrensen. I tillegg foreslår arbeidsgruppen at forskriften skal gjelde i elver og innsjøer.

Arbeidsgruppen har vurdert om forskriften også skal gjelde i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Kommunene har fått mulighet til å gjøre sine lokale fartsforskrifter gjeldende i elver og innsjøer etter den forrige havne- og farvannsloven.²⁵ For øvrig gjaldt den sentrale fartsforskriften for elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen, jf. § 1.

Arbeidsgruppen mener at krav til aktsomhet og forbud mot ferdsel og ankring ved badeplasser bør gjelde også for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. De samme hensyn som ligger bak forslaget om å ha disse reglene gjør seg gjeldende for slike vassdrag. Vi viser til punkt 7.3. og 7.4 for arbeidsgruppens vurdering av disse reglene.

Arbeidsgruppen mener imidlertid at den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy ikke uten videre bør gjelde i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Så vidt vi er kjent med, er det bare et fåtall slike vassdrag som har stor fritidsbåttrafikk. Vi oppfatter også at det er et lavere konfliktnivå mellom ulike brukergrupper i disse vassdragene. Arbeidsgruppen mener derfor at det vil være for inngripende å innføre en generell fartsgrense for fritidsfartøy i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen.

Arbeidsgruppen anbefaler at forslaget til forskrift gjøres gjeldende for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen, men at § 5 om generell fartsgrense for fritidsfartøy ikke skal gjelde for slike vassdrag. Vi anbefaler i stedet at virkeområdet for havne- og farvannsloven § 8 utvides til å omfatte elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen. Da kan kommunene, slik som i dag, selv fastsette lokal regulering i elver og innsjøer dersom forholdene tilsier behov for det. Departementet kan i forskrift bestemme at havne- og farvannsloven skal gjelde i slike vassdrag, jf. havne- og farvannsloven § 2 første ledd andre

²⁵ Jf. forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 4 første ledd.

setning. Arbeidsgruppen har foreslått en slik forskriftsbestemmelse i forskriftsforslaget § 1 andre ledd.

Forskriften bør etter arbeidsgruppens vurdering gjelde på Svalbard. I dag gjelder den sentrale fartsforskriften som ble gitt med hjemmel i havne- og farvannsloven av 2009 på Svalbard, med enkelte tilpasninger.²⁶ Arbeidsgruppen mener at de samme hensyn som ligger bak forslaget om å ha regler om aktsomhet og forbud mot ferdsel og ankring ved badeplasser gjør seg gjeldende på Svalbard. Imidlertid mener arbeidsgruppen at det ikke er behov for å innføre en generell fartsgrense for fritidsfartøy på Svalbard. Hensynene som ligger bak forslaget om å innføre en generell fartsforskrift for fritidsfartøy gjør seg etter arbeidsgruppen ikke gjeldende på Svalbard i like stor grad som i Fastlands-Norge. Vi viser særlig til at det er langt færre fritidsbåter i bruk på Svalbard, og arbeidsgruppen er heller ikke kjent med at det er noen konflikt mellom fritidsbåtførerere og myke trafikanter på Svalbard. Arbeidsgruppen mener imidlertid at Longyearbyen lokalstyre bør ha samme mulighet til å regulere fritidsfartøy etter havne- og farvannsloven § 8 som kommunene har i Fastlands-Norge. På denne måten kan Longyearbyen lokalstyre innføre fartsgrenser på Svalbard dersom det er et behov for det.

Dersom forskriftsforslaget skal gjøres gjeldende på Svalbard, mener arbeidsgruppen at dette må gjøres i en egen forskrift om havner og farvann på Svalbard. Det er også slik forskrifter etter den forrige havne- og farvannsloven er gjort gjeldende på Svalbard. Arbeidsgruppen har derfor ikke tatt inn regler om hvordan forskriften skal gjelde på Svalbard i sitt forskriftsforslag. Det er departementet som eventuelt kan gi slik forskrift med hjemmel i havne- og farvannsloven § 2 tredje ledd, jf. delegeringsvedtak 21. juni 2019 nr. 873.

Arbeidsgruppen har ikke vurdert om forskriften bør gjøres gjeldende på Jan Mayen, da ingen av ferdselsforskriftene etter nåværende eller tidligere havne- og farvannslover har blitt gjort gjeldende her. Vi har heller ikke oppfattet at det har vært et uttrykt behov for fartsregulering på sjøen ved Jan Mayen.

7.3. Krav til aktsomhet

Dagens sentrale fartsforskrift har en generell fartsbegrensning i § 2. Denne har i hovedsak stått uendret i tilsvarende forskrifter siden 1988, og arbeidsgruppens inntrykk er at regelen er godt kjent og innarbeidet. Bestemmelsen lyder:

«Fører av fartøy skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter farvannsforholdene og fartøyets størrelse, konstruksjon og manøvreringsevne, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg og omgivelsene for øvrig.»²⁷

Sjøveisreglene har også en generell bestemmelse om fart i regel 6:

²⁶ Jf. forskrift 30. desember 2009 nr. 1846 om havner og farvann på Svalbard §§ 1 andre ledd første setning og 2 første ledd bokstav a

²⁷ Jf. forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø § 2

«Ethvert fartøy skal alltid gå med sikker fart slik at det kan manøvrere riktig og effektivt for å unngå sammenstøt og kan stoppes på en distanse som passer til de rådende omstendigheter og forhold.»²⁸

Bestemmelsen har et snevrere virkeområde enn den generelle fartsbegrensningen fastsatt etter havne- og farvannsloven. Sjøveisregel 6 har som formål å unngå sammenstøt, mens den generelle aktsomhetsbestemmelsen etter havne- og farvannsloven er begrunnet også i andre hensyn, blant annet ønsket om å unngå skader som følge av bølgeslag. Høyesterett har i Rt. 1993 s. 605 uttalt følgende om sjøveisregel 6 i forbindelse med en straffesak etter «Seacat-ulykken», som gjaldt kollisjon med land i høy hastighet:

«Når det gjelder sjøveisreglene, synes det uklart om kapittel 1 kan anvendes når det ikke er noe å bebreide fører eller andre i relasjon til fare for kollisjon med andre fartøyer».²⁹

Høyesterett mente altså at det er uklart om bestemmelsen «beskytter» passasjerene hvis det ikke er fare for kollisjon med andre fartøyer, men for eksempel med land. På bakgrunn av Høyesteretts uttalelse, mener arbeidsgruppen at sjøveisregel 6 ikke er tilstrekkelig for å ivareta alle de hensyn som fartsregler gitt med hjemmel i havne- og farvannsloven er ment å ivareta. Arbeidsgruppen mener at det er behov for en mer generell aktsomhetsnorm i tillegg, og som treffer bredere enn sjøveisregelens mål om å unngå sammenstøt. En slik generell aktsomhetsnorm vil fungere som en grunnregel til sjøs.

7.4. Forbud mot ferdsel og ankring ved badeplasser

Dagens sentrale fartsforskrift § 3 har bestemmelser om ferdsel ved badeplasser:

«Fartøy som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/t).

Ankring av eller ferdsel med maskindrevne fartøyer eller seilfartøyer, herunder seilbrett, innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser er forbudt, unntatt i forbindelse med ervervsmessig låssetting av fisk i posenot. Det er ikke tillatt å fortøye i merkebøyer.»³⁰

Denne bestemmelsen er en videreføring av tilsvarende bestemmelse i forskrift 24. februar 1983 om begrenset fart ved passering av badende og forbud mot ferdsel mv. innenfor oppmerkede områder. Denne forskriften var opprinnelig gitt av Sjøfartsdirektoratet etter sjøloven, men ble tatt inn i den sentrale fartsforskriften i 2009. Det er arbeidsgruppens inntrykk at også denne regelen er godt kjent og innarbeidet. Den nevnte forskriften fra 1983 gjelder fortsatt. Arbeidsgruppen mener at denne forskriften er overflødig, og anbefaler at den oppheves.

Bestemmelsen omfatter en generell fartsgrense på 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor bading pågår. Dette gjelder for alle steder der noen måtte bade.

²⁸ Jf. forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

²⁹ Høyesterett kom til at det ikke var grunnlag for å konstatere strafferettslig uaktsomhet i forbindelse med føringen av båten.

³⁰ Jf. forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø § 3

Videre omfatter bestemmelsen et forbud mot å ankre opp eller ferdes innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser og å fortøye i slike merkebøyer. Med merkebøyer menes gule spesialmerker som er en del av IALA sitt merkesystem.

Det følger nå direkte av havne- og farvannsloven § 10 første ledd at det er forbudt å fortøye i navigasjonsinnretninger. Arbeidsgruppen foreslår derfor at det ikke tas med en tilsvarende regel i den sentrale fartsforskriften. Arbeidsgruppen mener det er behov for å videreføre de øvrige delene av bestemmelsen.

Vi foreslår at det gjøres tydelig at fartsgrensen også gjelder ved merkebøyer som er utlagt ved offentlige badeplasser. Videre foreslår vi at regelen om forbud mot ankring og ferdsel innenfor merkebøyer forenkles ved at det bare henvises til «fartøy», slik at dette samsvarer med lovens definisjon av fartøy.

Arbeidsgruppen foreslår å fjerne unntaket for ervervsmessig låssetting av fisk i posenot. Vi kan ikke se at dette er forenlig med at badeplassen merkes som offentlig. Vi mener at kommunen bør unngå å tilrettelegge for offentlig badeplass i tilfeller hvor det finnes privatrettslige rettigheter knyttet til et område som kan komme i konflikt med bruken av området som badeplass.

7.5. Digitalisering av forskrifter

Arbeidsgruppen mener at digital formidling av forskrifter er viktig for å sørge for etterlevelse av fartsregelverket på sjøen. De lokale forskriftene som er gitt etter den forrige havne- og farvannsloven er lagt inn i Kystverkets digitale kartløsning "Kystinfo". Dataene som er lagt inn i Kystinfo er brukt i appen *BåtFart*, som er en app rettet mot fritidsbåtførere og som viser hvilke fartsgrenser som gjelder hvor. Dersom bruker av appen har gitt tillatelse til det, gir appen mobilbrukeren varsel når båten går raskere enn fartsgrensen på stedet.

Arbeidsgruppen mener at Kystinfo fortsatt bør oppdateres etter hvert som nytt regelverk om fart på sjøen kommer på plass. For at tjenesten skal fungere etter sin hensikt, er det viktig at både de statlige og de kommunale forskriftene fremgår av tjenesten.

Arbeidsgruppen anbefaler at alle fartsforskrifter tas inn i Kystinfo, slik at både den generelle og de lokale fartsgrensene fremgår av kartløsningen.

For å sikre at også de kommunale forskriftene om fartsgrenser for fritidsfartøy blir registrert i Kystinfo, anbefaler arbeidsgruppen at kommunen får en plikt til å melde inn sine fartsforskrifter gitt i medhold av havne- og farvannsloven § 8 til Kartverket og Kystverket. Slik forskrift kan departementet gi med hjemmel i havne- og farvannsloven § 12 andre ledd. Denne lyder:

"Departementet kan gi forskrift om at tillatelser, pålegg eller annen informasjon som har betydning for trygg ferdsel eller sikker navigasjon, skal meldes til den offisielle sjøkartmyndigheten og til nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler".

Arbeidsgruppens forslag fremgår av forskriftsforslaget § 2 andre ledd.

7.6. Fartsgrenser for fritidsfartøy

Arbeidsgruppen anbefaler at det innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy, og at denne settes til 5 knop 100 meter fra land.

Et av prinsippene for måling av fart er fart gjennom vannet. Dersom det settes krav til fart over grunn, vil fartøyer nært land eller i trange sund, kunne oppleve problemer med å ha tilstrekkelig fart til å styre fartøyene. Dersom en for eksempel bruker måleprinsippet fart over grunn, er det ved 2 knop medstrøm kun lovlig med 3 knops fart gjennom vannet, noe som vil kunne gi utfordringer med styring av fartøyet. Bølgedannelse oppstår av fartøyets relative fart i forhold til vannet omkring fartøyet. Uheldige effekter av fart som en ønsker å unngå, slik som bølgepåslag mot land, store bølger for kajaker mv., vil unngås dersom en i stedet velger å bruke prinsippet fart gjennom vannet. Arbeidsgruppen vektlegger også at det er mulig visuelt å observere fartøyets fart gjennom vannet uavhengig av instrumenter.

Arbeidsgruppen vil kommentere at sjøveisregel 6 setter krav til sikker fart; denne fartsbegrensningen virker både oppover og nedover. Regelen innebærer at ethvert fartøy er ansvarlig for å holde tilstrekkelig fart for å kunne manøvrere riktig og effektivt for å unngå sammenstøt og, i denne kontekst, unngå grunnstøting. Selv om sjøveisregel 6 har hovedfokus på å unngå sammenstøt, vil en i denne sammenheng også måtte ta hensyn til behovet for å kunne holde tilstrekkelig styrefart for å unngå sammenstøt med land.

Når det gjelder hva som skal regnes som land, foreslår arbeidsgruppen at dette for det første omfatter land, øyer, holmer og skjær som til enhver tid er synlige i overflaten.

For den geografiske stedfestingen i Kystinfo gjelder avstanden fra kystkonturen. Den geografiske stedfestingen i Kystinfo vil være en ekstra veiledning til førere av fritidsfartøyer om den vedtatte løsningen. Kystkonturen er den mest komplette oversikten av kystlinjen, inkludert kaier, brygger, holmer og skjær. Høydereferansen for kystkonturen er NN2000 (normalnull 2000).³¹ I noen tilfeller er tørrfallslinjen tegnet langt utenfor kystkonturen, mer enn 100 meter. Dette skyldes naturgitte forhold ved kystlandskapet og variasjon i vannstand (flo og fjære) på stedet.

At fartsgrensen skal gjelde fra skjær som til enhver tid er synlige i overflaten innebærer at området for det foreslåtte 100-metersbeltet vil variere ut fra vannstanden. For båtførere vil dette i praksis bety at de kan ta utgangspunkt i Kystinfo og eventuelt appen *BåtFart*, men at de på sjøen hele tiden må vurdere om de er innenfor 100 meter fra synlig land.

Videre foreslår vi at fartsgrensen også gjelder fra varige konstruksjoner og anlegg som stikker lengre ut i sjøen enn selve kystlinjen. Dette omfatter blant annet kaier, brygger og akvakulturanlegg. Begrunnelsen er hensynet til å opprettholde en høy sikkerhetsgrad i disse områdene og å redusere negative effekter av hastighet.

Den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy kan justeres av kommunene ved behov, jf. havne- og farvannsloven § 8 andre ledd. Det følger av havne- og farvannsloven § 8 andre ledd at kommunens forskrifter om ferdsel med fritidsfartøy går foran departementets forskrifter etter § 7, med mindre annet er bestemt i medhold av § 7. Dette innebærer at kommunens fartsforskrifter for fritidsfartøy går foran den generelle fartsgrensen. Kommunene kan for

³¹ Se <https://www.kartverket.no/sehavniva/data-pa-se-havniva/vannstand-til-nn2000/>

eksempel bestemme at fartsgrensen innenfor 100-metersbeltet skal være høyere, lavere, at det ikke skal være noen fartsgrense i dette området, eller at 100-metersbeltet skal utvides ytterligere.

Vi viser for øvrig til kapittel 5.7 for arbeidsgruppens vurderinger av behovet for en generell fartsgrense for fritidsfartøy.

7.7. Begrepene «fartøy» og «fritidsfartøy»

Begrepet «fartøy» er definert i havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav b) som «enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet». Arbeidsgruppens forslag til fartsforskrift vil dermed gjelde for innretninger som faller inn under denne definisjonen. Begrepet er nærmere beskrevet i merknaden til definisjonsbestemmelsen i forarbeidene til loven.

Begrepet «fritidsfartøy» er definert i havne- og farvannsloven § 8 tredje ledd som «fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet». Vannscooter brukt til fritidsformål vil for eksempel omfattes av definisjonen av fritidsfartøy.

Det fremgår av merknadene til § 8 at definisjonen er ment å samsvare med tilsvarende definisjon av fritidsfartøy i småbåtloven av 1998.³² Småbåtloven § 1 nr. 2 definerer fritidsfartøy 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». I merknadene til denne bestemmelsen fremgår det at det med «brukes» siktes til faktisk bruk.³³ Et fartøy som rent faktisk bare benyttes i næringsøyemed vil derfor ikke være omfattet av begrepet fritidsfartøy, selv om den i og for seg *kan* brukes til fritidsformål.

Fartøy som brukes dels i næringsøyemed og dels for fritidsformål, vil omfattes av definisjonen, men vil bare regnes som fritidsfartøy når den rent faktisk er under seilas i annet enn næringsøyemed. En liten taxibåt som brukes dels til å frakte passasjerer mot betaling og dels av eieren til egne private formål, vil kun i sistnevnte tilfelle bli regnet som et fritidsfartøy.

Det følger videre av definisjonen at fartøy som leies eller lånes ut for bruk i fritiden skal regnes som fritidsfartøy. Selv om leietakerens bruk kan sies å skje i utleierens næringsvirksomhet, så skjer den ikke i leietakerens næringsvirksomhet. En leietaker som bruker fartøyet i sin fritid bruker den utenfor næringsvirksomhet, og da skal den regnes som et fritidsfartøy.

Noen ganger kan det være vanskelig å fastslå om et fartøy brukes i næringsøyemed eller til fritidsformål. Fartøy som er brukes til i skoleskyss faller for eksempel ikke alltid i noen av disse to kategoriene. Avgjørende for om fartøyet skal regnes som fritidsfartøy, er om den brukes utenfor næringsvirksomhet eller ikke. Brukes den ikke i næringsøyemed, følger det av definisjonen at den skal regnes som fritidsfartøy.

Noen typer fartøy er imidlertid åpenbart ikke «fritidsfartøy», selv om de ikke brukes i næringsøyemed. Eksempler på slike fartøy kan være Forsvarets, politiets, tollvesenets og

³² Jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 155

³³ Jf. Ot.prp.nr.51 (1997-1998) s. 29

brannvesenets båter, losfartøy, ambulansefartøy og sjøredningstjenesten sine fartøy. Slike fartøy kan være under 24 meter og ikke brukes i næringsvirksomhet, men de brukes heller ikke til fritid. Det følger av konteksten begrepet må leses i at slike fartøy ikke kan regnes som «fritidsfartøy». Forskriftsforslagets kapittel 2 vil følgelig ikke gjelde for nevnte typer fartøy. Imidlertid vil forskriftsforslaget for øvrig gjelde for slike fartøy, ettersom forskriften regulerer "fartøy".

Arbeidsgruppen vil videre vise til forarbeidenes presisering av når et sjøfly anses som et «fartøy» etter havne- og farvannsloven, jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 150. Et sjøfly vil være et «fritidsfartøy» når det befinner seg på vannoverflaten, utenom når det lander og letter, og når det ikke brukes i næringsøyemed.

7.8. Statlig fastsatte lokale fartsgrenser

Som det fremgår av kapittel 6.5 har arbeidsgruppen kommet til at det ikke er grunnlag for å fastsette en generell fartsgrense for næringsfartøy. Arbeidsgruppen mener at en eventuell regulering av fart for næringsfartøy må vurderes for konkrete områder og i tett samarbeid med den aktuelle kommunen.

Konsekvensen av at arbeidsgruppen foreslår at dagens fartsforskrifter skal fortsette å gjelde til 1. juni 2021, er at både næringsfartøy og fritidsfartøy i denne perioden vil være underlagt de samme lokale fartsreglene som i dag, se kapittel 7.11 om overgangsordning.

Etter 1. juni 2021 vil utgangspunktet etter arbeidsgruppens forslag være at det ikke gjelder noen fartsgrenser for næringsfartøy etter havne- og farvannsloven, bortsett fra aktsomhetskravet og fartsgrensen ved passering av badende. Innen overgangsperioden er over, må staten derfor ha fastsatt forskrifter for næringsfartøy der det er behov for slike regler.

I vurderingen av om det skal fastsettes en fartsforskrift for næringsfartøy, vil det blant annet måtte legges vekt på om slik forskrift vil ivareta hensynet til sjøsikkerheten i det aktuelle farvannet. Behovet for en slik forskrift må også ses i sammenheng med andre relevante regler som allerede gjelder for næringsfartøy, deriblant aktsomhetsbestemmelsen, sjøveisreglene og kompetansekravene som stilles til førere av næringsfartøy.

Det kan også tas hensyn til hvilken type fartøy det er snakk om. Loven åpner for å differensiere også mellom næringsfartøy, og det kan for eksempel gis egne regler for rib- og taxibåter, dersom det er behov for det.

I områder hvor det er aktuelt å fastsette statlige lokale fartsgrenser for næringsfartøy, bør fartsgrensen etter arbeidsgruppens syn forsøksvis samsvare med eventuelle kommunalt fastsatte fartsgrenser for fritidsfartøy som gjelder i samme område. Det er imidlertid ikke et krav om at samme fartsgrense skal gjelde i slike områder. For noen typer fartøy kan for eksempel en fartsgrense på 5 knop medføre problemer for å ha tilstrekkelig styrefart. Dette gjelder særlig fartøy med stort vindfang. Med styrefart menes at det er tilstrekkelig med vannstrøm over roret til at fartøyet effektivt kan styres. Av denne grunn er fartsgrensen ofte satt til 8 knop i områder hvor dette er aktuelt.

I forarbeidene til havne- og farvannsloven vises det til at særlig i områder hvor det går både fritidsfartøy og næringsfartøy, kan det for ett og samme område være to ulike reguleringer

som gjelder for ulike typer fartøy.³⁴ I forarbeidene uttales at det ikke er uvanlig at aktivitet i næringsvirksomhet er underlagt andre krav enn annen aktivitet. Ifølge forarbeidene venter ikke departementet at dette vil by på store utfordringer. Dersom det i enkelte områder skulle oppstå utfordringer som følge av at samme område har ulike regler for fritidsfartøy og for næringsfartøy, kan dette ifølge forarbeidene løses ved at det vurderes at samme regler skal gjelde for næringsfartøy som for fritidsfartøy, at det skiltes tydeligere eller at det på annen måte informeres tydeligere om de ulike reglene.

Arbeidsgruppen har vurdert flere måter å regulere lokale fartsgrenser etter havne- og farvannsloven § 7 på, herunder at reguleringen av statlig fastsatte lokale fartsgrenser gis i et eget kapittel i den sentrale fartsforskriften. Vi har imidlertid kommet til at statlig fastsatte lokale fartsforskrifter gitt i medhold av § 7 bør gis som en egen forskrift.

Vi mener at denne løsningen blir mest oversiktlig og ryddig for brukerne. Vi mener at den generelle fartsforskriften skal være nettopp det: mest mulig generell. Det er etter vår mening ikke hensiktsmessig å ta inn statens lokale reguleringer av fart i konkrete områder i den sentrale fartsforskriften. Slik regulering vil naturlig måtte skje over tid, og forskriften vil derfor måtte endres flere ganger. Videre vil én statlig forskrift uansett ikke vise hele bildet, fordi de kommunale forskriftene etter § 8 ikke kan tas inn i en slik forskrift.

Arbeidsgruppen anbefaler derfor at statens lokale fartsregler etter § 7 gis i en egen forskrift. En slik forskrift kan for eksempel inndeles fylkesvis, slik som eksempelvis sjøtrafikkforskriften er ordnet.³⁵ Vi mener at formidlingen av fartsreguleringene til sjøs vil avhjelpe brukernes behov for å kunne se de kommunale og statlige reguleringene i sammenheng. Vi viser i denne forbindelse til Kystverkets samlede fremstilling av alle fartsforskrifter i Kystinfo og i appen *BåtFart*.

7.9 Unntaksbestemmelser

Dagens sentrale fartsforskrift gir i § 5 unntak for flere typer fartøy:

«Fartsbegrensninger gjelder ikke for

- a) Forsvaret, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
- b) fartøyer med lege om bord,
- c) fartøyer i sjøredningstjenesten

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.»

Flere av de kommunalt fastsatte fartsforskriftene inneholder tilsvarende unntaksbestemmelse. Arbeidsgruppen har vurdert om det bør gis et tilsvarende unntak fra reglene i den foreslåtte forskriften. Ingen av fartøyene nevnt i unntaksbestemmelsen er "fritidsfartøy", og vil derfor uansett ikke være underlagt den generelle fartsbestemmelsen som vi foreslår i § 5.

Arbeidsgruppen foreslår at utrykningsfartøy unntas fra bestemmelsen om ferdsel ved badeplasser, jf. forslaget § 4. Etter arbeidsgruppens vurdering er det åpenbart at slike fartøy

³⁴ Jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 70

³⁵ Se forskrift 23. september 2015 nr. 1094 om bruk av sjøtrafikksektorens tjenestoområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften) kapittel 3

må kunne komme raskt til i forbindelser med ulykker og andre hendelser. Fartøyene må uansett overholde aktsomhetskravet i forskriftsforslaget § 3 og sjøveisregel 6. Arbeidsgruppen legger til grunn at sikkerheten for badende ved badeplasser dermed er ivarettatt.

Vi kan ikke se at det skal være nødvendig å gi unntak for Forsvarets og tollvesenets fartøy fra reglene om ferdsel ved badeplasser. Vi kan ikke se at det kan være aktuelt for Forsvaret å drive med øvelser nær eller innenfor merkebøyer ved offentlige badeplasser. Vi kan heller ikke se at et unntak er praktisk for Tollvesenets virksomhet. Noe annet kan være om det er behov for å gi unntak for slike typer fartøy i de lokale fartsgrensene. Slike unntak må i så fall gis i lokale fartsforskrifter.

Arbeidsgruppen har også vurdert om det er behov for å unnta andre typer fartøy fra forskriften. For eksempel har Norges Seilforbund i brev til Samferdselsdepartementet 17. februar 2020 uttalt at forskriften bør inneholde et unntak for båter og brett som benytter seil som fremdriftsmiddel og unntak for motoriserte fartøy i tilknytning til organisert trening og kappseilas. Arbeidsgruppen mener at slike fartøy bør være underlagt krav til aktsomhet og fartsgrænse og forbud mot ankring ved badende. Begrunnelsen for å foreslå disse reglene gjør seg også gjeldende for fartøyene og aktivitetene som seilerforbundet ønsker unntatt fra forskriften, se kapittel 7.3. og 7.4.

Slike fartøy vil som regel falle inn under reglene som skal gjelde for fritidsfartøy. Arbeidsgruppen kan ikke se at det er hensiktsmessig generelt å unnta seilbåter og motoriserte følgebåter fra den generelle fartsgrænse. Et slikt unntak bør etter arbeidsgruppens syn vurderes konkret, slik at eventuelle andre brukere av farvannet kan vektlegges i vurderingen. Behovet for unntak kan da veies opp mot hvilken risiko et slikt unntak eventuelt innebærer i det konkrete området. Arbeidsgruppen har kommet til at dette best løses gjennom kommunal regulering etter havne- og farvannsloven § 8. I den grad for eksempel trening og kappseilas skal skje innenfor 100 meter fra land, eller i bukter og sund som er smalere enn 200 meter, så har kommunen anledning til å tilrettelegge for slik aktivitet ved å gi egne lokale fartsregler etter lovens § 8. Arbeidsgruppen foreslår dermed ikke noe generelt unntak for andre typer fartøy eller aktiviteter enn for utrykning på sjøen.

7.10 Dispensasjon

Arbeidsgruppen har vurdert om det er behov for å kunne gi dispensasjon fra de foreslåtte bestemmelsene i forskriften §§ 3, 4 og 5. Vi har imidlertid kommet til at det er tilstrekkelig med det foreslåtte unntaket i forskriftsforslaget § 4. Kommunen har for øvrig mulighet til å ivareta eventuelle behov for lokale tilpasninger ved å gi egne forskrifter etter havne- og farvannsloven § 8.

7.11. Sanksjoner

Ved farts overtredelser til sjøs, har politiet i dag fått delegert myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr, jf. forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø § 7. Denne forskriften inneholder alle de lokale fartsforskriftene fastsatt i medhold av havne- og farvannsloven (2009) og gjelder i en overgangsperiode frem til kommunene fastsetter nye fartsforskrifter med hjemmel i havne- og farvannsloven (2019).

Arbeidsgruppen foreslår at det tas inn en tilsvarende sanksjonsbestemmelse i den nye forskriften. Satsene som er opplistet i dagens fartsforskrift § 7 har imidlertid ikke vært

oppjustert siden 2001, og arbeidsgruppen mener derfor at tiden er moden for å øke disse satsene. Politiet har i dag allerede hjemmel til å gi høyere gebyrer enn det som er opplistet i § 7, jf. forskrift om overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven, men dette krever en nærmere vurdering i hvert enkelt tilfelle. Av effektivitetshensyn og for å lette arbeidet til politiet ved fartsovertredelser til sjøs, mener arbeidsgruppen at en liste over satser ved overtredelse av ulike bestemmelser bør stå direkte i forskriften slik som i dag. Hensynet til forutberegnelighet for brukerne taler også for en slik løsning.

Arbeidsgruppen har sett på satsene for veitrafikkovertrædelser³⁶ som et utgangspunkt for satsene ved fartsovertredelser til sjøs. I motsetning til på vei måles imidlertid fart på sjøen ikke ved hjelp av for eksempel laser. Dette tilsier etter arbeidsgruppens mening at systemet for overtredelsesgebyr må være vesentlig enklere enn det er på vei. Vi foreslår å beholde systemet med to størrelser på gebyret: et for overtredelse av ferdselsreglene ved badeplasser og et for overtredelse av fartsgrenser forøvrig. I dag ligger disse foreleggene på hhv. 2000 kr og 1500 kr. Satsene har som nevnt ikke vært justert siden 2001, og arbeidsgruppen mener tiden nå er moden for dette. Vi foreslår at normalsatsene for overtredelsesgebyret settes til 2600 kr for overtredelse av fartsgrenser, og til 3800 kr for overtredelse av ferdselsforbudet ved badeplasser.

For de mest alvorlige overtredelsene vil det kunne straffes med bøter eller fengsel jf. forskriftsforslagets § 7.

At fartsoverskridelser kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr er nytt med havne- og farvannsloven av 2019. Arbeidsgruppen mener at forenklet forelegg er en mer hensiktsmessig måte å sanksjonere mindre alvorlige fartsoverskridelser på. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at det vurderes om havne- og farvannsloven bør endres, slik at mindre overtredelser av fartsgrensene til sjøs kan sanksjoneres med forenklet forelegg.

7.11 Overgangsordning

I overgangsforskriften for den nye havne- og farvannsloven er fartsforskriftene som ble gitt etter tidligere havne- og farvannslov videreført «inntil annet er bestemt», jf. § 4 første ledd. Arbeidsgruppen mener at alle fartsforskrifter etter tidligere havne- og farvannslov må oppheves på et gitt tidspunkt, slik at den nye lovens system kan tre i kraft i sin helhet.

For å sikre en smidig og ryddig overgang til lovens nye system, mener arbeidsgruppen at det er behov for en overgangsperiode med en fastsatt sluttdato. Hensikten med en slik overgangsperiode er å sikre at både staten og kommunene kan fastsette nye fartsforskrifter etter det nye systemet før de videreførte lokale fartsforskriftene oppheves.

Arbeidsgruppen har vurdert om den sentrale fartsforskriften og de lokale fartsforskriftene bør oppheves samtidig fra 1. januar 2021. Vi har kommet til at det ikke vil være nok tid for kommunene og staten til å koordinere nye forskrifter innen det tidspunktet. Første juni er vanlig dato for at nye regler trer i kraft. I juni er det ofte allerede mye aktivitet med fritidsfartøy i landet. Arbeidsgruppen har vurdert om det er hensiktsmessig å gå over til et nytt

³⁶ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-06-29-492?q=forenklet%20forelegg%20vei>

fartsregime midt i fritidsbåtsesongen. Vi har kommet til at det kan være noen fordeler ved at overgangen skjer 1. juni, fordi fritidsbåtførere på dette tidspunkt antakeligvis vil være ekstra oppmerksomme på nyheter om reguleringen av bruk av fritidsbåter. Kystverkets og Sjøfartsdirektoratets holdningskampanjer pleier også å foregå på denne tiden av året, og arbeidsgruppen mener at 1. juni derfor kan være et riktig tidspunkt for å gå over til nye regler.

På denne bakgrunn foreslår arbeidsgruppen at de videreførte lokale fartsforskriftene gjelder i en overgangsperiode frem til 1. juni 2021, og at de på dette tidspunktet oppheves. Dette skal gi god nok tid for stat og kommuner til å utarbeide eventuelle nye lokale fartsforskrifter. For at dette skal kunne være et hensiktsmessig tidspunktet til å gå over til nye fartsregler på sjøen, forutsettes det at myndighetene gir god informasjon om de nye reglene. De årlige holdningskampanjene rettet mot fritidsbåtførere må derfor også innrettes til å informere om de nye reglene.

Arbeidsgruppen mener at forslaget til sentral fartsforskrift bør tre i kraft fra 1. januar 2021, uavhengig av overgangsperioden. Vi mener at grunnlaget for forslaget tilsier at man ikke bør utsette innføringen av den generelle fartsgrensen for fritidsfartøy til overgangsperioden er over.

Dersom forskriftsforslaget skal tre i kraft 1. januar 2021, og det samtidig fastsettes en overgangsperiode for dagens lokale fartsforskrifter frem til 1. juni 2021, vil dette innebære at vi i overgangsperioden får flere ulike lag med forskriftsregulering av fart på sjøen. Det kan tenkes en situasjon hvor det i enkelte kommuner finnes en generell fartsgrense for fritidsfartøy etter den nye forskriften, lokalt fastsatt fartsgrense for både næringsfartøy og fritidsfartøy fastsatt etter den forrige loven, en egen lokal fartsforskrift for fritidsfartøy fastsatt i den nye loven, samt de generelle kravene til aktsomhet og fartsgrense for passering av badende. Arbeidsgruppen mener at myndighetene i slike tilfeller får et stort ansvar for å formidle hvilke fartsgrenser som gjelder hvor, og det blir særlig viktig at kommunen melder inn sine forskrifter til Kystverket, slik at de lokale fartsgrensene kan fremgå av den digitale kartløsningen Kystinfo og av Kystverkets app *BåtFart*.

Vi foreslår at det tas inn en bestemmelse i forskriften som angir tidspunktet for når de lokale fartsforskriftene gitt etter tidligere havne- og farvannslov oppheves.

For å sikre at de videreførte fartsforskriftene og forskrifter fastsatt etter §§ 7 og 8 skal kunne håndheves av politiet slik som i dag, antar arbeidsgruppen at de to gjeldende sentrale fartsforskriftene må stå inntil den foreslåtte overgangsperioden er over og de lokale fartsforskriftene oppheves. Dette forutsetter at det gjøres en endring i de to sentrale fartsforskriftene ved at §§ 2 og 3 tas ut. Disse bestemmelsene kan ikke gjelde ved siden av forslaget til nye bestemmelser i §§ 2 og 3 i forskriftsforslaget.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser

Arbeidsgruppen har vurdert konsekvensene av forslaget i tråd med utredningsinstruksen.

Arbeidsgruppen mener at forslaget vil bidra til økt sjøsikkerhet og, sammen med verktøy som kart og mobilapplikasjoner som Båtfart, forenkling for brukerne.

Konsekvensene av lovens system i §§ 7 og 8 for stat og kommuner er allerede vurdert i forbindelse med den nye havne- og farvannsloven. Konsekvensene av den nye løsningen er at myndighetene må vurdere om det skal fastsettes nye forskrifter om fart, og det vil være kostnader i administrasjonen til dette. Arbeidsgruppen antar at forslaget i § 4 vil medføre at flere kommunale forskrifter vil bli overflødige og at disse derfor ikke behøver å fastsettes på nytt av kommunen etter lovens § 8.

Arbeidsgruppen legger til grunn at det ikke er nødvendig å skilte fartsgrensene som foreslås i §§ 3 og 4. Disse vil gjelde overalt og i forbindelse med eventuell ikrafttredelse vil reglene måtte kommuniseres i relevante kanaler.

Lovens nye system vil videre innebære at eksisterende skilt som angir fartsgrenser må endres, tas ned eller flyttes. Kommunale fartsgrenser vil bare gjelde for fritidsfartøy. Eksisterende skilt som det er aktuelt å bruke videre, må derfor endres ved at hovedskiltet får et underskilt med «kun fritidsfartøy» eller lignende. Vi antar at dette kan settes opp relativt enkelt og ved bruk av eksisterende skiltfundamenter. Kostnadene til dette anser vi blir små. Videre må skilt som ikke lenger er aktuelle som følge av at kommunale forskrifter blir overflødige som følge av forslaget § 4, tas ned. Det vil også være kostnader ved dette, men mindre enn ved oppsetting av nye skilt. Kostnadene må dekkes av kommunen. På samme måte må eventuelle statlig fastsatte fartsgrenser i et område skiltes. Kostnadene til dette må dekkes av staten. Arbeidsgruppen legger til grunn at disse kostnadene kan tas innenfor gjeldende rammer.

Arbeidsgruppen antar videre at kommunene i en periode vil ha behov for veiledning fra Kystverket, som vil få økt ressursbruk knyttet til dette. Dette kan til en viss grad avhjelpes med god veiledning på hjemmesiden til Kystverket.

Når det gjelder forslaget om at kommunene skal sende melding til Kystverket og Kartverket om lokale forskrifter, legger vi til grunn at dette ikke vil medføre noen konsekvenser av betydning for kommunene.

9. Forslag til forskrift

Forskrift om fartsgrenser i sjøen

Fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 2 første ledd andre punktum, § 7, § 12 andre ledd og § 50 .

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for fartøy som definert i havne- og farvannsloven § 3. Forskriften gjelder i sjøterritoriet, de indre farvann og i elver og innsjøer. Paragraf 5 gjelder ikke i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen.

Havne- og farvannsloven § 8 gjelder i elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen.

§ 2. Forholdet til kommunale forskrifter om fart for fritidsfartøy

Denne forskriften gjelder i tillegg til forskrifter om fartsgrenser for fritidsfartøy som kommunen har gitt etter havne- og farvannsloven § 8. Bestemmelsen i § 5 første ledd gjelder

ikke i områder der kommunen i medhold av havne- og farvannsloven § 8 har fastsatt andre fartsgrenser for fritidsfartøy.

Kommunen skal sende melding om forskrifter gitt i medhold av havne- og farvannsloven § 8 til Kartverket og Kystverket. Melding skal sendes straks etter at forskriften er kunngjort i Norsk Lovtidend.

§ 3. *Krav til aktsomhet*

Enhver som fører et fartøy skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter farvannsforholdene og fartøyets størrelse, konstruksjon og manøvreringsevne, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, strandlinjer, kaier og omgivelsene forøvrig.

§ 4. *Ferdsel ved badeplasser*

Fartøy skal ikke gå med høyere fart enn 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor bading pågår eller fra merkebøyer¹ som er utlagt ved offentlige badeplasser.

Det er forbudt å ankre opp eller ferdes med fartøy innenfor merkebøyer som er lagt ut ved offentlige badeplasser.

Bestemmelsen gjelder ikke for politiets fartøy, brannvesenets fartøy, ambulansefartøy, fartøy med lege ombord eller fartøy i sjøredningstjenesten når overskridelsen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget. Fartøyene skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

¹ Jf. IALA-merkesystem – spesialmerker

§ 5. *Generell fartsgrense for fritidsfartøy*

Fritidsfartøy skal ikke gå med høyere fart enn 5 knop innenfor 100 meter fra

- a) land, øyer, holmer og skjær som er synlige over vannflaten og
- b) varige konstruksjoner og anlegg, som for eksempel kaier, brygger og anlegg for akvakultur. Sjømerker regnes ikke som varige konstruksjoner.

Med fritidsfartøy menes fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter og som ikke brukes i næringsvirksomhet.

§ 6 *Overtredelsesgebyr*

Politiet kan ilegge overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven § 50 til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i § 3, § 4 og § 5 i forskriften. Det samme gjelder overtredelser av forskrifter gitt i medhold av havne- og farvannsloven § 7 og § 8.

Overtredelsesgebyret utmåles i henhold til [forskrift 11. desember 2019 nr. 1869](#) om overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven, og etter følgende normalsatser:

- a) for brudd på fartsgrenser 2600 kr:
- b) for brudd på forbudet mot ferdsel med eller ankring av fartøy innenfor merkebøyer lagt ut ved offentlig badeplass 3800 kr

Ved klage på Politiets ileggelse av overtredelsesgebyr er Kystverket klageinstans.

§ 7. *Straff*

Overtredelse av forskriften som fører til at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier, straffes med bøter eller fengsel opptil to år etter havne- og farvannsloven § 51.

§ 8. *Ikraftsetting*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2021.

Fra samme tid oppheves forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 2 og § 3 og forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø § 2 og § 3.

Fra 1. juni 2021 oppheves oppheves forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø og følgende forskrifter:

1. [Forskrift 16. desember 1958 nr. 3044](#) om sakte fart i Vågen i Skjervøy
2. [Forskrift 2.03.1993 nr. 162](#) om fartsbegrensning, Bodø havnedistrikt
3. [Forskrift 10. januar 1972 nr. 3145](#) om fart ved Hamneset
4. [Forskrift 1. oktober 1993 nr. 983](#) om fartsbegrensning i Hyndøyvågen
5. [Forskrift 27. april 2015 nr. 414](#) om fartsbegrensning i sjøen, Inderøy
6. [Forskrift 21. august 2008 nr. 949](#) om fartsbegrensning i sjøen, Namsos
7. [Forskrift 15. desember 2005 nr. 1532](#) om fartsbegrensning i sjøen, Frøya
8. [Forskrift 11. juli 2006 nr. 916](#) om fartsbegrensning i sjøen, Hitra
9. [Forskrift 10. mai 1974 nr. 3224](#) om fart i Rakvåg hamn
10. [Forskrift 18. juli 1969 nr. 3125](#) om fart i Hemnskjelsundet
11. [Forskrift 24. juni 1966 nr. 3107](#) om fart i Lesund
12. [Forskrift 3. august 1993 nr. 869](#) om fartsbegrensning i Mjosundet
13. [Forskrift 14. september 1994 nr. 946](#) om fartsbegrensning, Aure
14. [Forskrift 17. mars 1950 nr. 3021](#) om fart i Sveggessundet
15. [Forskrift 3. juni 2019 nr. 691](#) om fartsgrense i sjøen, Herøy
16. [Forskrift 15. desember 1988 nr. 1104](#) om sakte fart, Molde
17. [Forskrift 5. januar 2001 nr. 109](#) om fartsbegrensning i Molde hamn
18. [Forskrift 13. juni 1959 nr. 3084](#) om fart i Steinsøysund
19. [Forskrift 18. april 2018 nr. 1206](#) om fartsavgrensning i sjøen, Stranda
20. [Forskrift 7. desember 2018 nr. 2262](#) om fartsgrense i sjøen, Ørsta
21. [Forskrift 22. mars 2018 nr. 1205](#) om fartsavgrensning i sjøen, Aurland
22. [Forskrift 13. oktober 1964 nr. 3101](#) om fart ved Storøy
23. [Forskrift 12. november 1979 nr. 3232](#) om fart i Eivindvik
24. [Forskrift 24. oktober 1984 nr. 2285](#) om redusert fart, Solund
25. [Forskrift 10. februar 2006 nr. 157](#) om fartsavgrensning i sjøen, Vik
26. [Forskrift 5. januar 1957 nr. 3035](#) om fart i Rugsund
27. [Forskrift 17. januar 1959 nr. 3067](#) om fart i Berlandssundet
28. [Forskrift 30. mars 1984 nr. 3244](#) om fart i Kollevåg
29. [Forskrift 21. juli 2000 nr. 856](#) om fartsbegrensning i sjøen, Askøy
30. [Forskrift 2. februar 1978 nr. 3229](#) om fart i Nordre Fønnesvåg
31. [Forskrift 28. februar 2018 nr. 295](#) om fartsbegrensning i sjøen, Bergen
32. [Forskrift 8. august 1958 nr. 3043](#) om fart i Nordåsvannet
33. [Forskrift 28. oktober 2019 nr. 1444](#) om fartsbegrensning i sjøen, Bokn, Bømlo, Haugesund, Karmøy, Sveio og Tysvær
34. [Forskrift 2. mai 1996 nr. 471](#) om fartsbegrensning i Smedaholmsundet
35. [Forskrift 25. juni 2018 nr. 1132](#) om fartsavgrensning i sjøen, Fjell kommune
36. [Forskrift 6. november 2000 nr. 1129](#) om fart i Jondal havneområde
37. [Forskrift 29. juni 1972 nr. 3221](#) om fart i Nordheimsund
38. [Forskrift 14. mai 1974 nr. 3226](#) om fart i Sundvågen
39. [Forskrift 20. juni 1969 nr. 3124](#) om fart ved Halgjem

40. [Forskrift 12. desember 1975 nr. 3227](#) om fart i Os havneområde
41. [Forskrift 27. desember 1977 nr. 3228](#) om fart i Vargavågen
42. [Forskrift 27. august 2013 nr. 1031](#) om fartsbegrensning i sjøen, Radøy
43. [Forskrift 28. oktober 1950 nr. 3022](#) om fart i Ulvsundet
44. [Forskrift 10. juli 1967 nr. 3117](#) om fart i Hellvik hamn
45. [Forskrift 18. august 1995 nr. 727](#) om fartbegrensninger, Eigersund
46. [Forskrift 18. februar 2019 nr. 133](#) om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14, 16 og 132 og havnekart 485 og 455, Sandnes
47. [Forskrift 19. februar 2019 nr. 206](#) om fartsbegrensning i sjøen, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy
48. [Forskrift 21. april 1978 nr. 3230](#) om fart i Tau båthavn
49. [Forskrift 3. april 2018 nr. 2304](#) om fartsbegrensning i sjøen, Farsund
50. [Forskrift 16. mai 2018 nr. 1062](#) om fartsbegrensning i sjøen, Flekkefjord
51. [Forskrift 2. april 2008 nr. 316](#) om fartsbegrensning i sjøen, Kristiansand
52. [Forskrift 5. april 1994 nr. 280](#) om fartsbegrensning Kvinaelven, Kvinesdal
53. [Forskrift 21. juni 2010 nr. 925](#) om fartsbegrensning i sjøen, Lindesnes
54. [Forskrift 14. februar 1991 nr. 101](#) om fartsbegrensning, Jåsundet
55. [Forskrift 17. januar 1972 nr. 3146](#) om fart i Korshammersundet
56. [Forskrift 14. februar 1991 nr. 102](#) om fartsbegrensninger, Lyngdal
57. [Forskrift 10. mai 1993 nr. 1422](#) om fartsbegrensning, Mandal
58. [Forskrift 18. januar 1995 nr. 134](#) om fartsbegrensning, Mandal
59. [Forskrift 20. juli 1996 nr. 771](#) om fartsbegrensning, Mandal
60. [Forskrift 3. mai 2007 nr. 456](#) om fartsbegrensning i sjøen, Søgne
61. [Forskrift 7. februar 2011 nr. 121](#) om fartsbegrensning i sjøen, Arendal
62. [Forskrift 11. mai 2017 nr. 585](#) om fartsbegrensning i innlandsvann mv., Froland kommune
63. [Forskrift 16. september 2009 nr. 1184](#) om fartsbegrensning i sjøen, Grimstad
64. [Forskrift 28. august 1996 nr. 878](#) om fart i Lillesand hamn
65. [Forskrift 4. juli 2012 nr. 716](#) om fartsbegrensning i sjøen, Tvedestrand
66. [Forskrift 14. september 2009 nr. 1181](#) om fartsbegrensning i sjøen, Risør
67. [Forskrift 6. desember 2017 nr. 2491](#) om fartsbegrensning i sjøen, Skien, Porsgrunn og Bamble
68. [Forskrift 6. mai 2015 nr. 439](#) om fartsbegrensning i sjøen, Kragerø
69. [Forskrift 12. desember 1996 nr. 1429](#) om fart i vassdrag, Nome
70. [Forskrift 27. juli 1998 nr. 783](#) om fartsbegrensning i sjøen, Sauherad
71. [Forskrift 24. juli 1998 nr. 781](#) om fartsbegrensning i sjøen, Skien
72. [Forskrift 15. mars 2013 nr. 305](#) om fartsbegrensning i sjøen, Horten mfl.
73. [Forskrift 1. mars 1990 nr. 184](#) om fartsbegrensning, Larvik
74. [Forskrift 25. april 1994 nr. 418](#) om fartsbegrensninger, Larvik
75. [Forskrift 19. april 2010 nr. 574](#) om fartsbegrensning i sjøen, Tønsberg mv.
76. [Forskrift 23. januar 2018 nr. 358](#) om fartsbegrensning i sjøen, Sandefjord
77. [Forskrift 1. november 1991 nr. 696](#) om fartsbegrensning, Drammen havn mv.
78. [Forskrift 16. april 1984 nr. 1811](#) om innskrenket fart, Elingaardskilen
79. [Forskrift 16. april 1984 nr. 1585](#) om innskrenket fart, Engelsviken
80. [Forskrift 14. mai 1991 nr. 318](#) om fartsbegrensning, Kjøkøysundet
81. [Forskrift 19. juni 2006 nr. 653](#) om fartsgrense til sjøs, Fredrikstad
82. [Forskrift 9. november 1982 nr. 3242](#) om fart i Halden havnedistrikt
83. [Forskrift 14. mars 2008 nr. 294](#) om fartsbegrensning i sjøen, Hvaler
84. [Forskrift 3. mai 2011 nr. 448](#) om fart i sjøen, Hvaler

85. [Forskrift 6. februar 2007 nr. 132](#) om fartsbegrensning i sjøen, Moss
86. [Forskrift 3. juli 2018 nr. 1134](#) om fartsbegrensning i sjøen, Sarpsborg
87. [Forskrift 27. juli 1998 nr. 782](#) om fartsbegrensning i sjøen, Hurum
88. [Forskrift 1. september 1993 nr. 889](#) om fartsbegrensning på Drammenselva
89. [Forskrift 19. juni 2006 nr. 654](#) om fartsgrense til sjøs, Røyken
90. [Forskrift 15. juni 1965 nr. 3104](#) om fart i Bærum havnedistrikt
91. [Forskrift 6. mai 1982 nr. 3240](#) om endring om fart i Drøbak havnedistrikt
92. [Forskrift 29. april 2014 nr. 586](#) om fartsbegrensning i sjøen, Oppegård
93. [Forskrift 18. juli 1995 nr. 671](#) om fartsbegrensninger, Vestby
94. [Forskrift 29. mai 2019 nr. 684](#) om fartsbegrensning i sjøen, Oslo

Fra 1. juni 2021 oppheves følgende fartsforskrifter gitt med hjemmel i forskrift 12. januar 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene):

1. Forskrift 15. mai 1968 nr. 3619 om fartsbegrensning for maskindrevne fartøyer som ferdes mellom øyer og langs land innenfor Asker kommunes grenser, Akershus
2. Forskrift 3. juli 1970 nr. 3616 om fartsgrenser i Viksfjord, Tjølling kommune, Vestfold
3. Forskrift 3. november 1972 nr. 3223 om fartsgrenser for fartøyer i Hallangspollen i Frogn kommune, Akershus
4. Forskrift 3. november 1972 nr. 3222 om fartsgrenser i Strømsundet og Slevikkilen i Onsøy kommune, Østfold
5. Forskrift 14. september 1973 nr. 3613 om fartsgrenser for fartøyer på Mjøsa, Gudbrandsdalslågen og Vorma, Akershus, Hedmark og Oppland
6. Forskrift 22. april 1976 nr. 3612 om fartsgrenser for fartøyer i Kråkefjorden, Soneren og Solevann, Sigdal kommune, Buskerud
7. Forskrift 25. juni 1976 nr. 3611 om fartsgrenser for fartøyer i Lygrefjorden i Eigersund kommune, Rogaland
8. Forskrift 13. august 1976 nr. 3609 om fartsgrenser for motordrevne fartøyer i Tunevannet i Tune kommune, Østfold
9. Forskrift 4. april 1977 nr. 3608 om fartsgrense for fartøyer i Sandefjorden i Sandefjord kommune, Vestfold
10. Forskrift 28. juli 1977 nr. 3048 om fartsgrenser for fartøyer i Hurdalsjøen, Sundgapet, Andelva m.v. i Hurdal, Nannestad og Eidsvoll kommuner, Akershus
11. Forskrift 19. oktober 1977 nr. 3607 om fartsgrenser for fartøyer i Longumvannet i Moland kommune, Aust-Agder
12. Forskrift 24. januar 1978 nr. 3606 om fartsgrense for fartøyer i Bunnefjorden i Ås og Frogn kommuner, Oslo og Akershus
13. Forskrift 27. februar 1978 nr. 3605 om fartsgrense for fartøyer i Farrisvannet, Brunlanes kommune, Vestfold
14. Forskrift 25. mai 1978 nr. 3604 om fartsgrense for fartøyer i bukten ved Oddane utenfor Nevlunghavn i Brunlanes kommune, Vestfold
15. Forskrift 30. mai 1978 nr. 3603 om fartsgrense for fartøyer i Ramsvågen i Mandal kommune, Vest-Agder
16. Forskrift 13. oktober 1978 nr. 3601 om fartsgrenser for fartøyer i Skogsfjorden, Mandal kommune, Vest-Agder
17. Forskrift 8. desember 1978 nr. 3599 om fartsgrenser for fartøyer i Håkavika i Tjølling kommune, Vestfold

18. Forskrift 2. juni 1980 nr. 3597 om fartsgrenser for fartøyer i Evjesund, Rygge kommune, Østfold
19. Forskrift 16. mars 1981 nr. 4219 om fartsbegrensning for fartøyer ved Nesodden, Nesodden kommune, Akershus
20. Forskrift 4. august 1981 nr. 3050 om begrenset fart for fartøyer innen Bærum havnedistrikt, Bærum kommune, Akershus
21. Forskrift 25. november 1981 nr. 3051 om fartsgrenser for fartøyer i Rakkesundet i Brunlanes kommune, Vestfold
22. Forskrift 25. november 1981 nr. 4216 om nedsett fart i Straumsundet, Fjell kommune, Hordaland
23. Forskrift 2. desember 1982 nr. 1736 om fartsgrense for fartøyer i Rørvikbukta, Rygge kommune, Østfold
24. Forskrift 1. mars 1983 nr. 529 om fartsgrenser for fartøyer i Skjernøysund, Mandal kommune, Vest-Agder
25. Forskrift 1. oktober 1984 nr. 1712 om fartsbegrensning for fartøyer langs kysten av Frogn kommune, Akershus
26. Forskrift 25. juli 1985 nr. 179 om fartsgrenser for fartøyer i Skogøysundet, Mandal kommune, Vest-Agder
27. Forskrift 25. juli 1985 nr. 1597 om fartsgrenser for fartøy ved Bærøy i Rosfjorden, Lyngdal kommune, Vest-Agder.