

Høy hastighet og ferdigheter

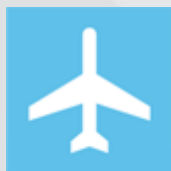
**Oppsummering fra ulykken med RIB Hugin (2017)
og sett i sammenheng med kunnskap om fritidsbåtulykker**

Fritidsbåtkonferansen
Haugesund, 4. mars 2020

Pål Brennhovd, Havariinspektør
Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport (SHT)

SHT undersøker transportulykker



Utreder forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker

SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar

SHT er uavhengige og nøytrale

Opplysningsplikt og taushetsplikt

Konklusjon fra SHTs undersøkelse av

RIB Hugin, 16.2.2017

Fontenen hadde ikke
blitt inkludert i sjøkartene
(Kommunen)

Fartøyet oppfylte antageligvis
ikke krav til sikt
(Båtprodusenten)

Mangelfull planlegging av rute,
vedlikehold av redningsvester og
oppdatering av sjøkart
(Turoperatøren)

Dagens kompetansekrav
fokuserer ikke på at førere av
hurtiggående små passasjerfartøy
har de nødvendige ferdighetene til
å trygt føre fartøy i høy hastighet.
(Regelverk)

Meld. St. 30

(2018–2019)

Melding til Stortinget

Samhandling for betre sjøtryggleik



«I si tryggleikstilråding sa SHT at Sjøfartsdirektoratet burde innføre særskilde kompetansekrav for førarar av hurtiggåande fartøy med inntil 12 passasjerar. Konkret anbefaler SHT eit eige kurs for fartøy som gjer over 35 knop.

Sjølv om denne tryggleikstilrådinga er retta mot førarar av næringsfartøy, kan det tenkjast at tilrådinga òg bør få følgjer for førarar av fritidsbåtar.

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

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

Side 49

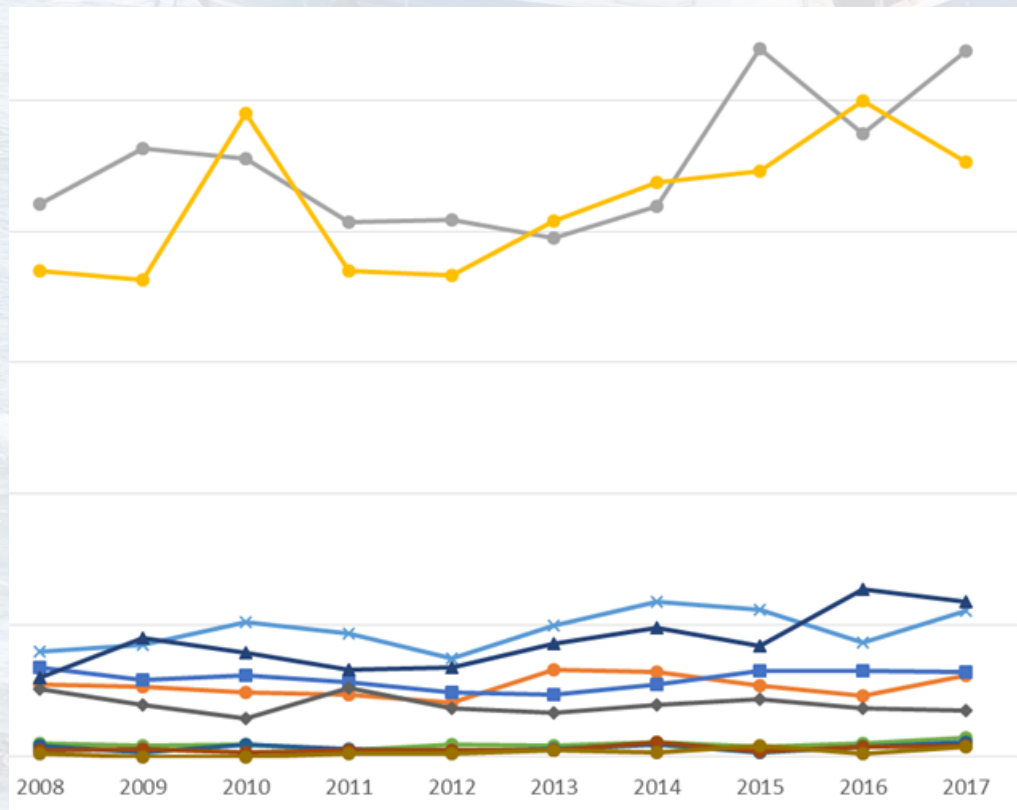
Det gode båtliv

Båtliv er fritid

Hvordan kan vi ha et godt båtliv som samtidig er trygt for oss selv og andre?



Fritidsbåtulykker 2008-2017



Grunnstøtinger og kollisjoner:

Oppstod hyppig (særlig grunnstøtinger), men mindre andel medførte død.

Ofte om natten

Omkomne hadde lavere alder enn andre typer ulykker

Grunnstøting og kollisjoner, 2018

Ulykkene oppstod

- på vei hjem fra uteliv
- motorbåt og vannskuter
- yngre enn 45 år
- båtvanter og godt kjent i farvannet

Kjennetegnes ved

- høy fart,
- moderat til tydelig ruspåvirkning,
- og tussmørke

Konsekvenser

- svært alvorlige fysiske skader

Utgjorde 20 % av alle fritidsbåtulykkene med omkomne i 2018

Kunnskap om ruspåvirkning

Erfaringer fra veitrafikken:

- Risikoen for ulykker øker ved 0,5 promille og oppover
- Endring av promillegrensen til 0,2 promille har hatt positiv resultater ved at det har blir færre personskader og dødsulykker.
- Men forutsetter at andre tiltak samtidig innføres, slik som økt promillekontroll.

Egenvurdering av promillenivå:

- Personer som hadde et promillenivået på 0,8 undervurderte som oftest hvilken promille de faktisk hadde.
- Denne tendensen ble sterkere jo høyere promille personen hadde.

Høy hastighet, ferdigheter og ruspåvirkning

- Kompetansekrav kan bedre ferdighetene til å føre båt i høy fart
- Høy fart utsetter ikke bare en selv, men også andre for fare
- Ruspåvirkning er fellesnevner for svært alvorlige ulykker med fritidsbåt som oppstår under høy fart.
For å redusere alvorlige ulykker med båter i høy fart er det også nødvendig å se på hvilke tiltak som kan forhindre ruspåvirkede førere.

Med ønske om et godt og trygt båtliv!

Takk for oppmerksomheten!

