

Tjøme Kommune
Rødsgate 36

3145 TJØME

post@tjome.kommune.no

Oslo, 17.6.2017

Høringsinnspill til Tjøme kommunes forslag om lokal forskrift om bruk av vannscootere

Vi viser til Tjøme kommunes høring av 1.6.2017, med forslag til lokal forskrift som forbyr vannscootere i de deler av Tjøme kommune der det ved «forskrift av 01.06.2010 om fartsbegrensning i sjøen», er satt fartsbegrensning på 5 eller 30 knop (heretter «fartsbegrensningssonen»). Ettersom fartsbegrensningssonen og Færder nasjonalpark til sammen dekker omtrent hele kommunens farvann, er det i realiteten et totalforbud i Tjøme kommune som med dette forsøkes innført, og det vil bli omtalt som dette heretter.

Høringsfristen er lørdag (!) 17.6.2016. På bakgrunn av egne erfaringer og kontakt med mange enkeltbrukere og forbund, og på vegne av BRP Norway AS, sender vi inn høringssvar i saken.

I etterkant av kommunens utsending av høringsbrevet har Samferdselsdepartementet sendt ut en veileder¹, som omtaler muligheten kommunen har til å regulere vannscooterbruk i kommunens farvann. Ut fra medieomtale omkring denne saken fremstår det som om kommunene ikke har rukket å gjøre seg kjent med denne veilederen.

En forskrift med det innholdet som Tjøme kommune har foreslått, vil være ugyldig både pga. rettsanvendelsen og pga. saksbehandlingsfeil. Et ugyldig vedtak som pålegger borgerne plikter, regnes som såkalte nulliteter. Det vil si at man som borger kan opptre som om vedtakene ikke fantes, og man kan ikke straffes for å ha overtrådt nulliteter.

1. Høringsfristen

1.1. Sammenhengen mellom høringsfrist og saksutredning – normale krav

Høringsfristen Tjøme kommune har fastsatt er altfor kort, og det er ikke mulig å se hva som taler for slikt hastverk. Fra kommunestyresaken forut for kommunens høring står:

¹ Brev av 6. juni 2017 «Veiledning til kommunene – regulering av fart og bruk av farvann, elver og innsjøer når det gjelder vannscootere»

«Rådmann ser derfor for seg slik fremdrift for å innføre lokal forskrift for Tjøme kommune om bruk av vannscooter innenfor kommunens grenser:

1. Kommunestyre vedtar forslag til forskrift på sitt møte 31. mai
2. Forslag til forskrift sendes på høring/offentlig ettersyn 2. juni med 14 dagers høringsfrist
3. Kommunestyret får forslag til forskrift til sluttbehandling på sitt møte 21.juni
4. Forskriften kunngjøres 23. juni og vil gjelde fra dette tidspunkt»(vår utheving).

Det er altså lagt inn kun to dager (!) for saksbehandling etter mottak av hørings svar. Dette er altfor kort tid til å skulle foreta nødvendige vurderinger. Hele prosessen bærer klart preg av at kommunen har tatt et forhåndsstandpunkt, som vi frykter gjør hele denne høringsprosessen lite reell. Dette fremgår ytterligere ved at kommunen heller ikke har gitt forhåndsvarsling før kommunen igangsatte arbeid med en slik forskrift.

Etter forvaltningsloven § 37, skal forvaltningsorganet «påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes». Dette inkluderer et krav om å la de som berøres av en forskrift uttale seg, jf. andre ledd. Etter fvl. § 37 tredje ledd kan forvaltningsorganet «sette frist for å gi uttalelse».

Hva som ligger i kravene etter fvl. § 37, er nærmere kommentert i Justis- og beredskapsdepartementets veileder «Forskriftsarbeid for kommuner» fra 30.1.2002. I veilederen står om høringsfrist at:

*«Høringsfristens lengde avhenger av hvor komplisert eller viktig saken er. Etter utredningsinstruksen (som er fastsatt ved kgl. res. 18. februar 2000 og gjelder for vedtakelse av forskrifter i staten) skal høringsfristen som utgangspunkt være tre måneder. Kommunene kan normalt sette fristen til **to måneder** for kommunale forskrifter. Fristen kan være **noe kortere** hvis saken haster» (vår utheving).*

Kommunen har lagt ut høringen med en høringsfrist på kun 2 uker (17. juni 2017). Merkelig nok ender høringsfristen på en lørdag, hvilket indikerer at denne ikke er nøye gjennomtenkt, men fastsatt raskt og skjematisk for å kunne få lagt forskriften ut på høring så fort som mulig. At en lengre høringsfrist er nødvendig synes kommunen selv også å være klar over, da det fra kommunestyresaken forut for høring står som en «ulempe» ved innføring av totalforbudet at «Det er lite kjent på forhånd at kommunen ønsker innføring av totalforbud for vannscooter».

Å forby vannscootere i kommunens farvann, er et inngripende og omfattende tiltak, som vil være meget viktig for dem det angår. Her skulle høringsfristen derfor allerede av den grunn vært minst to måneder. Om det skulle være behov for kortere høringsfrist, burde denne likevel vært minimum seks uker for et så omfattende vedtak som dette.

Så vidt vi kan se, har ikke Tjøme kommune gitt en spesifikk begrunnelse for å sette høringsfristen til kun to uker. Vi antar at dette er gjort for at Tjøme kommune skal kunne sluttbehandle saken før sommeren. I forbindelse med tilsvarende forskriftsarbeid i Nøtterøy kommune, var rådmannen i Nøtterøy i kontakt med Fylkesmannen i Vestfold. Fra kommunestyresaken i forkant av høringen i Nøtterøy, sak 17/034, fremgår om dette:

«Å sette fristen til bare to uker er vesentlig kortere enn normalt. Rådmannen har i den forbindelse vært i kontakt med Fylkesmannen v/juridisk avdeling, som påpeker at en så kort høringsfrist stiller krav om at saken er godt utredet. **I utgangspunktet synes det derfor som om to ukers høringsfrist er for kort i denne saken**, i hvert fall hvis man skulle foreslå regler som ikke var ganske godt kjent blant de ulike interessene fra før» (vår utheving).

Til tross for dette ble fristen på usedvanlig korte to uker opprettholdt, og saksfremstillingen er fullstendig blottet for de fakta og konkrete vurderinger som må foreligge før vedtak fattes. Vi kommer tilbake til manglene ved utredningen og saksfremlegget senere i brevet.

Uavhengig av om kommunen selv skulle mene at saken er godt utredet, er det kun dersom «saken haster» høringsfristen kan settes kortere. Og selv da, kan fristen etter veilederen kun settes «noe kortere». Her ønsker Tjøme kommune imidlertid å sette høringsfristen til kun 2 uker, altså redusere høringsfristen med $\frac{3}{4}$ sammenlignet med den ordinære fristen i forskriftssaker. Dette kan ikke anses å være forsvarlig saksbehandling etter fvl. § 37. En så kort høringsfrist vil gjøre det vanskelig for aktuelle interessenter å uttale seg, som klart vil kunne medføre at saken ikke blir tilstrekkelig utredet. Dette vil igjen kunne virke bestemmende på forskriftens innhold, hvilket vil medføre ugyldighet etter fvl. § 41.

I dette tilfellet er høringsfristen kort for å få behandlet saken før sommeren. Å ikke få behandlet saken før sommeren, vil imidlertid ikke ha andre konsekvenser enn at vannscootere vil kunne benyttes i kommunens farvann som i resten av landet, *på lik linje med andre fartøy*, hvilket var hele hensikten med den forskriftsendring regjeringen nylig gjennomførte etter lang tids offentlig høring. Et ønske om å skulle forby vannscooterkjøring, er ikke et spesielt forhold som nødvendiggjør en så kort høringsfrist som 2 uker.

Saken og hastverket er ikke drevet frem av konkrete omstendigheter i kommunen. Snarere er kjernen at flere kommuner inngår en slags allianse med et korstog mot regjeringens politikk og forskriftsgivning fordi de er uenige med regjeringen. Forskriftshjemlene i kommunene er imidlertid ingen sikkerhetsventil for kommuner som er mot regjeringen. Lokale forskrifter skal alltid være forankret i lokale overveininger, og de hjemmelslover som har vært aktuelle om vannscooter, er tydelige om at det må være gode utredninger, lokale, konkrete hensyn til særlig sikker ferdsel på konkrete plasser og en balansert interesseavveining.

Det kommunene her gjør, er ikke å bruke det lokale sjølstyret, eller sin lokale kunnskap om kommunen og farvannene. De forsøker derimot å bruke en lov til å gi forskrifter som er identiske med riksdekkende forskrifter med hjemmel i en annen lov - forskrifter som regjeringen har opphevet fordi de av mange grunner ikke er ønskelige.

Det finnes i saksfremleggene absolutt intet om de lokale hensyn. Saken startet med en høyprofilert ordfører motstand mot regjeringens politikk, med en enighet om at disse kommunene skulle (gjen)innføre de regler som regjeringen opphevet.

Det er også vanskelig å forstå hvorfor Tjøme kommune i det hele tatt mener at de, for enhver pris, trenger å få på plass et forbud før sommeren. Man skulle tro at kommunen, istedenfor å forsøke å innføre et forbud i hui og hast, heller ville brukt den første sommeren etter opphevelsen av vannscooterforskriften til å samle erfaring om vannscooterbruken i kommunen. På den måten ville kommunen hatt et mye bedre grunnlag for å vurdere om det i det hele tatt er behov for å regulere vannscooterkjøring særskilt. Slik saken står nå er det åpenbart at kommunen ikke engang er villige til å utrede vannscooterbruken, men at de utelukkende vil forby vannscootere basert på antagelser.

I tillegg fremgår det fra høringsnotatet at det «*ikke [har] vært tid til å samarbeide i vesentlig grad med nærliggende kommuner om et felles regelverk*». Dette er en situasjon kommunen selv har satt seg i, ved å unødvendig forhaste prosessen med å forsøke å få en forskrift på plass. Det er ingenting som tilsier at det ikke skulle vært nok tid for kommunene til å samarbeide i denne saken. Et samarbeid kunne vært påbegynt lenge før opphevelsen av vannscooterforskriften, ettersom det tidlig fremsto som relativt klart at forskriften ville bli opphevet.

Uavhengig av kravene som stilles i forvaltningsloven, burde kommunen uansett gi det minst én sommer før de kaster seg rundt for å forsøke å forby en fullt lovlig aktivitet.

Høringsfristen må etter dette utvides til 2 måneder, eller i alle tilfeller, dersom det begrunnes særskilt, seks uker. Om forskriften vedtas etter nåværende høringslengde, må den anses ugyldig etter fvl. § 41, jf. § 37.

1.2. Det konkrete saksfremlegget:

Begrunnelsen Tjøme kommune gir for å skulle forby vannscooter er meget knapp.

Kommunen henviser flere steder i kommunestyresaken forut for høringen, til en tre år gammel rapport fra Vista Analyse fra 2014. Det er den rapporten som øyensynlig utgjør hoveddelen av saksutredningen. Vi gikk derfor gjennom rapporten for å se hva som der var skrevet om Tjøme kommunes situasjon. Her nevnes ikke Tjøme med et ord. Det nærmeste vi fant var et kart over Norge, hvor også Tjøme finnes. Tjøme kommune har således ikke utredet eller avveiet noe som helst om sin kommune, sine farvann, sine havner, sine trange sund med mye trafikk osv som er temaene i den hjemmelslov som nå brukes. Rapporten peker kun på vurderinger som er gjort for Norge som helhet, fra Lindesnes til Grense Jacobselv med innland. Det samme synes å gjelde Tjøme kommune som omtrent utelukkende viser til generell synsing, og ikke konkrete forhold på enkeltområder i kommunen som nødvendigvis gjør forbud. Rapportens tema var nasjonale regler, og de står ikke oppe til debatt i kommunestyret når det gjelder å gi tvingende regler som Storting og regjering ikke vil ha.

Grunnen til at kommunene ble gitt kompetansen til å regulere bruk av fritidsfartøy ut fra hensynene til spesielt sikkerhet, var fordi kommunene selv kjenner de lokale forholdene best. Spesielle vikene og bukter, trange sund, trafikkerte havner osv er tema for bruk av alle fritidsfartøy, ikke enkelte fritidsfartøy, bortsett fra at det i forarbeidene er nevnt at seilbrett kan forbys i skipsleden grunnet den åpenbare faren disse utgjør foran store skip.

Kommunen har vært antatt å være best egnet til å vurdere det konkrete behovet for, og følgene av, regulering i de enkelte deler av kommunens farvann der det er helt nødvendig med lokal kunnskap for å gi forholdsmessige og formålsmessige regler (formål i hovedsak sikkerhet). Havne – og farvannsloven stiler opp vilkår for hva det kan gis regler om (mer om hjemmelsgrunnlaget og betingelsene nedenfor). Tjøme kommune har imidlertid hoppet helt over dette og ikke foretatt en eneste konkret vurdering knyttet til området de ønsker å forby vannscooter i, nærmere bestemt hva som kan begrunne begrensninger på fritidsfartøy i akkurat dette sundet, denne viken osv. Vista Analyses rapport gir ikke en gang på landsplan noen saklig dokumentasjon på dette.

Saksfremlegget inneholder ikke en eneste konkret vurdering og verifisering av sikkerhetsvurderingene som skulle vært gjort. Det inneholder heller ingen vurdering av konsekvensene for den enkelte og samfunnet.

Det nærmeste kommunen kommer en vurdering av behovet for regulering av vannscooter, er dette sitatet fra kommunestyresaken:

*«Vannscootere **oppfattes nok av mange** som en eksponent for disse sidene ved båtlivet. Det **synes å være en utbredt oppfatning** at vannscootere representerer noe nytt innen båtlivet, i og med at disse farkostene i langt større grad enn andre båttyper brukes til lekepregede, fartsfylte aktiviteter, at de har stort fartspotensial kombinert med hurtig akselerasjon, at bruken ofte innebærer hyppige endringer i gasspådrag, fart og kurs, og at motor- og skroglyd pga. dette gir et mer generende lydbilde, selv om den **objektive lydstyrken ikke er høyere enn hos mange andre båter**. Dette utelukker selvfølgelig ikke at noen bruker vannscooterne som helt vanlige båter, og kjører med fast kurs på tur fra A til B. Likeledes er det heller ikke uvanlig at det foregår lekekjøring med andre båttyper, som joller og gummibåter. Vannscooterne **synes** imidlertid i større grad enn andre båter å være innrettet nettopp på denne lekepregede kjøringen» (vår utheving).*

Sitatet over bærer preg av ren synsing fra kommunens side, basert på gamle fordommer mot førerne av vannscootere.

Når det gjelder uvettig kjøring, finnes det kjedelige eksempler på dette med alle fartøy og kjøretøy for den saks skyld. Men man kan ikke forby sportsbiler heller, selv om mange mener de kjøres av folk som er interessert i å råkøre. Å totalforby vannscootere fordi dette er «*lettere å håndheve*», er som å totalforby biler fordi det er det letteste å håndheve, og man da slipper at noen kjører for fort. At det er lettere å håndheve er derfor selvsagt ikke et hensyn som kan begrunne et totalforbud.

En kombinasjon av samarbeid mellom myndigheter og brukerinteresser har båret frukter på mange områder i Norge. Erfaringene går de fleste steder i veitrafikken på at en kombinasjon av politiets overvåking og samarbeid/informasjon med den selvjustis og lojalitet som brukerne normalt møter et samarbeid på som naturligvis også gjelder for måten vannscootere kjøres på,

bærer langt større frukter enn vidtgående reguleringer som ikke oppfattes legitime av brukerne.

Tjøme kommunes modell er da heller ikke å forby uvettig kjøring på vannscooter, men derimot å forby selve fartøyet vannscooter i sine sjøområder, uansett hvor pent man kjører. Under er et bilde av to vannscootere, tatt fra en større båt. På bildet kjøres det i rundt 30 knop.



Påvirkningen på farvannet er naturligvis avhengig av massen som forflyttes. Som kommunen selv kan se på bildet er det båten, og ikke vannscooterne, som lager merkbare bølger når det kjøres i 30 knop. Lyden fra båten kan heller overhodet ikke sammenlignes med den mye mer beskjedne lyd vannscooterne avgir i samme hastighet. Hvorfor kommunen likevel insisterer på at det er fartøyet vannscooter som skal være forbudt, kan vi derfor ikke forstå.

Vi kan si at brukerne opplever dette som en helt usaklig inngripen i deres frihet til å bruke fjord og vann slik som andre i fartøy. Næringen opplever dette som en veldig uheldig begrensning. Lokale næringsdrivende opplever redusert næringsgrunnlag. Intet av dette er hverken utredet eller avveiet. Dette er svært stygge mangler ved et offentlig forskriftsvedtak.

Grunnet kommunens altfor hastige og mangelfulle utredning, vil en forskrift som foreslått ikke være i tråd med kravene i forvaltningsloven kap VII. Saksbehandlingen i seg selv gjør derfor forskriften ugyldig etter reglene i fvl. § 41, som etter sikker rett også gjelder for forskrifter.

Ettersom det forbudet Tjøme kommune ønsker å nedlegge ikke er begrunnet ut fra konkrete behovsvurderinger, vil forskriften heller ikke være innenfor hjemmelsgrunnlaget i havne- og farvannsloven §§ 14 og 42. En forskrift som foreslått, med den begrunnelsen som fremgår fra høringsnotatet, vil derfor være ugyldig.

2. Forskriftshjemmelen

Etter legalitetsprinsippet kan en forskrift aldri gå lenger enn hjemmelen tillater. En forskrift som går lenger enn hjemmelsgrunnlaget gir anledning til, vil være ugyldig. Forskrift om ferdselsforbud må holde seg innenfor rettsregelen i hjemmelsparagrafene.

Den foreslåtte forskriften er hjemlet i havne- og farvannsloven §§ 14 første ledd og 42 første ledd.

Havne- og farvannsloven § 14 første ledd lyder:

*«Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan myndigheten etter loven gi forskrifter om orden i og bruk av farvann når hensynet til **god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det**»*(vår utheving).

§ 42 første ledd lyder:

«Dersom noe annet ikke er bestemt i eller i medhold av loven her, kan kommunen i forskrift gi regler om orden i og bruk av havnen når hensynet til effektiv og sikker havnevirksomhet krever det».

Regelen i § 42 regulerer kun bruk av havnen, ikke hele kommunens farvann. Det er derfor § 14 som i hovedsak vil omtales nedenfor. Kommunen er «*myndighet etter loven*» i henhold til § 14 for farvannet innenfor en nautisk mil, utenom hoved- og billedene.

Innenfor kommunens sjøområde kan kommunen altså gi forskrifter om «*orden i og bruk av farvann*», når «*hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet*» krever det. Herunder kan kommunen, etter en konkret vurdering, fastsette ferdselsforbud for fritidsfartøy i enkelte områder, dersom det kan begrunnes i ett eller flere av de nevnte hensynene. Hjemmelsgrunnlaget omfatter kun de områdene i kommunen, der hensynene faktisk konkret er tilstede. Enkelte steder vil det f.eks. kunne tillates at ikke-motoriserte fartøy beveger seg, mens det gis forbud mot bruk av motorfartøyer, om dette kan begrunnes i hensynene.

Som det fremgår fra ordlyden i § 14 er det hensynet til sikkerhet som er det viktigste og mest sentrale, og som kan hjemle å forby ferdsel i visse av kommunens områder.

Tjøme kommune synes å legge til grunn at departementet har gitt uttrykk for at kommunene står helt fritt til å regulere vannscooterbruk som de ønsker. Dette er ikke riktig. Departementet fremhever i høringen forut for opphevelsen av vannscooterforskriften, at regulering av

vannscooter må hjemles i relevante hensyn som følger av havne- og farvannsloven. Dette er i hovedsak sikkerhetshensyn, og et eventuelt ferdselsforbud kan kun gjelde for bestemte områder i kommunen og må begrunnes konkret.

I høringsbrevet skriver KMD:

*«Kommunene kan videre fastsette forskrift om orden i og bruk av farvannet der det kan gis særlige regler om bruk av **vannscooter og andre fritidsfartøy**. Forskriftsmalen for slike lokale ordensforskrifter er som nevnt ovenfor foreslått endret slik at denne type bestemmelser ikke krever sentral godkjenning fra Kystverket. Eksempler på regulering av bruk av **fritidsfartøy, herunder vannscooter**, kan være forbud mot bruk i **bestemte områder**, f.eks. **i tett trafikkerte områder** for å **unngå fare for ulykker**, av hensyn til støy i f.eks. **trange sund, bukter og vik**er med hyttebebyggelse eller som er særlig attraktive for friluftsliv. Bruk av **fritidsfartøy** kan også begrenses til en nærmere fastsatt avstand fra land av hensyn til støy, fare for sammenstøt, konflikt med badende o.l.»* (vår utheving).

Formuleringene fra departementet viser at vannscootere skal vurderes sammen med andre fritidsfartøy, på lik linje.

Regulering av vannscootere omtales også i veiledningsbrevet fra Samferdselsdepartementet, hvor det på side 4 står:

*«I denne vurderingen vil det altså være avgjørende at en regulering av bruk av vannscooter eller andre fritidsfartøy faktisk **er egnet til å bidra til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, ivaretagelse av miljø** eller til tilretteleggelse for et attraktivt friluftsliv, og at en slik regulering også står i et **rimelig forhold til de byrdene brukergruppen i farvannet påføres**. Dette må vurderes **konkret** knyttet til **de aktuelle farvann i den enkelte kommune**, og det er opp til den enkelte kommune å påse at eventuelle reguleringer av bruk skjer innenfor de rammer som følger av havne- og farvannsloven og forskriftsmalen»* (vår utheving).

Det er kun hvis og så langt de nevnte hensynene er tilstede, det kan komme på tale med reguleringer av fartøyenes ferdsel. Også da skal det foretas en avveining om inngrepet står i forhold til inngrepet i borgerens frihet.

Dersom kommunen skal forskjellsbehandle fartøyer, må selve forskjellsbehandlingen av fartøyet vannscooter begrunnes særskilt, i ett av de ovenfor nevnte hensyn. Som det fremgår fra veiledningen fra Samferdselsdepartementet, må et slikt forbud vurderes «**konkret**» knyttet til de «**aktuelle farvann**» i den enkelte kommune.

Generelt er det veldig vanskelig å se hvilke sikkerhetshensyn som kan begrunne en forskjellsbehandling av vannscootere. En vannscooter er for eksempel ikke vanskeligere å kontrollere enn andre fartøyer. I forhold til de aller fleste båter er en vannscooter tvert imot lettere å manøvrere, med både mindre svingradius, kortere bremselengde og raskere

responstid. Vannscotere er altså sikrere enn en rekke andre fartøy. Dette er fakta som skulle vært tatt med i de vurderinger som etter lov og alminnelig forvaltningsrett må gjøres.

3. Sikkerhet for vannscooterførerne

Det fremstår ikke som om Tjøme kommune i tilstrekkelig grad har vurdert hvordan en forbudssone som foreslått, vil påvirke sikkerheten til vannscooterførere i kommunen.

Spørsmålet om sikkerhet ble behandlet av Vista Analyse, som en del av utredningsarbeidet frem mot oppheving av vannscooterforskriften. Fra Vista Analyse sin rapport side 13 – 14:

*«Det er flere forhold som peker i retning av at regelverket **ikke tar hensyn til brukerens sikkerhet på en optimal måte**. Regelverket adresserer ikke det som i de fleste tilfeller er årsaker til ulykker, **nemlig uvøren kjøring**. Et tiltak som direkte adresserer dette vil for eksempel være å sette ekstra kurskrav til utøverne. **Et annet moment som taler imot at vannscooterførernes sikkerhet blir godt ivaretatt er at regelverket legger lovlig vannscootervirksomhet til en sone 400 meter fra land, hvor forholdene mange steder langs kysten ikke er egnet for vannscooterbruk og hvor føreren selv må vurdere om såkalt signifikant bølgehøyde er under 2 meter (som er det forhold vannscooteren er laget for). Dette kan være vanskelig å vurdere i praksis. Vannscotere kan havarere eller gå tom for drivstoff og da er 400 meter inn til land langt. I Sverige har det vært flere vannscooterhendelser hvor svømming tilbake til land har medført dødsfall på grunn av drukning eller hypotermi»**(vår utheving).*

Også Sjøfartsdirektoratet har uttalt seg om sikkerhet for vannscotere etter det nå opphevede regelverket, som Tjøme kommune ønsker å gjeninnføre lokalt. I sin uttalelse av 2. mars 2015, som er inntatt i høringsbrevet til forslaget om opphevelse av vannscooterforskriften, punkt 1 siste avsnitt, fremgår at:

«[Når] hovedbruken av vannscooter må skje minst 400 meter fra land, vil det flere steder bety at lovlig bruk bare kan skje i områder med bølgehøyde som overgår det fartøyet er konstruert for».

Når Tjøme kommune nå ønsker å gjeninnføre en forbudssone som strekker seg flere kilometer fra land, er dette stikk i strid med de sikkerhetsanbefalingene Vista Analyse og Sjøfartsdirektoratet kom med da spørsmålet ble utredet i 2014-2015. Når det fra Vista Analyses rapport fremgår at svømming tilbake til land har medført dødsfall på grunn av drukning eller hypotermi, og dette var vurdert i forhold til en grense på 400 meter, kan en bare tenke seg hvor mye større denne risikoen blir når det som her vil være minst 5 kilometer inn til fastlandet.

Det er selvsagt at kommunen verken kan eller bør fastsette regelverk som innebærer fare for liv og helse, slik forskriftsforslaget legger opp til. Kommunen bør derfor trekke forskriftsforslaget også av sikkerhetsmessige årsaker.

4. Miljøhensyn

Det er alminnelig antatt at også miljøhensyn kan vektlegges når en kommune skal fastsette ordensforskrifter. Dette følger av havne- og farvannslovens § 1, som nevner regulering av havner og farvann ut fra «allmenne hensyn» som et av formålene bak loven. Det fremgår fra Vista analyse sin rapport fra 2014, foretatt på oppdrag av Miljødirektoratet til bruk ved departementets høring, at:

«Støymålinger viser at nye vannscootere har en lavere desibelfrekvens enn andre motoriserte fartøy til sjøs. Den elektroniske bremsen gjør at en vannscooter i høy fart kan stoppe raskt på kort varsel (fra 50 knop til ned i null på 10-15 meter). Nye vannscootere har tre stjerner på miljøutslipp (dvs. "ultra low emissions" på skalaen til California Environmental Protection Agency) og beskrives av produsentene som et miljøvennlig alternativ når det gjelder korte avstander nyttekjøring sammenliknet med en stor og/eller gammel båt».

Som det fremgår av Vistas rapport, er vannscootere mer miljøvennlige og mer stillegående enn store og/eller gamle båter. Hvilke miljøhensyn som kan begrunne en forskjellsbehandling av vannscootere, er det derfor veldig vanskelig å få øye på. Det står ganske enkelt intet om dette i motivene for forskriften kommunen foreslår. Dette gjør at det hverken er godtgjort at lovens krav er oppfylt, eller at saksbehandlingen er forsvarlig.

Tjøme kommune påstår i kommunestyresaken at Vista Analyse rapporterer at vannscooter vil ha uheldige påvirkninger på akvatisk dyreliv. Kommunen kan imidlertid ikke ha lest rapporten veldig nøye, da Vista Analyse på side 11 konkluderer med:

*«Med hensyn til innvirkning av lydstry på akvatiske dyr, så er **støyen fra en vannscooter under vann lavere enn fra en motorbåt** siden luftboblene bidrar til å dempe lyden. Vi vurderer at **vannscootere generelt ikke har negativ innvirkning av betydning på akvatiske dyr**, men at det kan forekomme negativ innvirkning i **verneområder hvor vanddybden er lav**. Forbudssonen på 400 meter fra land (500 meter i innsjøer) ansees imidlertid som **tilstrekkelig for å motvirke vesentlig negativ innvirkning i grunne farvann**. For å skjerme sårbare arter, anser vi det som viktig å ha en buffer i form av en **forbudssone omkring verneområder** og andre viktige lokaliteter som er viktige for sårbare arter. **Utenfor verneområder anser vi at innvirkningen av vannscooter på sårbare arter generelt sett ikke er problematisk**» (vår utheving)*

Så vidt vi kan forstå, er Færder nasjonalpark opprettet nettopp for å motvirke de miljøeffekter som Vista Analyse her beskriver. Om vannscootere eventuelt vil kunne ha en negativ miljøpåvirkning på særlig grunne områder, fordi de generelt kan gå på noe grunnere vann enn en del andre båter, eller at nærhet til visse øyer kan forstyrre fugl i sårbare perioder, kan dette i så fall motvirkes ved å nedlegge forbudssoner i disse områdene etter en konkret vurdering av behovet, slik dette er regulert inne i Færder kommune i perioden 15. april til 15. juli. Dette kan derimot ikke brukes som et argument for å forby vannscootere i hele kommunen.

Den kontradiksjon som tilsynelatende er i høringen, er åpenbart et spill for galleriet. Det er hverken gitt tid til å gi fyldestgjørende svar, eller til å vurdere og avveie dem. På toppen av det hele har ordførerne i de aktuelle alliansekommuner gått ut i media med klare forhåndsstandpunkt av helt generell karakter – at vannscooter skal reguleres som foreslått uansett. Grunnkravet til forsvarlig saksopplysning og saksbehandling er derfor brutt.

5. Oppsummering

Den foreslåtte forskriften, som forbyr vannscootere i kommunen, vil være ugyldig om den vedtas. Dette knytter seg både til manglende begrunnelse, at forskriften ikke er i tråd med lovhjemmelen, for dårlig utredning, altfor kort høringsfrist, og den uholdbare sikkerhetssituasjonen for vannscooterførere forslaget vil medføre. Tjøme kommune bør derfor trekke forslaget til forskrift, og eventuelt utrede dette nærmere om de fortsatt mener det er behov for regulering.

Ønsket om forbud mot vannscootere synes i realiteten ikke å knytte seg til selve fartøyet vannscooter som sådan, men snarere en fordom gående ut på at alle førere av vannscootere kjører ille. Noen få brukere har hjulpet mange til å få disse fordommene, slik det er på mange andre bruksområder for kjøretøy eller andre aktiviteter. Men man kan ikke stemple alle som skurker av den grunn. Dessuten viser ulykkesstatistikkene Vista Analyse har tatt frem, veldig tydelig at det er en svært lav ulykkesrisiko med vannscooter, og dessuten hvis først ulykke skjer, er det stort sett føreren selv det går utover. Det fremgår også av rapporten at andre fritidsfartøy ikke er tryggere.

I motsetning til det Tjøme kommune legger til grunn, er vår erfaring at vannsports- og fritidsmiljøene i Norge går godt overens, enten det er tale om svømming, turgåing, fiske, båtkjøring eller vannscooterkjøring, og det er ofte de samme personene som utøver de forskjellige fritidsaktivitetene. Vi synes derfor det er feil når vannscooterførere fremstilles som en hensynsløs gruppe, hvor det nærmest påstås at alle er ute etter å bråke mest mulig og monopolisere bruken av Norges kyststrøk.

Vi oppfatter at det ligger en konsekvent negativ undertone i høringsnotatet når det gjelder vannscootere, og at det settes opp et kunstig «fiendebilde» mellom vannscooterførere og øvrige brukere av kystområdene i kommunen.

Vi oppfordrer Tjøme kommune til istedenfor å forsøke å forby en spesifikk fartøytype, heller å gå i dialog med lokale vannscooterbrukere i kommunen. Vi er overbevist om at kommunen og brukerne av farvannet sammen vil kunne komme frem til løsninger til det beste for alle.

Med vennlig hilsen
Advokatfirma Lønnum DA

Martin Tvedt
Advokatfullmektig