

Til

Fiskeriminister Marianne Sivertsen Næss

Kopi

Klima og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen

Vrakbåter – en kilde til mikroplast og miljøgifter

Henlagte båter og vrakbåter er et økende problem i hele landet. Det finnes 1 million fritidsbåter i Norge. Det haster med tiltak for at ikke flere av disse ender opp som vrak. Særlig kritisk er det i Oslofjorden, hvor miljøsituasjonen er kritisk.

Et stort miljøproblem

Plastbåter på avveie brytes ned i naturen, avgir giftige stoffer og bidrar til spredning av mikroplast. Derfor er det av avgjørende betydning at det innføres ordninger for å forhindre dette. Det finnes allerede tusenvis av vrakbåter på avveie. Den store økningen i antall fritidsbåter på 1970- og 80-tallet vil gjøre dette problemet større fremover. Bare i Oslofjorden viser beregninger at så mye som 1000 tonn båtvrak kan havne på havbunnen hvert år. Problemet er størst rundt de store byene, men hele vår langstrakte kyst er rammet.

Kostbart for samfunnet

Når en båt ender opp som en eierløs vrakbåt blir den et offentlig problem. En båt på bunn er gjerne 10 ganger så kostbar å fjerne enn om den fortsatt flyter. Kommuner, brannvesen, politi, skjærgårdstjeneste og frivillige organisasjoner bruker betydelige ressurser på å fjerne båter som er dumpet eller har blitt til vrak.

Et økende problem

Fra midten av 2010-tallet begynte vrakbåter å bli et svært synlig problem for strandryddere og andre på tur langs sjøen. Det juridiske rundt ansvar og muligheter for å oppta båter var uklart, og kommunene forholdt seg i liten grad til problemet. Oslofjordens Friluftsråd tok opp temaet i flere sammenhenger, og arrangerte samlinger for de ansvarlige i kommunene rundt Oslofjorden. Nå står båtorganisasjonene, miljøorganisasjonene og friluftslivsorganisasjonene sammen om å kreve tiltak for å løse båtvrakproblemet.

Årsaker

Det er i hovedsak to årsaker til at båter ender opp som vrakbåter:

1. Det er for kostbart å levere båter

For fritidsbåter under 50 fot utbetales en vrakpant på 1000 kroner. Båter under 15 fot kan leveres på vanlige avfallsmottak. Båter over 15 fot er det ofte kostbart å transportere, og for båter med innenbordsmotor finnes det svært få mottak. Kostnadene ved behandling av båten må også dekkes av den som leverer den inn.

2. Eier av henlagte båter kan ikke identifiseres

Det er i utgangspunktet båtenes eier som er ansvarlig. Så lenge denne ikke kan identifiseres, vil det kunne være juridisk krevende og kostbart å oppta henlagte båter. Noen båter blir derfor liggende til de synker, gjerne som følge av is eller vær og vind. Mange velger også å senke båten sin for å kvitte seg med problemet.

Løsningen er politisk

Vi vet hva som skal til for å løse vrakbåtproblemet: Et obligatorisk fritidsbåtregister med en vrakpantordning, slik det er for biler. Når eier kan identifiseres, vil hensetting av båter ikke lenger fremstå som et lettvint og billig alternativ til å levere dem til godkjente mottak. Dermed unngår vi et miljøproblem og sparer offentlig ressursbruk. Tidligere har Norge hatt et obligatorisk småbåtregister, som fungerte godt.

På oppfordring fra båtorganisasjonene, miljøorganisasjonene og Oslofjordens Friluftsråd, har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet et forslag til et obligatorisk register. I 2023 ble det fremsatt løfter om at et nasjonalt, obligatorisk båtregister skulle innføres. Både daværende sjøfartsdirektør og daværende fiskeri- og havminister, har uttrykt støtte for et slikt tiltak. Utredningen fra Sjøfartsdirektoratet, datert juni 2023, «Utredning av obligatorisk småbåtregister», konkluderer entydig med at «Sjøfartsdirektoratet anbefaler at det innføres en obligatorisk registreringsplikt for alle næringsfartøy under 15 meter, samt for alle fritidsfartøy ned til 4,5 meter, og alle fritidsfartøy under 4,5 meter med motorytelse over 25 HK/19 kW.» Forslaget ligger fortsatt til behandling i Nærings- og fiskeridepartementet.

Andre fordeler med et båtregister

Mangelen på registrering utgjør derfor et alvorlig sikkerhetsproblem. Ved funn av drivende eller havarerte båter har politiet i dag ingen oversikt over eierskap, noe som fører til unødvendige og kostbare søk- og redningsoperasjoner. Et obligatorisk båtregister vil også være et viktig verktøy for å redusere kriminalitet knyttet til båtsektoren. Tyveri av og fra båter har økt markant, med en økning på omtrent 60 % i erstatningsutbetalinger i første halvår 2024. Dårlig dokumentasjon og uregistrerte eierskapsforhold, kan ha bidratt til denne utviklingen. Uregistrerte båter gir også muligheter for hvitvasking av penger gjennom kjøp og salg.

Oppsummering

Det haster med å innføre et obligatorisk båtregister. Dette vil bidra til å styrke sjøsikkerheten, redusere offentlig ressursbruk, beskytte miljøet, forebygge forsikringssvindel og hindre at miljøskadelige båtvrak hopper seg opp i våre hav og fjorder. Spesielt gjelder dette i Oslofjorden, hvor miljøtilstanden er kritisk.

Disse organisasjonene, ordførerne og byråd, ber om at det snarest innføres et obligatorisk båtregister og en bærekraftig returordning for båter:

Ordførere/byråd	Organisasjoner
Simen Nord, Moss kommune	Norboat
Sindre Martinsen-Evje, Østfold fylkeskommune	WWF Verdens naturfond
Kjetil Kivle, Lier kommune	Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)
Cathrine Kjenner Forsland, Nesodden kommune	Redningsselskapet
Lisbeth Hammer Krog, Bærum kommune	REV Ocean
Kjell Arne Hermansen, Drammen kommune	Norscan
Bjørn Ole Gleditsch, Sandefjord kommune	Finans Norge Forsikringsdrift
Lene Conradi, Asker kommune	Handelens Miljøfond
Cecilie Dahl-Jørgensen Pind, Nordre Follo kommune	Norges Fiskarlag
Tom Anders Ludvigsen, Vestby kommune	Oslofjordens Friluftsråd
Arne Sekkelsten, Fredrikstad kommune	Friluftsrådet Vest
Mona Vauger, Hvaler kommune	Lofoten Friluftsråd
Tom Mello, Færder kommune	Lister friluftsråd
Frank Pedersen, Tønsberg kommune	Jæren Friluftsråd
Birgitte Gulla Løken, Larvik kommune	Dalane Friluftsråd
Sigbjørn Odden, Frogn kommune	Sogn friluftsråd
Christina Bratli, Horten kommune	Fjordane Friluftsråd
Anne Strømøy, Vestfold fylkeskommune	Bergen og Omland Friluftsråd
Anette Solli, Akershus fylkeskommune	Ryfylke Friluftsråd
Magnus Arnesen, Sarpsborg kommune	Sunnmøre Friluftsråd
Tore Opdal Hansen, Buskerud fylkeskommune	
Marit Kristine Veia, byråd Oslo kommune	