

Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven

*En studie av betydningen av begrensede
sanksjonsmuligheter*



EXECUTIVE690 MASTEROPPGAVE I OPERATIV LEDELSE OG
MYNDIGHETSUTTØVELSE

UNIVERSITETET I BERGEN

Kandidatnummer: 102

Dato: 13. mai 2024

Sammendrag

De siste årene har statistikken over personer som omkommer i fritidsbåt vært svært høy, og siden 2017 har 192 personer omkommet i ulykker med fritidsbåt. 62 % av disse brukte ikke flytevest. Arbeidet for å få ned dødstallene på norske veier har hele tiden hatt et tydelig fokus og visjon, men det har i mindre grad vært tilfellet til sjøs. Som et tiltak for å redusere disse tallene ble det i 2015 innført påbud om bruk av flyteplagg ved ferdsel i fritidsbåt under en viss størrelse.

Kystvakten er en av to etater som kontrollerer dette påbudet, men til forskjell fra politiet kan ikke Kystvakten utferdige forenklede forelegg for brudd på bestemmelsen om påbudet som er nedfelt i Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) § 23a. Som ansatte i Kystvakten har vi gjennom denne masteroppgaven gjennomført intervjuer med aktuelle kandidater og en spørreundersøkelse blant ansatte i Kystvakten, samt studert relevant litteratur på forskningsfeltet for å forsøke å svare på hva som er årsaken til denne forskjellen og hvilke virkninger det medfører. Herunder hva det betyr for ansatte som utøver kontrollen, og hvilke argumenter som taler for eller mot at Kystvakten bør få utvidet myndighet på dette området.

Temaet om utvidet myndighet til Kystvakten for å kunne utstede forenklet forelegg har vært omtalt i samarbeidsmøter med politiet og i Kystvaktrådet. Teamet har ikke vært tatt opp som et eget agendapunkt og problemstillingen har således ikke fått tilstrekkelig påtrykk, sett opp mot flere andre saker i Kystvaktens brede portefølje. Det fremstår derfor noe tilfeldig at Kystvakten ikke har denne sanksjonsmuligheten i dag. Respondentene i intervjuene og spørreundersøkelsen er i stor grad enig i at Kystvakten burde ha denne muligheten, da en konsekvens er helt avgjørende for å oppnå tilstrekkelig etterlevelse av en regel. Undersøkelsesfunn viser at halvparten av de ansatte i Kystvakten velger å prioritere ned kontroll av fritidsbåter grunnet mangelfull mulighet til å sanksjonere, som direkte påvirker oppdagelsesrisikoen for brudd på bestemmelsen. Dagens reaksjonsmulighet med anmeldelse i den ene enden oppleves som for strengt og disproportjonal i forhold til lovbruddet, og et muntlig pålegg i andre enden oppleves som for mildt.

Kystvakten er en av få ressurser som utøver denne typen kontroll som følge av lav tilgjengelighet på politibåter. Kystvakten bør derfor inneha mulighet for å utstede forenklet forelegg i forbindelse med kontroll av vestpåbud, for å oppnå effektiv ressursutnyttelse og sannsynligvis økt etterlevelse av lovbestemmelsen. Hensikten med dette er å kunne være en relevant og troverdig bidragsyter for å redusere dødsfall i forbindelse med bruk av fritidsbåt.

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet som en del av masterstudiet *master i operativ ledelse og myndighetsutøvelse* ved Universitet i Bergen (UiB) i perioden 2022 – 2024. Masterstudiet er et samarbeid mellom UiB og Kystvaktens Kompetansesenter (KVKS), og masteroppgaven markerer slutten på to utfordrende men ikke minst lærerike studieår.

Gjennom denne masteroppgaven har vi vært så heldig å kunne få gjøre et dypdykk i et tema som engasjerer oss som ansatte i Kystvakten stort, nemlig forebygging av at liv går tapt til sjøs. Med denne oppgaven har vi forsøkt å belyse en problemstilling som vi oppfatter som uheldig i denne sammenhengen, og som påvirker etterlevelsen av et regelverk som er satt for å forhindre ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåter som ferdes i områder hvor også Kystvakten patruljerer. Forhåpentligvis vil et resultat av denne masteroppgaven være en revisjon av hjemmelsgrunnlaget til Kystvakten, slik at de ansatte som utøver kontroll av påbudet om bruk av redningsvest i fritidsbåt tildeles nødvendig myndighet til å kunne håndheve lovverket og gjennomføre kontroll på en effektiv måte.

Først og fremst vil vi takke vår arbeidsgiver Kystvakten som har gitt oss denne muligheten gjennom å opprette dette masterstudiet. Dette anser vi som en viktig motivasjon for stadig engasjement i en utfordrende og spennende jobb. Det har ikke alltid vært like lett og balansere studiet og skriving av denne masteroppgaven sammen med turnusjobb, familiære behov og fritid, men med arbeidsvilje og motivasjon har vi stått løpet ut.

Vi ønsker å takke respondentene i intervjuene som engasjert har bidratt av sin kompetanse og erfaring rundt temaet i oppgaven. Vi vil også takke våre kollegaer som har gjennomført oppgavens spørreundersøkelse, og ikke minst dem som også har kommet med gode innspill til oppgaven og bidratt villig i diskusjoner. I tillegg har noen av dere vikariert for oss om bord på fartøyene når vi har deltatt på studiesamlinger, og dette er vi veldig takknemlig for.

Til slutt vil vi takke våre veiledere Knut Einar og Bendik, som har geleidet oss stødig gjennom oppgaven fra start til slutt. Vi skjønner at det ikke alltid er like lett og imøtekomme behov om innspill til tekst i oppgaven når tilgjengelig tid og tidsfrister ikke nødvendigvis står helt i stil med hverandre, og vi er veldig fornøyde med støtten dere har gitt oss i tiden som har vært.

Bergen, 7. mai 2024

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	i
Forord.....	ii
Liste over tabeller.....	v
Liste over figurer.....	vi
1 Innledning.....	1
1.1 Problemstilling.....	2
1.2 Avgrensning.....	2
1.3 Oppgavens struktur.....	4
2 Bakgrunn.....	5
2.1 Kystvakten.....	5
2.2 Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven), vestpåbud og håndhevelsen av dette.....	6
2.2.1 Aktører som håndhever påbudet om bruk av vest i dag.....	7
3 Teori: Hvorfor følger vi regler?.....	10
3.1 Lovlydighetsteori – nyttemodellen og kulturmodellen.....	10
3.2 To hovedretninger innenfor straff.....	12
3.3 Befolkningens tillit til lovgiver og håndhever.....	13
3.4 Kontroll og sanksjoner ved håndhevelse.....	14
3.5 Motivasjon.....	14
4 Metode.....	16
4.1 Kvalitative intervju.....	19
4.1.1 Datakvalitet.....	22
4.2 Kvantitativ spørreundersøkelse.....	25
4.2.1 Spørreundersøkelsens utvalg og populasjon.....	29
4.3 Litteraturstudie.....	31
4.4 Metodekritikk.....	32
5 Analyse.....	34
5.1 Analyse og funn i intervjuene.....	34
5.1.1 Tema 1: Hva er bakgrunnen for begrenset håndhevelseskompetanse i dag?.....	34
5.1.2 Tema 2: Argumenter for at Kystvakten bør få forenklet foreleggs myndighet..	36
5.1.3 Tema 3: Argumenter mot at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet .	38
5.2 Analyse og funn fra spørreundersøkelsen.....	40
5.2.1 Arbeidshverdagen til Kystvaktens ansatte og småbåtloven.....	41
5.2.2 Kystvaktansattes tanker om konsekvensene av utvidet/begrenset myndighet...	43
5.3 Analyse og funn fra litteraturstudie.....	48

6	Drøfting	59
6.1	Hva er årsaken til at Kystvakten ikke har hjemmel til å sanksjonere mot brudd på småbåtloven?	59
6.2	Hvilken betydning har den manglende håndhevelseskompetansen for de ansatte i Kystvakten i deres arbeidshverdag?	60
6.3	Hva taler <i>for</i> å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?	64
6.4	Hva taler <i>mot</i> å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?	66
7	Konklusjon	69
7.1	Funn	69
7.2	Implikasjoner	70
	Litteraturliste	71
	Vedlegg A – Samtykkeerklæring intervju	76
	Vedlegg B – Intervjuguide	80
	Vedlegg C – Samtykkeerklæring spørreundersøkelse	84
	Vedlegg D – Spørreskjema	87

Liste over tabeller

Tabell 1-1: Oversikt over oppgavens struktur.....	4
Tabell 5-1: Respondentenes svar på bakgrunnen for begrenset håndhevelseskompetanse.	35
Tabell 5-2: Respondentenes argumenter for at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet.....	37
Tabell 5-3: Respondentenes argumenter mot at Kystvakten får forenklet foreleggsmyndighet.	39
Tabell 5-4: Tabellen viser bruksandel basert på årstall og sted (Bjørk/Statens vegvesen, 2017).	53

Liste over figurer

Figur 3-1: Håndhevelsespyramide (Gezelius, 2022).....	14
Figur 4-1: Andel av respondentene som har gjennomført fagspesifikk utdanning.	30
Figur 4-2: Oversikt over hvor respondentene av spørreundersøkelsen tjenestegjør.	30
Figur 4-3: Oversikt over hvilke fartøysklasser respondentene har tjenestegjort på.	30
Figur 5-1: Respondentsvar på om Kystvakten bør kontrollere bestemmelsene i småbåtloven.	41
Figur 5-2: Andel respondenter som har deltatt på kontroll i løpet av de siste fem år.	42
Figur 5-3: Kontroll med småbåtlovens bestemmelser i sammenheng med begrenset myndighet.....	42
Figur 5-4: Andel tilfeller hvor ansatte har opplevd å ikke blitt tatt seriøst av kontrollobjektet.	43
Figur 5-5: Respondentsvar om økning av antall kontroller ved utvidet myndighet.....	44
Figur 5-6: Andel av respondenter som mener at utvidet myndighet vil føre til større etterlevelse.....	45
Figur 5-7: Respondentenes tanker om Kystvaktens renommé ved utvidet myndighet.....	45
Figur 5-8: Andel av respondenter som har valgt å anmelde for brudd på småbåtloven.	46
Figur 5-9: Diagram som viser andel som bruker bilbelte siden innførsel av påbudet (Statens vegvesen, 2012, sitert i Pasnin, 2014, s. 47).	50
Figur 5-10: Effektfunksjon for politikontroll, som viser relativt antall ulykker versus relativt omfang av politikontroll (Høye et al., 2014).....	56

1 Innledning

«For nøyaktig ett år siden, 18. juli 2019, falt Bjørn Ove Steig (46) ut av båten i Dalsfjorden i Sunnfjord og druknet – med sine to små barn, Jannik (6) og Julie (7), som vitner.

I en omfattende leteaksjon som varte i flere uker, søkte flere hundre personer etter Bjørn Ove. Han er ikke blitt funnet.»

(Sitatet er hentet fra TV2 sin nyhetsartikkel «Da barna så pappa drukne» fra 20. juli 2020, der en av forfatterne av denne oppgaven lenge var involvert i søket etter den forulykkede i forbindelse med arbeid i Kystvakten.)

Siden 2017 har 192 personer omkommet i ulykker med fritidsbåt, av disse var 62 % uten flytevest (Sjøfartsdirektoratet, 2024). Som følge av den mørke statistikken med drukningsulykker fra fritidsbåt ble det i 2015 pålagt bruk av redningsvest i båter under en viss størrelse, og samtidig ble det innført bøter for brudd på påbudet for å fremtvinge etterlevelse. Dette følger av Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven).

I Norge er det to aktører som fører tilsyn med nevnte lov. Den ene er politiet, den andre er Kystvakten. Politiet som er primærmyndighet har full rett til både å føre tilsyn med loven, samt kunne iverksette forvaltningstiltak gjennom å bøtelegge manglende etterlevelse av påbudet. Kystvakten kan ifølge Lov om Kystvakten (kystvaktloven) føre kontroll med at regelverket i småbåtloven blir overholdt, herunder bruk av redningsvest, men kan ikke utstede forenklete forelegg på samme måte som politiet.

Bakgrunn for valg av oppgave

Denne oppgaven er skrevet av tre offiserer i Kystvakten, med flere års erfaring fra blant annet kontroll av fritidsbåter. Ved flere anledninger har vi påtruffet personer i fritidsbåter uten at de bruker redningsvest som påbudt, og vi har følt oss til dels handlingslammet som følge av manglende verktøy for å kunne reagere. Der politiet kan utstede bøter for manglende bruk, er Kystvakten begrenset til et valg mellom å “rette en streng pekefinger” gjennom et muntlig pålegg eller å gå til anmeldelse av forholdet.

En av reaksjonene fremstår ofte for mild og undergraver viktigheten av påbudet, mens det andre alternativet med å anmelde er for strengt og anses som ikke å være proporsjonalt med forholdet. Dette opplever vi som hemmende i hverdagen i forbindelse med denne typen kontroll, og kan medføre at slike kontroller blir nedprioritert under Kystvaktens patruljer. Der politiet har få ressurser som kun er tilgjengelig deler av året, konsentrert rundt de største byene sør i landet, patruljerer Kystvakten kontinuerlig langs hele kysten med opptil 15 fartøy.

1.1 Problemstilling

Blant ansatte i Kystvakten har spørsmålet og frustrasjonen rundt manglende hjemmel for å kunne reagere adekvat når brudd på småbåtloven påtreffes, ofte dukket opp (i det påfølgende omtalt som begrenset håndhevelseskompetanse). Det oppfattes som at dette kan være dårlig utnyttelse av ressurser, som kunne ha bidratt til å motvirke statistikken nevnt innledningsvis i dette kapittelet. Det har derfor gjennom denne masteroppgaven vært ønskelig å finne svar på følgende problemstilling:

- «Hvilken betydning har Kystvaktens manglende hjemmel for å sanksjonere i henhold til Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)?»

For å besvare problemstillingen har vi forsøkt å konkretisere dette ved å formulere ytterligere fire forskningsspørsmål, der vi ønsket å finne svar på hvorfor situasjonen er slik den er i dag og hvilken betydning dette har:

1. «Hva er årsaken til at Kystvakten ikke har hjemmel til å sanksjonere på brudd på småbåtloven?»
 - Forsøkes besvart gjennom intervju med representanter fra Kystvaktrådet.
2. «Hvilken betydning har den manglende håndhevelseskompetansen for de ansatte i Kystvakten i deres arbeidshverdag?»
 - Forsøkes besvart gjennom spørreundersøkelse blant ansatte i Kystvakten, samt intervju med representanter fra Kystvaktrådet.
3. «Hvilke argumenter taler FOR å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?»
 - Forsøkes besvart gjennom intervju med representanter fra Kystvaktrådet, spørreundersøkelse blant ansatte i Kystvakten, og litteraturstudie av forskning og statistikk tilknyttet trafikksaker og teori på feltet.
4. «Hvilke argumenter taler MOT å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?»
 - Forsøkes besvart gjennom intervju med representanter fra Kystvaktrådet, spørreundersøkelse blant ansatte i Kystvakten, og litteraturstudie av forskning og statistikk tilknyttet trafikksaker og teori på feltet.

1.2 Avgrensning

Denne oppgaven vil fokusere på småbåtlovens kapittel 3, nærmere bestemt § 23a, som omhandler bruk av redningsvest i fritidsbåt (Småbåtloven, 1999, §20-28). Det er naturlig å se

på kapittel 3 som Kystvakten er gitt myndighet til å føre kontroll med, men ikke kan håndheve, da dette er selve essensen i problemstillingen. Kystvaktens kontrollmyndighet innenfor småbåtloven dekker også krav til førere av fritidsbåter, samt lanterneføring. Dette vil ikke bli adressert i denne oppgaven, men er en naturlig del av en kontroll av fritidsbåter på samme måte som når politiet gjennomfører trafikk kontroll.

Når en sammenligner kontroll av fritidsbåter med politiets trafikkkontroller, er det også naturlig å snakke om Kystvaktens mulighet til å gjennomføre promillekontroll. Kystvakten er ikke gitt hjemmel til å kontrollere dette, da promillekravet er omtalt i småbåtlovens kapittel 4. Videre vil formalkravene rundt en slik kontroll samt eventuell reaksjon, være en helt annen enn det som i dag løses med forenklet forelegg i forbindelse med brudd på påbudet om bruk av flytevest, som er hjemlet i Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker. Dersom Kystvakten i fremtiden skulle få utvidede rammer innenfor enkelte områder av småbåtloven, for eksempel ved at det gis hjemmel for å utstede forenklet forelegg, vil det være naturlig at dette også vil kunne gis for andre områder av samme lov der politiet i dag har denne muligheten.

1.3 Oppgavens struktur

KAPITTEL 1 Innledning	I dette kapitlet presenteres bakgrunn for valg av oppgaven, problemstilling med påfølgende forskningsspørsmål, samt avgrensning av oppgaven.
KAPITTEL 2 Bakgrunn	Dette kapitlet skal gi lesere uten dyptgående kunnskap en teoretisk bakgrunn for å kunne forstå temaet i sin kontekst. Her presenteres aktørene som er involvert og regelverket rundt det aktuelle temaet.
KAPITTEL 3 Teori	Her presenteres teori som benyttes i drøftingen for å kunne forklare de empiriske funn som er gjort i analysen. I tillegg er kapitlet et supplement til kapittel 2 for å oppnå forståelse om temaet i problemstillingen.
KAPITTEL 4 Metode	Her presenteres forskningsmetodene som er benyttet for å belyse problemstillingen. Innledningsvis forklares felles trekk for metodene, før det går nærmere inn på intervju, spørreundersøkelse og litteraturstudie som er benyttet i denne oppgaven. Avslutningsvis er en kritisk refleksjon over de valg som er tatt.
KAPITTEL 5 Resultater, analyse og innledende drøfting	I dette kapitlet presenteres analyse og innledende drøfting av de resultater og funn som er gjort i forbindelse med hver enkelt forskningsmetode i rekkefølgen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Intervju av kandidater fra KV-rådet 2. Spørreundersøkelse blant KV-ansatte 3. Litteraturstudie
KAPITTEL 6 Drøfting og sammenfatting	Drøftingen skal forsøke å svare ut de forskningsspørsmål som ble gitt innledningsvis, ved å sammenfatte funn fra de tre forskningsmetodene.
KAPITTEL 7 Konklusjon	Her sammenfattes drøftingen for å svare på den innledende problemstillingen. Her følger også en anbefaling til Sjef Kystvakten om eventuell videre saksgang.
LITTERATURLISTE	Oversikt over all litteratur som er benyttet i forbindelse med oppgaven.
VEDLEGG	Samtykkeerklæring intervju, intervjuguide, samtykkeerklæring spørreundersøkelse og spørreskjema. <u>Ikke vedlagt men utleveres på forespørsel:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Godkjenning fra UiB Rette • Søknad og godkjenning fra Forsvarets høyskole (FHS).

Tabell 1-1: Oversikt over oppgavens struktur.

2 Bakgrunn

2.1 Kystvakten

Kystvakten som er en del av Sjøforsvaret, ble etablert i 1977 i forbindelse med at Norge fikk etablert en økonomisk sone som strekker seg 200 nautiske mil ut fra fastlandet (Skram, 2017, s. 13). Kystvakten med om lag 900 ansatte har hovedbase på Sortland og består av kystvaktstaben som er Kystvaktens landavdeling og ledelse, i tillegg til fem indre kystvaktfartøy (IKV) og 10 ytre kystvaktfartøy (YKV). IKV patruljerer hovedsakelig i kystnære farvann, mens YKV opererer i havområder underlagt norsk jurisdiksjon og ellers i hele Kystvaktens ansvarsområde (Kystvakten, 2023).

Kystvaktloven og Kystvaktens oppgaver

Kystvaktens oppgaver og myndighet slik vi kjenner de i dag er forankret i Lov om Kystvakten (kystvaktloven) som trådte i kraft den 5. november 1999. Kystvaktloven er i dag grunnlaget for Kystvaktens virke, og gav Kystvakten utvidede fullmakter og oppgaver da den trådte i kraft (Skram, 2017, s. 81). Lovens stedlige virkeområde er beskrevet som følger:

Det stedlige virkeområdet er omfattende og inkluderer det indre farvannet og sjøterritoriet, inkludert Svalbard, de norske jurisdiksjonsområdene til havs (Norges økonomiske sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen), kontinentalsokkelen og området utenfor det norske jurisdiksjonsområdet med de begrensninger som følger av havretten. (Skram, 2017, s. 81)

I kystvaktloven (1999, § 8-18) beskriver kapittel 3 Kystvaktens oppgaver nærmere, der det skilles mellom oppgaver som skal gjøres og kan gjøres. Innledningsvis skal Kystvakten hevde norsk suverenitet og norske suverene rettigheter, samt delta i og utføre søk- og redningsaksjoner. Videre kan Kystvakten blant annet utføre oppgaver knyttet til fiskerioppsyn og fangstoppsyn, tolloppsyn og miljøoppsyn, gjennomføre kontroll i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, samt bistå politiet og andre statsetater. I tillegg til dette beskriver kystvaktlovens § 12 «andre oppsynsoppgaver», hvor det står skrevet i første ledd bokstav E at Kystvakten kan føre kontroll med at bestemmelsene i kapittel 3 i Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) blir overholdt. Det er bestemmelsene i denne loven som omhandler påbud om bruk av flytevest. Kystvaktens tjenestemenn -og kvinner har begrenset politimyndighet ved kontroll med overholdelsen av bestemmelsene i lovene som det vises til i kystvaktloven kapittel 3. Med dette kan tjenestemenn -og kvinner i Kystvakten utføre etterforskning ved mistanke om brudd på bestemmelsen i de nevnte lover, eller ved andre straffbare handlinger som er utført

innenfor kystvaktlovens stedlige virkeområde (Kystvaktloven, 1999, § 21). Alle ansatte i Kystvakten som forvalter denne politimyndigheten gjennomgår omfattende kursing og opplæring innen strafferett, straffeprosess og etterforskning ved Kystvaktens kompetansesenter (KVKS).

For å forvalte Kystvakten i tråd med den opprinnelige intensjon, samt tilrettelegge samarbeidet med de instanser Kystvakten skulle bistå, ble det i medhold av kystvaktloven opprettet et samarbeids- og kontaktorgan i form av Kystvaktrådet. Rådet skal ved spørsmål om Kystvaktens virke behandle og gi råd om disse spørsmålene, samt tjene som forum for gjensidig kontakt og informasjon. Rådets medlemmer består av representanter fra offentlige etater som kystvaktloven berører (Kystvaktloven, 1999, § 6). Eksempler på dette er Forsvaret, Fiskeridirektoratet, politiet og påtalemyndigheten. En utfyllende instruks til kystvaktloven trådte i kraft samtidig som loven i 1999, under navnet Instruks om Kystvakten (kystvaktinstruksen). Et av hovedformålene med instruksen var å regulere Kystvaktens forhold til politi- og påtalemyndighet og oppgavene Kystvakten utfører for andre offentlige myndigheter (Skram, 2017, s. 82). Med bakgrunn i kystvaktloven og kystvaktinstruksen er det også inngått en rekke avtaler om samarbeid med etater som har et ansvar på sjøen. Ved å løse oppdrag for disse etatene bidrar Kystvakten til en effektiv og helhetlig statlig forvaltning langs kysten og til havs. Samtidig er det ressurseffektivt da det minsker nødvendigheten for at hver enkelt etat investerer i eget fartøysmateriell. Derfor omtales også Kystvakten ofte som «havets multiverktøy» (Skram, 2017, s. 83-85).

2.2 Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven), vestpåbud og håndhevelsen av dette

Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)

Det er til nå blitt forklart hvordan Kystvakten kan føre kontroll med bestemmelsene i andre lover. Denne delen vil ta for seg småbåtloven, avgrenset til lovens bestemmelse om bruk av egnet flyteutstyr om bord i fritids- og småbåter. Denne finner man i lovens § 23 a, som lyder som følger:

I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal alle ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart. Ansvar etter første punktum, jf. § 27 og § 28, påhviler den enkelte som har plikt til å ha på seg flyteutstyr. For barn under 15 år påhviler ansvaret båtfører.

Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis. (Småbåtloven, 1999, § 23a)

Småbåtlovens § 27 og § 28 viser henholdsvis til båtseiers og båtførers ansvar for å opprettholde bestemmelsene gitt i loven og straff i form av bøter ved forsettlig eller uaktsom overtredelse av bestemmelsene (Småbåtloven, 1999, § 27-28). Kystvakten kan føre kontroll med bestemmelsene gitt i småbåtlovens kapittel 3, og lovens §§ 23a, 27 og 28 er underlagt dette kapitlet. Det Kystvakten derimot ikke har hjemmel for å gjøre, er å gi bøter i form av forenklete forelegg. Denne hjemmelen finnes i Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker, der § 6 slår fast at «Politiet gis myndighet til utferdige forenklet forelegg etter denne forskrift» (Forskrift om forenklet forelegg i småbåtsaker, 2001, § 6).

Innføring av påbud om egnet flyteutstyr

Påbudet om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter slik vi kjenner det i småbåtloven § 23a har sitt opphav tilbake til 2014, hvor Stortinget gjennom vedtak ba regjeringen om å fremme en sak vedrørende forbedret sikkerhet til sjøs (Prop. 51 L (2014-2015), s. 5). En bred arbeidsgruppe som ble opprettet av Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i forbindelse med dette en rapport som omtalte sikkerhet i fritidsbåt, hvor blant annet flertallet mente at et generelt påbud om bruk av flyteutstyr burde innføres (Innst. 205 L (2014-2015), s. 2).

Dette endte med at kravet om å ha flyteutstyr til alle om bord, ble forsterket med et generelt påbud om bruk av flyteutstyr (Innst. 205 L (2014-2015), s. 7). Småbåtlovens bestemmelser om bruk av flyteutstyr i fritids- og småbåter ble så endret, og trådte i kraft den 1. mai 2015 i form av småbåtlovens § 23a slik vi kjenner den i dag (Lovvedtak 55 (2014-2015), § 23a).

Ifølge en undersøkelse gjort av InFact Analysebyrå for Redningsselskapet i 2023 benytter 89% av befolkningen alltid eller som regel redningsvest når de ferdes i båt. Bruksandelen er på rundt 90% samlet i Sør-Norge, og i underkant av 85% i Nord- og Midt-Norge (InFact Analysebyrå, 2023).

2.2.1 Aktører som håndhever påbudet om bruk av vest i dag

Politiets sjøtjeneste

Politiets tilstedeværelse på sjøen er et viktig bidrag til trygghet og lokal kystberedskap. Denne tilstedeværelsen finner sted gjennom politiets sjøtjeneste som er lokalisert i Oslo og Agder, samt i Øst-, Vest- og Sør-Vest Politidistrikt. Politiet samarbeider også med Redningsselskapet, Kystvakten, frivillige organisasjoner og kommunale beredskapsinstanser på sjøen. I all hovedsak er det politiets oppgave å håndheve regelverk som gjelder til sjøs, herunder småbåtloven. Det finnes igjen enkelte unntak, som for eksempel at Kystvakten kan føre kontroll med at bestemmelsen i småbåtlovens kapittel 3 blir overholdt (Meld. St. 30 (2018-2019), s. 56).

Politiet anser tilstedeværelse og kontrollvirksomhet som en avgjørende faktor for trygghet på sjøen. Videre ønsker politiet å være best mulig representert på sjøen innenfor fritidsbåtmiljøer og ellers på steder hvor sjøtrygghet er viktig. Politiets tilstedeværelse på sjøen skjer innenfor gitte vilkår og økonomiske rammer, og sjøtjenesten til politiet blir vurdert opp mot andre prioriteringer og oppgaver i de ulike politidistriktene. Hvert år blir de nasjonale prioriteringene for politiets sjøtjeneste fastsatt i et disponeringsskriv fra politidirektoratet. Det enkelte politidistrikt har et ansvar for å organisere sjøtjeneste på bakgrunn av føringene i disponeringsskrivet og lokale utfordringer, og sender aktivitetsrapporter tilbake til politidirektoratet (Meld. St. 30 (2018-2019), s. 56).

Politiets sjøtjeneste har operert med utstyr og materiell av varierende grad og alder i de ulike politidistriktene, men har i senere tid gått til anskaffelse av nytt båtmateriell i form av helt nye båter. På sensommeren 2023 var fem båter levert ut til politidistriktene. Operatørene av de nye politibåtene har senere uttalt at den nye båten er en vesentlig oppgradering fra gammelt materiell, men båten og systemene i den bærer preg av å ikke være ferdig utprøvd før overlevering (Cederkvist, 2023). I perioden etter levering har politiet slitt med feil og mangler på de nye båtene og per januar 2024 er det fremdeles ikke klarlagt når innfasingen av de nye båtene skal være ferdigstilt (Steen, 2024). Alt i alt medfører dette at politiets sjøtjeneste er strukket på ressurser, og dermed har begrenset kapasitet til å kontrollere et vestpåbud.

Kystvakten

Som tidligere nevnt har Kystvakten 15 fartøyer. Fem av disse tilhører strukturen indre kystvakt (IKV), og er mindre fartøyer i Nornen-klassen. Disse fartøyene opererer hovedsakelig innaskjærs langs hele Norges kyst, hvor hvert fartøy har sitt faste ansvarsområde og patruljeområde. IKV-fartøyene er godt egnet til å patruljere i trangt farvann grunnet fartøyenes dimensjoner og manøveregenskaper. De kommer derfor til områder hvor større kystvaktfartøy normalt ikke patruljerer. Hovedsakelig er det IKV-fartøyene som fører kontroll med bestemmelsene i småbåtloven, da det faller naturlig at fritidsfartøy ferdes kystnært. IKV-fartøyene er i tillegg utstyrt med to lettbåter, hvorpå begge er godt egnet til å drive kontroll av fritidsfartøy.

Hvordan gjennomfører Kystvakten kontroll av vestpåbud i dag?

Kystvakten kan hovedsakelig være involvert på to måter når påbudet om bruk av egnet flyteutstyr skal kontrolleres. Den første vil være definert som støtte til politiet, hvorpå Kystvakten stiller med båtmateriell og mannskap og politiets personell benytter dette for å gjennomføre kontroller på sjøen. Kystvakten bidrar kun med sjøtransport, og det er kun politiet

som utøver myndighet og skriver ut forenklede forelegg der det er nødvendig. Forenklede forelegg brukes som reaksjon på mindre alvorlige lovbrudd som blir oppgjort og eventuelt vedtatt på stedet uten at dette blir registrert i bøte- og strafferegisteret, eksempelvis i forbindelse med mindre trafikkforseelser. Et forenklet forelegg skal aldri på en politiattest (Politiet, u.å.).

Den andre måten foregår ved at kontrollører fra Kystvakten, som har gjennomført kurs og fått tildelt begrenset politimyndighet, utfører kontroll uten politiet til stede. Kystvakten har ikke mulighet til å skrive ut forenklede forelegg ved brudd på småbåtlovens bestemmelser. Dersom det avdekkes brudd på bestemmelsene, kan Kystvakten velge å anmelde forholdet til politiet. En anmeldelse kan lede til en reaksjon på lovbruddet i form av et forelegg. Dersom forelegget vedtas blir saken avgjort uten rettergang, og forelegget blir registrert i bøte- og strafferegisteret. Vedtas ikke forelegget sendes saken til retten for behandling, og man kan risikere dom (Politiet, u.å.). Anmeldelser kan også lede til frifinnelse, ved at saken blir henlagt på bakgrunn av manglende bevis eller ved at det ikke er avdekket et straffbart forhold. En anmeldelse for brudd på bestemmelsene i småbåtloven er tidkrevende for både kontrolløren og påtalemyndigheten da anmeldelsen må utarbeides og deretter behandles. Denne ressursbruken kan oppleves som disproportjonalt i forhold til sakens alvorlighet.

Dersom det er avdekket brudd i nærheten av et lokalt politidistrikt kan vedkommende følges til land i påvente av at en politipatrulje kan utstede forelegget, men dette kan også være tidkrevende. Alternativt kan Kystvakten gi pålegg etter Kystvaktloven. Vedkommende som blir utsatt for et slikt pålegg må følge dette, og ofte i saker hvor det er avdekket at personer i fritidsbåter ikke benytter vest benyttes denne løsningen. Dem det angår får et pålegg om å ta på seg vest, hvis disse finnes om bord. Dersom vest ikke er medbragt får båtfører beskjed om å gå til land, og personene i båten må anskaffe egnede flytemidler før de får fortsette ferden på sjøen. Kystvakten har imidlertid noe begrenset mulighet til å følge opp slike pålegg. Derfor er pålegget heller i praksis å anse som en formaning, enn et pålegg i begrepets rette forstand.

Ordet «anmeldelse» benyttes i denne oppgaven som et noe mer alvorstynget begrep enn forenklede forelegg. Grunnen for det er at dersom en anmeldelse leder til et forelegg, vil dette fremkomme av en uttømmende eller utvidet politiattest (Politiet, u.å.). Dersom en anmeldelse leder til en dom hvor det videre fastsettes at førerretten over båt tapes fordi lovbruddet er grovt eller av hensyn til sjøsikkerheten (Småbåtloven, 1999, § 28a), vil dette fremkomme allerede av en ordinær politiattest gjennom dom på tidsavregnet eller varig rettighetstap (Politiet, u.å.). For lovbryster vil disse situasjonene kunne skape store problemer, da blant annet flere yrker, studieretninger og søknad om adopsjon krever ulike typer politiattest (Politiet, 2024).

3 Teori: Hvorfor følger vi regler?

Da begrenset sanksjonsmulighet ovenfor dem som ikke bruker redningsvest danner en stor del av grunnlaget for oppgaven, finner vi det nødvendig å gå nærmere inn på lovlydighetsteori. Av dette ønsket vi å finne ut av hva det er som gjør at noen følger lover og regler mens andre ikke gjør det, samt i hvilken grad dette er bevisste valg og hvilken sammenheng dette har i forhold til håndhevelsen av loven. Oppsummert kan man omtale det som «hva er det som motiverer mennesket til å innrette seg etter lover og regler».

3.1 Lovlydighetsteori – nyttemodellen og kulturmodellen

Hvorfor mennesker følger lover og regler har vært diskutert og forsket på i lang tid. Vi har i dag to hovedretninger innenfor lovlydighetsteori; nyttemodellen og kulturmodellen. Nyttemodellen legger til grunn at mennesket er et selvstendig og tenkende individ som motiveres av belønning og straff, mens kulturmodellen går i en annen retning der mennesket ses på som et sosialt vesen som formes av kulturens normer og virkelighetsoppfatning, og motiveres av behov for gruppetilhørighet og fellesskap (Gezelius, 2022).

Nyttemodellen

Nyttemodellen er den modellen som lar seg enklest forklare og har størst utbredelse. Modellen legger til grunn at mennesket er individualister som i all hovedsak fremmer personlige mål, og er mindre påvirket av moral og pliktfølelse. Ifølge denne modellen velger mennesket, forenklet sett, å bryte loven dersom: Det gir en personlig gevinst, straffen er lav og/eller risikoen for å bli oppdaget er liten. Det er i praksis en risikovurdering av konsekvens og sannsynlighet, sett opp mot den nytte som venter i andre enden av et lovbrudd (Becker, 1968, referert i Elvik & Christensen, 2004; Nymo, 2013). Grunnlaget for å motvirke lovbrudd med utgangspunkt i nyttemodellen baserer seg derav på tiltak som skal gjøre det kostbart og risikabelt å bryte loven. Forklart på en annen måte er dette direkte tiltak som skal øke både konsekvens og sannsynlighet for å bli tatt for lovbruddet. Nyttemodellen har opp gjennom årene vært den dominerende modellen for hvordan offentlige myndigheter har tenkt i forhold til håndhevelse av lov, og da spesielt om straffens preventive virkning.

Et eksempel på nyttemodellen i praksis er en bilfører som velger å kjøre 90 km/t i en 80-sone på en øde veistrekning da risikoen for å bli tatt er lav, og dersom det skulle skje er det i praksis kanskje snakk om en mindre bot for å ha kjørt noen få km/t over fartsgrensen. Tiltak for å motvirke denne type lovbrudd med utgangspunkt i nyttemodellen vil være utplassering av

automatiske trafikkontroller (ATK), flere synlige politipatruljer på veiene og/eller økning av bøtesatser.

Kulturmodellen

Da nyttemodellen legger til grunn et noe snevert menneskesyn, noe den også har blitt kritisert for sammen med svak empirisk forankring, fikk sosiologen Emilie Durkheim stor innflytelse på slutten av 1800-tallet for sin tenkning som har lagt grunnlaget for det som i dag benevnes som kulturmodellen. Modellen tar utgangspunkt i at mennesket i større grad er styrt av den rådende kulturen i samfunnet, herunder samfunnets moral og virkelighetsbilder (Gezelius, 2022). Ifølge denne tankeretningen formes menneskers tanker, verdier og handlinger i samspill med andre, og den allmenne oppfatningen av hva som er riktig og galt. Kulturmodellen legger på et vis til grunn menneskets grunnleggende behov for å tilhøre en gruppe, og ikke drive med ting det ikke er sosial aksept for, i frykt for å støtes ut fra gruppen (Nymo, 2013).

Hvis en på ny tar for seg eksemplet med bilføreren ovenfor, men denne gangen sett i lys av kulturmodellen, kan valget om å kjøre for fort begrunnes med at det er sosial aksept for å kjøre litt over fartsgrensen (Skogstad, 2021). Motvirkende tiltak med utgangspunkt i kulturmodellen kan da være forebyggende arbeid gjennom reklamekampanjer på TV, opplysningsskilt, skolebesøk og andre holdningsskapende tiltak som i større grad forsøker å endre kulturen om at dette er akseptert. Dette vil da stå til forskjell fra «trussel» om bøter og straff som beskrevet i forbindelse med nyttemodellen.

En kombinasjon av begge

Begge modeller har siden fått kritikk for å være for ensprede. Mens nyttemodellen ikke tar inn over seg samfunnets betydning, får kulturmodellen kritikk for å ikke å ta hensyn til individets påvirkning på ens valg. Over tid har kulturmodellen blitt oppdatert til å inkorporere hvordan mennesket er delvis frie individer, og som danner sin virkelighetsoppfatning som grunnlag for sine valg i samspill med andre. Således ble innflytelse fra psykologien og hvilke motivasjonsfaktorer som ligger til grunn viktig for utvikling av lovlydighetsteori. Teoretiske modeller har også den svakhet at de er forenklete tilnærminger av virkeligheten. Mennesket er mer komplekst enn som så, og modellene er derfor mest nyttige om en benytter de kritisk og i kombinasjon med hverandre (Gezelius, 2022).

Senere forskning har forsøkt å teste modellenes forklaringskraft og menneskets lovlydighetsmotivasjon med å sammenligne betydningen av straffenivå og oppdagelsesrisiko med virkningen av moralske normer og sosialt press. Forskningen viser at folk flest i mye større

grad lar seg påvirke av sistnevnte (Kirchler et al., 2014, sitert i Gezelius, 2022). Å praktisere håndhevelsen av en lov krever derav en tilnærming som tar hensyn til at mennesker er forskjellige og komplekse. Styring, straffesystem og håndhevelse av lov må derfor bygges med inspirasjon fra begge modeller hvor belønning og straff med utgangspunkt i nyttemodellen ikke virker alene på alle mennesker, men i kombinasjon med veiledning og overtalelse med sitt utspring fra kulturmodellen (Gezelius, 2022).

3.2 To hovedretninger innenfor straff

Straff er en reaksjonsform på en ulovlig handling, og høyesterett definerer straff som «et onde som staten tilføyer en lovovertreder på grunn av lovovertrædelsen, i den hensikt at han skal føle det som et onde» (Høyesterett i Norsk Retstidende 1977 s. 1207, sitert i Elden, 2022).

Hensikten eller begrunnelsen for straff i Norge har i all hovedsak to hovedretninger eller teorier. Den ene retningen kalles utilitaristiske eller relative teorier, og betyr at straffen begrunnes gjennom den relative nytte den har for å unngå fremtidig kriminalitet. Denne retningen skal både virke individualpreventivt ved at den straffedømte skal avstå fra å begå ny kriminalitet, samt virke allmennpreventivt ved å avskrekke andre fra å gjøre samme type lovbrudd. Den andre hovedretningen handler om retribusjon, og omtales gjerne også som absolutte straffeteorier, ved at rettferd skal skje fyllest eller sagt på en annen måte: «øye for øye, tann for tann». (Elden, 2007; Nymo, 2013).

Allmenn- og individuell prevensjon

Straff som individualprevensjon handler om at virkningen retter seg mot gjerningspersonen direkte, ved at straffen opplevdes så avskrekkende at vedkommende unngår å begå samme lovbrudd på nytt igjen i fremtiden. Den samme avskrekkende effekten skal også få allmennheten til å avstå fra å gjøre tilsvarende lovbrudd, når de ser hvilken reaksjon lovbruddet blir møtt med. Det er den fremtidsrettede eller forebyggende effekten som straff skal ha på allmennheten, som er den tungtveiende og viktigste begrunnelsen for straff i Norge. Imidlertid antas det at den allmennpreventive virkningen av selve sanksjonen henger tett sammen med risikoen for å bli oppdaget i et lovbrudd. Dersom loven ikke håndheves, mister sanksjonen sin virkning da den i praksis ikke vil ramme noen (Elvik & Christensen, 2004).

Selv om trussel om straff skal påvirke mennesker til å ikke begå forbrytelser, legges det i dag også stor vekt på å appellere til det moralske i mennesket og samfunnet ellers, der det forsøkes å skape forpliktelser og moralske hemninger ovenfor straffebelagte handlinger (Elden, 2007; Nymo, 2013). Dette betyr at det ikke alene er trussel om straff gjennom økonomiske tap eller

frihetsberøvelse som for mennesket kan virke avskrekkende, men også en opplevd straff gjennom tap av anseelse i gruppen som kan få mennesket til å avstå fra straffebelagte handlinger.

Retribusjon som straffeteori

Selv om retribusjon i mindre grad offisielt er en begrunnelse for straff i dag, har det sin åpenbare virkning gjennom at uten å straffe lovbrutere, vil det oppleves urettferdig ovenfor de som er lovlydige. Nøkkelordet er rettferdighet, der lovlydige eller et eventuelt offer skal oppleve at rettferdighet ble oppnådd gjennom at den som har begått et lovbrudd fikk en passende straff. Passende vil da være i form av at det oppleves en form for likevekt mellom det lovbrudd som ble begått, og den straff som ble gitt. Ran bør straffes strengere enn nasking, og en høyere fartsovertredelse bør straffes strengere enn en lavere. Dersom det oppleves å være uoverensstemmelse mellom lovbrudd og straff eller reaksjon, kan det resultere i uheldige konsekvenser der innbyggerne kan oppleve straffene som uforholdsmessige og useriøse, hvilket kan ha negativ effekt for lovlydighetsviljen (Gezelius, 2022). Rettferdighet og proporsjonalitet er dermed sentrale begrep for utforming av straff eller reaksjoner (Nymo, 2013).

3.3 Befolkningens tillit til lovgiver og håndhever

Hvorvidt befolkningen har tillit til at loven eller regelen er velbegrunnet har mye å si for hvorvidt de lar seg innordne. Befolkningen tilslutter seg selve innholdet i regelen da det virker fornuftig. Dette kalles innholdsamtykke. Gode eksempler på dette er for eksempel røykeloven og krav til bruk av bilbelte. I noen tilfeller kan reguleringer ikke i like stor grad virke intuitivt forståelig og dermed ikke nødvendigvis fornuftig for befolkningen. I slike tilfeller er det andre mekanismer som slår inn, som lovgivers autoritet. Dersom styringsmakten har autoritet og tillit blant befolkningen, kan de innordne seg med det utgangspunkt at gode samfunnsborgere opptrer lovlydig, selv om de skulle være uenige i innholdet i regelen. Av like stor viktighet er det at de som håndhever loven har tilstrekkelig med tillit blant befolkningen, gjennom at de opptrer rettferdig, profesjonelt og fornuftig. I dette ligger det at befolkningen kan ha aksept for at det håndheves lover de er uenige i, så fremt selve håndhevelsen utføres rettferdig. Eksempler på det motsatte kan være uforholdsmessige reaksjoner, eller mangel på forståelse for praktisk gjennomføring av et virke eller at hendelige uhell kan oppstå. Videre må befolkningen oppleve at regelen er genuin og viktig. Dersom befolkningen oppfatter et fravær av håndhevelse eller kontroll av en regel, kan det signalisere at en regel ikke er så viktig for myndighetene og dermed at et lovbrudd ikke er så viktig (Gezelius, 2022).

3.4 Kontroll og sanksjoner ved håndhevelse

Basert på en tanke om at befolkningen som et utgangspunkt er lovlidige borgere, utviklet kriminologen John Braithwaite sammen med økonomen Ian Ayres i 1992 en håndhevelsespyramide som skulle møte motparten for myndighetenes kontroll ut ifra deres samarbeidsvilje. Pyramiden anerkjenner i stor grad kulturmodellens støtte i forskningen, der respons fra kontrollerende myndighet i all hovedsak baserer seg på motpartens samarbeidsvilje, og alltid starter med veiledning og dialog. Kun der hvor svakere midler er forsøkt uten hell, eller ikke finnes hensiktsmessig, skal sterkere midler tas i bruk. Håndhevelsespyramiden utelukker heller ikke opportuniste blant befolkningen, og selv om pyramidens tilnærming hovedsakelig er forankret i kulturmodellen, har nyttemodellen fremdeles sin verdi. Dersom svakere midler er fruktløse, må myndighetene ha mer avskrekkende midler i bakhånd. De avskrekkende midlene skal tjene to formål: Det ene er å tvinge en tverr motpart til lovlidighet når mykere maktmidler ikke har fungert. Det andre er å styrke myndighetenes forhandlingsposisjon. Dersom en motpart kjenner til myndighetenes repertoar av maktmidler, vil den da i teorien være mer tilbøyelig for å være samarbeidsvillig mens tilsynet fremdeles befinner seg nederst på pyramiden (Gezelius, 2022).



Figur 3-1: Håndhevelsespyramide (Gezelius, 2022).

3.5 Motivasjon

Begrepet motivasjon stammer fra det latinske ordet *movere* som betyr å bevege seg. Motivasjon kan forklares som indre prosesser som bestemmer retning og styrke på vår adferd, ofte kort oppsummert som en drivkraft som styrer dine handlinger og adferd (Saus & Sjøberg, 2018, s. 119). Kunnskap om motivasjon er helt avgjørende for å kunne si noe om hvorfor mennesker velger som de velger, og gjør det de gjør.

Selvbestemmelsesteori – Self Determination Theory

Teorien er fremstilt av motivasjonsforskerne Richard Ryan og Edward Deci, og går ut på at mennesker har tre grunnleggende behov: Selvbestemmelse (autonomi), tilhørighet og kompetanse (mestring). Det handler om at mennesker ønsker å oppleve at de bestemmer over sitt eget liv og hvilke valg de tar, får brukt sin kompetanse til å utrette noe og til slutt i utgangspunktet ønsker å gjøre dette i relasjon med andre eller føle at de tilhører gruppen (Ryan & Deci, 2000; Diseth, 2019, s. 98).

Ytre- og indre motivasjon

Ytre, eller kontrollert motivasjon innebærer at mennesker motiveres av belønning eller oppnåelse av en gode (lønn, karakterer, medalje, ros), eller fravær av sanksjoner (straff, ris, negativ reaksjon). Nøkkelen til ytre motivasjon ligger altså utenfor selve aktiviteten (Diseth, 2019, s. 83).

Med indre, eller autonom motivasjon forstås den motivasjon vi har som iboende kraft til å ta de valgene vi tar eller gjøre en aktivitet, basert på at aktiviteten i seg selv oppleves interessant eller viktig. Sagt på en annen måte ligger kilden til motivasjon i selve aktiviteten, eller aktiviteten er en belønning i seg selv. Fra selvbestemmelsesteorien vil adferd eller handling som fremmer en følelse av selvbestemmelse, kompetanse og tilhørighet bidra eller forsterke indre motivasjon (Diseth, 2019, s. 98; Saus & Sjøberg, 2018, s. 124).

I praksis er det ikke snakk om enten eller, men at mennesket motiveres av begge typer samtidig og vi kan være mer eller mindre motivert av den ene eller andre typen avhengig av situasjon. Utstrakt forskning viser at hovedvekt av indre motivasjon er fordelaktig i en rekke situasjoner, og således bør tilstrebes brukt som motivasjonsfaktor. Faktisk kan tilførsel av ytre motivasjonsfaktorer hvis en person allerede er indre motivert, virke uheldig. En god balanse mellom de motiverende faktorene kan være en nøkkel for å oppnå bred menneskelig drivkraft mot et mål (Ryan & Deci, 2000; Diseth, 2019, s.130; Saus & Sjøberg, 2018, s. 124).

Der ytre motivasjon forklarer en del av mekanismene bak nyttemodellen som er forklart tidligere, vil det også kunne trekkes paralleller mellom indre motivasjon og kulturmodellen, der belønning og straff ikke er hovedmotivasjonsfaktorer for en handling.

4 Metode

Metode er hvordan man tilnærmer seg og forsøker å avdekke virkeligheten, og hvorledes man går fram for å samle inn empiri om virkeligheten på best mulig måte (Jacobsen, 2023, s. 16). I dette kapittelet utdypes hvilke metoder som er valgt for å svare på problemstillingen i oppgaven. Oppgaven favner bredt og bruker tre metoder for å samle empirisk materiale til å svare på problemstillingen. Disse metodene er kvalitativt intervju, kvantitativ spørreundersøkelse og komparativ litteraturstudie. Kapittelet tar for seg de ulike metodene og forklarer hvorfor de er valgt og hva som er deres svakheter og styrker.

Generelle svakheter og utfordringer innenfor samfunnsvitenskapelig forskning er beskrevet av Jacobsen (2023, s. 25 og 30-31), herunder epistemologi – læren om kunnskap. Sett fra et epistemologisk perspektiv måtte oppgaven få frem hvordan de menneskene som forskes på oppfatter, fortolker og konstruerer virkeligheten. I neste ledd forsøkes det å vise hvordan oppgaven fortolker empirien som har kommet frem gjennom våre undersøkelser. Virkeligheten blir konstruert gjennom en rekke fortolkninger av ulike mennesker, og for denne oppgaven vil det være virkelighetsforståelsen til menneskene som er undersøkt og deretter fortolkning av denne som vil ligge til grunn for hva som kommer fram i oppgavens analyse, drøfting og konklusjon.

En undersøkelse kan beskrives som en del av arbeidet som må gjøres for å kunne svare på oppgavens forskningsspørsmål og belyse problemstillingen, og ut fra forskningsspørsmålene gjøres det vurderinger som leder til metode. I et helhetlig forskningsdesign må det derfor foreligge et logisk forhold mellom forskningsspørsmål og metode (Furseth & Everett, 2022, s. 137). Kort forklart kan metode beskrives som strategien som er benyttet for å bringe fram troverdig og gyldig kunnskap (Jacobsen, 2023, s. 15).

Påstander kan defineres som beskrivelser av det noen mener er virkeligheten. Videre er påstander antakelser, og kan upresist beskrives som teori. Hvordan virkeligheten henger sammen og ser ut kan kalles en teori. For å kunne avgjøre om en teori er sann eller ikke, må en teori kunne begrunnes med hvordan man har kommet frem til den. Kort sagt handler forskning om å følge en metode hvor målet er å komme frem til korrekte beskrivelser av virkeligheten basert på etterprøvbare begrunnelser. Forskningsbasert kunnskap handler om at påstander om hvordan virkeligheten ser ut er formulert på en slik måte at de kan forskes på. På denne måten vil det være mulig å innhente informasjon fra virkeligheten som kan avgjøre om en påstand er

sann eller usann. Teorier, påstander og spekulasjoner må konfronteres med virkeligheten, da det er slik man avgjør om noe er riktig eller feil (Jacobsen, 2023, s. 13).

Undersøkellesdesign

Et godt valg av undersøkelsesdesign skal kunne være i stand til å belyse problemstillingen man har valgt. Undersøkelsens gyldighet og validitet vil bli påvirket av hvilket undersøkelsesdesign man velger. En undersøkelses interne gyldighet sier noe om hvorvidt resultatet av en undersøkelse er virkelighetsnært eller sant og deretter om datainnsamlingen er nok for å trekke konklusjoner knyttet til årsak og virkning. En undersøkelses eksterne gyldighet forteller i hvilken grad man kan generalisere funn fra undersøkelsen (Jacobsen, 2023, s. 99).

Å generalisere betyr å ta noe som er spesifikt og gjøre det allment (Jacobsen, 2023, s. 95). Generalisering kan brytes ned til formell eller statistisk generalisering og teoretisk eller analytisk generalisering (Flyvbjerg, 2006; Kvale & Brinkmann, 2015, sitert i Jacobsen, 2023, s. 95). Statistisk generalisering foregår når man trekker konklusjoner på grunnlag av en eller noen få observasjoner. Teoretisk generalisering handler om å generalisere modeller og begreper fremfor en undersøkelses empiriske funn, og deretter bruke disse på en givende måte i andre empiriske sammenhenger (Jacobsen, 2023, s. 96; Smith, 2018, sitert i Jacobsen, 2023, s. 96).

De to ulike formene for generalisering medvirker til en forskjell mellom intensive eller ekstensive undersøkelsesdesign. Et intensivt design går i dybden på en hendelse eller et fenomen, og studerer få enheter. (Thomassen, 2012, sitert i Jacobsen, 2023, s. 100). I et ekstensivt undersøkelsesdesign går man i bredden ved å studere mange enheter. Undersøkelser med et ekstensivt design fokuserer ofte på noen få bestemte variabler, hvor hensikten er å kartlegge hvor vanlig eller uvanlig en hendelse eller et fenomen er (Jacobsen s. 100).

Ved valg av forsknings- og undersøkelsesdesign må man ta hensyn til at statistisk generalisering oppnås når man studerer mange enheter, men for å oppnå presisjon krever det at man går dypt og konsentrerer seg om noen få enheter (Wick, 1996, sitert i Jacobsen, 2023, s. 100). I en undersøkelse kan det være fristende å forsøke å gå både i dybden og bredden, men dette kan fort skape utfordringer. En undersøkelse som går i dybden er svært arbeids- og tidkrevende og informasjonen vi sitter igjen med krever særdeles mye analysearbeid. Å få til en undersøkelse med kombinasjonen av mange enheter og mange variabler vil bli svært vanskelig. Den mest anvendelige løsningen vil være å velge mellom et intensivt undersøkelsesdesign med få enheter og mange variabler eller et ekstensivt undersøkelsesdesign med mange enheter og få variabler. Det intensive undersøkelsesdesignet vil da vektlegge teoretisk generalisering mens det

ekstensive undersøkelsesdesignet vil gi mulighet for statistisk generalisering (Jacobsen, 2023, s. 101).

Forskningsetikk og krav for gjennomføring av undersøkelser

Det stilles krav til gjennomføring av forskningsprosjekter. Disse er anonymitet/konfidensialitet, frivillig informert samtykke og korrekt gjengivelse av informantene (Jacobsen, 2023, s. 50, 52 og 54). Denne oppgaven vil redegjøre for hva som er gjort for å imøtekomme disse kravene. Først ble «Sikt» kontaktet i forhold til søknad om registrering og godkjenning av prosjektet. Sikt gav da veiledning om at prosjektet ikke bar preg av å inneholde det som var ansett som sensitive personvernopplysninger i oppgavens undersøkelser. En godkjenning gjennom Universitetet i Bergen (UiB) og deres program «Rette» ville være riktig for denne oppgaven. På «Rette» sin søknadsportal ble det redegjort for hvilke undersøkelser som var til hensikt å gjennomføre, og hvordan personopplysninger ville bli ivaretatt, før prosjektet ble godkjent. Da det forelå planer om å gjennomføre spørreundersøkelse og intervju av forsvarsansatte ble også Kystvakten søkt om tillatelse til å gjennomføre dette. Denne godkjenningen ble videre benyttet til å få en overordnet godkjenning fra Forsvarets Forskningsnemnd.

Respondentene for intervju ble kontaktet av intervjuer på telefon, hvor det ble gitt en kort redegjørelse for masteroppgaven, og avklart hvorvidt det kunne være aktuelt å bidra med et intervju. Alle respondenter var positive til dette. Det ble deretter sendt ut samtykke- og informasjonsskriv på e-post som den enkelte måtte signere (vedlegg A). Lydfiler fra intervjuene har blitt lastet opp til UiB sin nettserver hvor kun oppgavens forfattere har tilgang med eget brukernavn og passord. Transkribering av intervjuene ble anonymisert, der navnene til respondentene ble erstattet med R1, R2 og R3 (Jacobsen, 2023, s. 51).

For spørreundersøkelsen ble det sendt ut e-post fra Kystvaktens administrasjon til alle ansatte i Kystvakten. Denne inneholdt informasjon om spørreundersøkelsen, og at ved å gå videre på lenken ville den enkelte samtykke til å delta i en anonym spørreundersøkelse (vedlegg C). Programmet «SurveyXact» ble benyttet til utforming av spørreundersøkelsen da UiB abonnerer på denne tjenesten til sine studenter. Programmet samler data i en server, og e-postadressene til respondentene forblir anonyme. Det betyr at forfatterne av denne oppgaven ikke har hatt kunnskap om hvem som har svart hva, eller hvem som eventuelt har valgt å ikke svare. I informasjonsskriv til både respondenter av spørreundersøkelsen og til respondenter av intervju ble det presisert at deltakelse var frivillig, at deltakerne ville anonymiseres, og at deltakerne på et hvilket som helst tidspunkt kunne trekke seg uten at dette ville medføre negative konsekvenser.

4.1 Kvalitative intervju

Ved å gjennomføre kvalitative intervju var målsetningen å utdype problemstillingen med å undersøke og avdekke hvorvidt det foreligger årsaker som kan begrunne begrenset håndhevelseskompetanse i forbindelse med kontroll av bestemmelsene i småbåtloven. Ved å nytte intensivt forskningsdesign var det ønskelig å gå i dybden på problemstillingen og samtidig søke å få en detaljert og grundig forståelse av hvordan virkeligheten er. Oppgaven ville da få studert mange nyanser ved å intervju relativt få enheter (Jacobsen, 2023, s 99-100). En målsetting med intervjuene var å avdekke om det er gode årsaker som er styrt ovenfra i organisasjonen som gjør at situasjonen er som den er i dag.

Valg av intervjukandidater

Forfatterens daglige virke i Kystvakten har til dels påvirket oppgaven i form av begrenset tid, så ved å velge representanter fra Kystvaktrådet var det forventet å få informasjon fra personer som har god kunnskap om problemstillingen vi skal undersøke. Disse personene betegnes heretter som respondenter i intervjuene. I motsatt tilfelle ville intervju av personer som ikke hadde representert en gruppe vært informanter (Jacobsen, 2022, s. 196). Kystvaktrådet består av mange medlemmer med ulike fagfelt som ekspertise. Med bakgrunn i dette er formålsrettet utvalgsmetode benyttet, og det ble valgt ut respondenter som vi mente ville kunne belyse problemstillingen med særlig interessant informasjon (Jacobsen, 2022, s. 195-196). For intervjuene var det som utgangspunkt ønskelig å snakke med personell som hadde sittet i Kystvaktrådet i løpet av de siste fem år, og som hadde bakgrunn fra Kystvakten, politiet eller begge deler.

Det var ønskelig å intervju begge sider for å få belyst problemstillingen fra ulike synsvinkler, da ulikheter i respondentenes bakgrunn kunne være med på å gi ulike forklaringer. I utgangspunktet ble det valgt ut to aktuelle kandidater, og det var aktuelt å forespørre flere kandidater frem til informasjonsinnhenting var god nok til å belyse problemstillingen. Personene som ble valgt ut som respondenter til intervju kan betegnes som elitepersoner. Med dette menes det at de er eksperter og ledere med stor kunnskap. De er ofte vant til å bli intervjuet, og kan være godt forberedt til å fremme sine synspunkter i intervjuet (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 177). Dette vil kreve mer av intervjuer i forhold til gode forberedelser og kunnskap om temaet. En strategi kan være å utfordre uttalelsene deres med provokasjoner for å kunne tvinge fram ny innsikt (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 158-159).

Intervjuguide og gjennomføring av intervjuer

Intervjuguiden er lagt ved oppgaven som vedlegg B. Denne ble utarbeidet av forfatterne i fellesskap og det ble vurdert hvilke spørsmål som skulle være med for å dekke problemstillingen på best mulig måte. Det ble planlagt med intervju av middels strukturingsgrad, der utgangspunktet var å få svar på noen overordnede spørsmål i løpet av intervjuene. Det skulle også være åpning for at respondentene selv kunne ta opp temaer, men at intervjuer kunne lede respondenten inn mot spørsmål, dersom disse ikke var blitt besvart underveis i intervjuet (Jacobsen, 2022, s. 167).

Intensjonen var å forsøke å gjennomføre alle intervjuene med fysisk møte ansikt til ansikt, men dette viste seg vanskelig å gjennomføre med dette program for både intervjuer og respondenter samtidig som de ulike parter hadde tilhold i ulike deler av landet. Løsningen ble derfor digitale intervjuer som var effektivt også i et nytte-kostnadsperspektiv. Det er mange måter å gjennomføre intervju på. I Jacobsen (2022, s. 168-169 og 252-253) beskrives viktigheten av å være bevisst på hvordan kontekstintervjuet gjennomføres, og hvordan dette kan være en faktor som påvirker intervjuet. En slik faktor ble tatt høyde for ved at alle intervjuene ble gjennomført av intervjuer fra hjemmekontor. Intervjuer hadde på seg pent sivilt antrekk istedenfor uniform. Dette for å ytterligere skape avstand fra at det er en offiser som avholder et intervju, som potensielt ville kunnet bidra til å påvirke respondentenes svar i en gitt retning.

Alle intervjuene ble startet med å søke å skape en god relasjon mellom intervjuer og respondent, før intervjuguiden ble benyttet som en guide for selve intervjuet. Intervjuer fikk en bekreftelse på hvem som var til stede og at informasjonsskriv var mottatt og gjennomlest med tilhørende rettigheter. Det ble gjentatt at intervjuet ble tatt opp på lydopptaker, for å så i ettertid bli transkribert. Respondentene ble også spurt om det var ønskelig med avklaringer i forbindelse med intervjuet. Dette fungerte godt som innledning og oppvarming før selve intervjuet startet (Jacobsen, 2022, s. 172).

Lydopptak av intervju gjorde at intervjuer kunne ha større fokus på respondenten istedenfor å nedtegne notater av hva respondenten forklarte. Ved å ha en lydfil å transkribere gjorde dette analysearbeidet i ettertid lettere, samtidig som det åpner for kontroll av rådata dersom noen vil gå gjennom tolkningene av disse (Jacobsen, 2022, s. 211).

Styrker og svakheter med intervjuene

Når det er ønskelig å undersøke få enheter er intervju en god metode. Undersøkelsen vil få fram enkeltindividens fortolkning og forståelse av et fenomen, samtidig som de individuelle

intervjuene ikke gjør at en kan påberope seg å ha fått svar på hva en hel gruppe mener (Jacobsen, 2023, s 162-163). At det initialt var planlagt med to respondenter kan sies å være lite. Det ble gjennomført et tredje intervju da innsamlet materiale i de to første intervjuene ble vurdert til ikke være tilstrekkelig. Dette er med på å styrke oppgaveforfatterens objektivitet, og viser et ønske om å ikke ta snarveier i forskningsprosessen.

Problemstillingen i denne oppgaven knytter seg direkte opp mot virket til forfatterne av denne oppgaven. Dette kan skape et underliggende ønske om å kunne argumentere og dreie funnene i undersøkelsene i en gitt retning. I lys av dette har forfatterne hatt ekstra fokus på å være kritiske til data som er samlet inn, og deretter validere disse internt. Det er i så måte en fordel å være tre personer som arbeider sammen. Alle intervjuene er gjennomført av en person med hensyn til ressursbruk og hvordan arbeidsfordelingen for oppgaven har vært utført. En fordel er at denne personen har bygget kompetanse fra første intervju, som trekkes med videre inn i intervju to og tre. Dette gjør at fokus lettere kan ledes mot de temaer som er relevante for å belyse problemstillingen. (Jacobsen, 2023, s 175).

Analyse av data

Alle tre intervjuene ble gjennomført i tidsrommet 12. desember 2023 til 10. januar 2024. Intervjuene hadde en varighet på 40 minutter til én time og 40 minutter. Intervjuene ble tatt opp på lydfil for så å bli transkribert for å få størst mulig nøyaktighet i det videre analysearbeidet. Arbeidet var tidkrevende og resulterte i totalt 61 sider tekst. Transkripsjonen ble utført av den samme personen som hadde gjennomført intervjuene. Ved å transkribere egne intervjuer kan man lære mye om sin egen intervjustil. Det er også en fordel at en person transkriberer med tanke på å forholde seg til lik skrivestil. Etter hvert som intervjuene var gjennomført ble fokuset rettet mot å få transkribert respondentenes svar til tekst som ikke var for tunglest. Dette ble gjort med tanke på at teksten ikke skulle nyttes til detaljert språklig analyse. Gjentakelser av ord og verbale lyder som ikke kan betegnes som språk ble fjernet, slik at transkripsjonen fremkom noe mer i retning av en formell skriftlig stil og på denne måten lettere å lese. Det ble heller ikke tatt med følelsesmessige uttrykk som latter og sukk. (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 189-190).

Under transkripsjonsarbeidet ble det jobbet med at oversettelsen fra muntlig til skriftlig språk skulle gjøres så presist som mulig. Det er likevel å bemerke at intervjuene i enkelte deler framstår som usammenhengende og vanskelig å lese når de er transkribert. Ved å gjøre enkle grep som beskrevet over, uten å legge til ord, framstår uttalelsene mer sammenhengende og lesbare når utdrag blir presentert i analysedelen av oppgaven. (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 195). For å analysere de 61 sidene som lydfilene resulterte i, gikk alle forfatterne gjennom de

transkriberte intervjuene. Dette er et viktig arbeid for å skape oversikt over materialet som er samlet inn. Når et overordnet inntrykk er stadfestet er det viktig å redusere teksten slik at materialet blir håndterbart, da målet er å utvikle kunnskap om problemstillingen (Skilbrei, 2019, s. 183).

For intervjuene sin del var det ønskelig å finne svar på vår problemstilling gjennom videre deduktiv analyse (Jacobsen, 2023, s 222). Under utarbeidelse av intervjuguiden hadde forfatterne allerede presisert et sett med kategorier som det var ønskelig å samle inn data til. Ut ifra intervjuene som var gjort var det blitt innsamlet mye data. Det ble derfor naturlig å dele datamaterialet inn i tre underkategorier:

1. Hva er bakgrunnen for begrenset håndhevelseskompetanse i dag?
2. Argumenter for at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet.
3. Argumenter mot at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet.

Med disse som utgangspunkt ble datamaterialet fra de tre intervjuene samlet og systematisert slik at de kunne framstilles med sitater fra de ulike respondentene og deretter analyseres.

4.1.1 Datakvalitet

Det er viktig å være kritisk til kvaliteten til metoden som er valgt. Man kan stille seg spørsmål knyttet til argumentasjon for at studien som er utført er gyldig og troverdig, og videre om forfatterne har vært kritiske nok til datamaterialet som er samlet inn. Videre må en vurdere graden av sannhet i datamaterialet som er funnet og presentert (Jacobsen, 2023, s. 239).

Intern gyldighet

Et viktig poeng i forhold til intern gyldighet er om det er samsvar mellom virkeligheten og det oppgaven beskriver som virkelighet. Dette omtales som validering (Jacobsen, 2023, s 240). Ettersom datamaterialets gyldighet er sterkt avhengig av kildene, er det viktig å forsikre seg om at man har fått tilgang på de riktige kildene da dette i flere tilfeller både kan og vil være avgjørende for senere analyse. Ofte kan et problem være at man ikke får tilgang til de respondentene som man mener gir riktig informasjon (Jacobsen, 2023, s. 240-241).

Alle respondentene som ble kontaktet ønsket å stille til intervju i forbindelse med denne oppgaven. Det ville vært mulig å intervju langt flere fra Kystvaktrådet, men dette var som tidligere nevnt en avveining gjort opp mot et kost/nytte-perspektiv samt tilgjengelige ressurser til å gå i dybden i et stort og omfattende materiale. Respondentene som ble valgt var med hensikt førstehåndskilder som skulle ha kunnskap om problemstillingen som denne oppgaven søker

svar på, noe som er med på å gi større tiltro til datamaterialet respondentene avgir (Jacobsen, 2023, s. 241).

Det var også viktig for oppgavens forfattere å ikke få like kilder fra Kystvaktrådet, og med det menes et ønske om at intervjurespondentene skulle representere personell fra både politiet og fra Forsvaret/Kystvakten. Med dette er kildene i større grad uavhengige av hverandre og har ulike interesser og motiver. Dette er momenter som er med på å gi uthentet informasjon større gyldighet (Jacobsen, 2023, s. 242-243). Respondentene var meget interesserte i oppgavens tema, og kommuniserte uoppfordret om dette og problemstillinger rundt som gjør at informasjonen har større grad av gyldighet (Jacobsen, 2023, s. 243). Dette eksemplifiseres med uttalelser fra intervjuene med respondent 1 og 3: Intervjuer: «Veldig bra, du svarer en del på spørsmål som kommer» og «du svarer på det siste spørsmålet mitt».

Alle respondentene framstod som ærlige og oppriktige, slik at intervjuer ikke hadde noe grunn til å betvile deres vilje til å snakke sant. For intervjuer virket det som om alle respondentene reflekterte over de ulike spørsmålene som ble framlagt og argumenterte deretter i både positiv og negativ retning, noe som indikerte at de ikke hadde et bevisst ønske om å argumentere i én spesifikk retning. Respondentene hadde også fått informasjon om at de ville være anonyme, noe som gjorde at de kunne snakke fritt og sannferdig. Det er en svakhet med undersøkelsen at det ikke ble gjennomført respondentvalidering. Med dette menes det at respondentene skal få en mulighet til å si hvorvidt de kjenner seg igjen i beskrivelsen rapporten gir, eventuelt at enkeltpersoner blir konfrontert med sentrale kategorier, funn og konklusjoner (Jacobsen, 2023, s. 245-246). Med bedre tid og større ressurser ville dette blitt prioritert.

En annen metode å validere hvorvidt oppgavens funn er riktige kan være at en annen uavhengig forsker eller student foretar en analyse av våre data for å korrelere kategorisering og funn, hvor stor likhet vil tilsi større grad av gyldighet (Jacobsen, 2023, s. 247). Det har ikke vært prioritert å gjennomføre dette. Som motvekt kan det presiseres at intervjuer i ettertid har fått bistand fra de to andre forfatterne av oppgaven til å analysere ulike funn. På denne måten er det ikke én forfatter alene som har arbeidet med datamaterialet.

Pålitelighet

Pålitelighet sier noen om resultatene av metoden kan ansees som en virkelighet for respondentene, eller om resultatene har fremkommet med bakgrunn i hvordan intervjuene og analysen har blitt gjort. De som undersøkes påvirkes av undersøger, og undersøger påvirkes av respondentene gjennom intervjuprosessen (Jacobsen, 2023, s. 250). Én eller flere av

respondentene har gjennom arbeid i tilknytning til Kystvakten og politiet møtt på forfatterne ved ulike anledninger. To av respondentene har hatt samarbeid med intervjuer i jobbsammenheng ved diverse tilfeller, og må kunne betegnes som bekjente. Én av tre respondenter er ikke bekjent av intervjuer fra før.

Det er viktig at det utvikles tillitsforhold mellom en forsker og personene som skal intervjues (Thagaard, 2015, s. 98). Dette er et moment som lettere kan skapes ved at intervjuer er bekjent med respondent. Det også viktig å være bevisst på at det kan være vanskeligere for respondenten å være åpen og ærlig når intervjuer er en person som er bekjent. En intervjusituasjon betegnes gjerne som asymmetrisk, da det er intervjuer som kjenner spørsmålene og driver fram intervjuet. En faktor som er med på å dempe denne asymmetrien er når de som skal intervjues har kompetanse innenfor kommunikasjon. Med dette menes at de gjennom sitt arbeid er vant til å kommunisere med personer i utfordrende situasjoner (Thagaard, 2015, s. 96-97). Alle respondenter faller inn under denne kategorien.

Jacobsen (2023, s. 251) beskriver hvordan en relasjon mellom forsker/intervjuer og dem som intervjues kan påvirkes av intervjuer, og det oppnås en intervjuereffekt. Med dette menes at en annen intervjuer kunne potensielt fått andre svar på likelydende spørsmål, avhengig av hvordan intervjuer snakker, er kledd, bruker kroppsspråk, er aggressiv eller uinteressert. I denne oppgaven vil det være vanskelig å konkludere med at en relasjon mellom intervjuer og respondent ikke hadde innvirkning i noen som helst grad. Det kan imidlertid bemerkes at det ikke ble oppfattet som et problem under noen av intervjuene.

Ekstern gyldighet

Ekstern gyldighet sier noe om funnene som er gjort kan generaliseres til andre personer enn de som er undersøkt. Eksempler på dette ville vært om intervjuene hadde blitt gjennomført med andre medlemmer i Kystvaktrådet, innenfor samme tema/case, om det kunne vært generalisert til andre caser eller om andre organisasjoner hadde gitt like funn (Jacobsen, 2023, s 255-256). Tre respondenter har blitt intervjuet i forbindelse med arbeidet med denne oppgaven. Antall enheter vil kunne sies å være en svakhet da det gjerne kunne vært flere. Ved flere enheter øker sannsynligheten for metning og med dette muligheten for å kunne generalisere. Det er imidlertid slik at uavhengig av hvor mange enheter som hadde blitt undersøkt, kan ikke dette brukes som grunnlag for å si at man har et representativt utvalg. Ved å intervjuere flere enheter kunne funnene i sikrere grad vært sannsynliggjort, men aldri bevist (Jacobsen, 2023, s 256-257).

4.2 Kvantitativ spørreundersøkelse

Med bakgrunn i problemstillingen er kvantitativ metode i form av en spørreundersøkelse blant Kystvaktens ansatte benyttet som en av metodene i denne oppgaven. I Kystvakten er det en stor gruppe personell som har gjennomført eller skal gjennomføre Kystvaktens grunnkurs. Alt personell som skal utøve begrenset politimyndighet må gjennomføre dette kurset. Om bord på fartøyene må alt operativt personell gjennomføre kurset, og i de senere år er det blitt en forventning om at også skipsteknisk personell om bord på IKV-fartøyene gjennomfører kurset. I praksis betyr dette at syv av åtte faste ansatte befal og offiserer om bord på et IKV-fartøy skal ha gjennomført Kystvaktens grunnkurs.

Å gjennomføre kontroll av fritidsbåter er tett knyttet opp til utdanningen man får gjennom Kystvaktens grunnkurs. En av kursets moduler er grunnleggende juridiske fag og politifag, og gir elevene grunnleggende teoretiske ferdigheter innen aktuell jus, etterforskningsarbeid og avhørsteknikk. Disse ferdighetene er nødvendige for å kunne utøve kontroll som offentlig tjenesteperson, enten det handler om fiskeri- og ressurskontroll eller kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. Da oppgaven handler om Kystvaktens begrensede hjemmel til å sanksjonere i henhold til et gitt regelverk, ønsket vi å få fram synspunkter, tanker og meninger om akkurat dette blant personellet som fører kontroll med at bestemmelsene i gitte regelverk blir overholdt.

Spørreundersøkelse og oppgavens problemstilling

En spørreundersøkelse er et verktøy som ofte benyttes i et samfunnsvitenskapelig forskningsøyemed, hvor målet er å kartlegge individers atferd og holdninger innad i en gruppe. En spørreundersøkelse vil bestå av flere spørsmål, hvor spørsmålenes rekkefølge, form og innhold er bestemt på forhånd. I en spørreundersøkelse er det naturlig å knytte et begrenset antall forhåndsoppstilte svaralternativer til hvert spørsmål. Dette gjør undersøkelsen til et verktøy for strukturert utspørring (Berg & Tjernshaugen, 2020).

En spørreundersøkelse kan også ha som hensikt å kartlegge dagens situasjon, men den kan også ha som formål å beskrive hvilke effekter eller virkninger som oppstår etter et tiltak. Som tidligere nevnt kan en spørreundersøkelse være en del av arbeidet som må gjøres for å belyse en oppgaves problemstilling. En beskrivende problemstilling fokuserer på dagens situasjon, mens en problemstilling som baserer seg på det sistnevnte kalles forklarende eller kausal fordi man ønsker å bringe fram sammenhengen mellom en årsak og en virkning. Videre kan en problemstilling defineres ut ifra hvor lett den er å forstå. En problemstilling kan være

eksplorerende ved å utdype noe man vil vite mer om, eller være testende ved å undersøke omfanget eller rekkevidden av et fenomen (Jacobsen, 2023, s. 65-66).

Fordeler og ulemper med kvantitativ spørreundersøkelse

En fordel med å benytte spørreundersøkelse som metode er at man raskt kan få svar fra en gruppe individer som er geografisk spredt og dermed få oversikt over det «store bildet» på relativt kort tid (Børsting, u.å., lysark 3). Kystvaktens ansatte er å anse som en spredt populasjon, hvor det hele tiden er mennesker enten på jobb eller på fri i hele landet. Ved å sende ut spørreundersøkelsen via e-post ble målgruppen raskt nådd og resultatene av undersøkelsen forelå etter cirka to uker.

En spørreundersøkelse som skal undersøke mange enheter krever en mer generell tilnærming gjennom at begreper, hendelser og fenomener formuleres slik at de forstås av flere. Det vil også være vanskelig å fange opp alle nyanser, da dette setter studien i fare for å bli virkelighetsfjern og de som studeres ikke kjenner seg igjen i undersøkelsen. Fordelen med undersøkelser av mange enheter er at de danner et godt grunnlag for statistisk generalisering, men som en ulempe scorer lavt på presisjon (Jacobsen, 2023, s. 100).

Oppgavens bruk av spørreundersøkelse som metode

Spørreundersøkelsen som er benyttet i denne oppgaven er knyttet til bruk av både teori og empiri. Undersøkelsen baserer seg på spørsmål og påstander, som kan defineres som teorien på hvordan Kystvakten forholder seg i forhold til småbåtloven. Videre vil svarene på undersøkelsen utgjøre empirien, hvor personer som fører kontroll med bestemmelsen i småbåtloven svarer på forhold knyttet til problemstillingen og hvordan de forholder seg til å utøve kontroll i henhold til småbåtloven.

Problemstillingen i denne oppgaven bærer preg av å være forklarende og kausal. Grunnen for det er at vi ønsker å undersøke sammenhengen mellom hvorvidt et lovverk etterleves, som er virkningen, opp mot Kystvaktens begrensede hjemmel for å sanksjonere i henhold til lovverket, som er årsaken. Videre kan man si at problemstillingen er eksplorerende og testende da den tar for seg Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven, et tema som per i dag ikke er særlig undersøkt og som forfatterne vil vite mer om. Spørreundersøkelsen søker også å se omfanget av Kystvaktens begrensede sanksjonsmuligheter blant Kystvaktens personell.

I en undersøkelsesprosess må man velge hvilket undersøkelsesdesign man vil benytte for å hente inn informasjon. For spørreundersøkelsen vil det være naturlig å se på problemstillingen fra et testende perspektiv for å avdekke omfanget av at Kystvakten ikke har

sanksjonsmuligheter i forhold til småbåtloven. Som en årsak av dette er det med utgangspunktet i problemstillingen naturlig å gå i bredden for å undersøke mange. Da er det ønskelig med et ekstensivt undersøkelsesdesign, hvor mange enheter blir undersøkt, men med få nyanser. Det vil da være fornuftig å velge en kvantitativ tilnærming (Jacobsen, 2023, s. 66-67). Dette kan man se i sammenheng med at problemstillingen har et kausalt design samtidig som den er eksplorerende. Et valg av ekstensivt undersøkelsesdesign og en kvantitativ tilnærming vil derfor passe oppgaven godt, da designet er i stand til å belyse problemstillingen og deretter kunne ivareta undersøkelsens interne og eksterne gyldighet. Undersøkelsesdesignet kan bidra til denne ivaretagelsen ved å presentere virkelighetsnære funn fra en tilstrekkelig mengde respondenter. Funnene kan lede til konklusjoner knyttet til årsak og virkning, og deretter kan man generalisere undersøkelsens resultater som videre kan ha en utstrakt betydning for bruk av egnet flyteutstyr i fritidsbåter.

I en undersøkelsesprosess må man velge hvordan man vil samle inn kvantitativ informasjon. For en spørreundersøkelse innebærer det å utarbeide et sett med svaralternativer. I oppgavens spørreundersøkelse er det hovedsakelig valgt å benytte faste eller lukkede svaralternativer, som medfører at respondentene må svare innenfor spørreundersøkelsens forhåndsdefinerte rammer (Jacobsen, 2023, s. 263). Dette er måleparametre som egner seg godt i elektroniske spørreundersøkelser. Oppgavens spørreundersøkelse ble utviklet i programmet «SurveyXact» og deretter sendt ut til Kystvaktens ansatte per e-post. Spørreundersøkelsen inneholder også rangordnende svaralternativer, for å måle nyanser i respondentenes svar. Disse svaralternativene har typisk vært formulert fra «helt uenig» til «helt enig», med fem ulike alternativer for svar. Ved å benytte rangordnede svaralternativer ønsket vi å måle intensiteten i et forhold, som vil si å ikke bare kunne konstatere at respondentene avgir like eller ulike svar men også hvor ulike svarene er (Jacobsen, 2023, s. 270).

Spørreundersøkelsen inneholder også spørsmål og påstander. Hensikten til spørreundersøkelsens spørsmål har vært å forsøke å måle noe man er interessert i, også kalt et teoretisk fenomen. Ved bruk av spørsmål i spørreundersøkelser er det viktig at man tilstreber å formulere spørsmålene på en slik måte at de oppfattes likt av respondentene. Dette innebærer at ord og uttrykk som benyttes i spørsmålene faller inn under en felles forståelse fra respondentenes side. Dersom man kan forutsette at dette er tilfelle, har man oppnådd intersubjektivitet (Jacobsen, 2023, s. 279 – 280). Da spørsmålene i vår undersøkelse er rettet mot en spesiell yrkesgruppe og arbeidet denne gruppen utfører, mener vi at vi har truffet godt på undersøkelsens spørsmål hva gjelder intersubjektivitet.

Den neste fasen i en undersøkelsesprosess innebærer å velge ut respondenter. Videre bør man gjøre et utvalg, altså å finne en gruppe som er representativ for brukerne man ønsker å si noe om (Jacobsen, 2023, s. 68). Oppgavens spørreundersøkelse ble sendt ut til 426 ansatte (befal og offiserer) i Kystvakten. Spørreundersøkelsen starter med å kartlegge om respondentene har gjennomført Kystvaktens grunnkurs eller ikke, og på den måten ble utvalget som er representativt for det oppgaven ønsker å undersøke identifisert.

Undersøkelsens relevans

Valget av kvalitativ spørreundersøkelse i denne oppgaven mener vi er relevant for å belyse problemstillingen. Spesielt ønsket vi å få frem hva respondentene av undersøkelsen mener om at Kystvakten har begrensede sanksjonsmuligheter i forhold til regelverket de fører kontroll med, og hvordan dette påvirker respondentene under utøvelse av kontroll. Videre har forfatterne ønsket å belyse respondentenes meninger om hvordan dagens situasjon påvirker etterlevelsen av regelverket. Dette vil gi et bilde av hvordan respondentene oppfatter brukere av småbåter sin vilje til å etterleve lovverket og benytte egnet flyteutstyr når man ferdes på sjøen i fritidsbåt.

Bruk av kvantitativ spørreundersøkelse i forhold til kvalitativt intervju

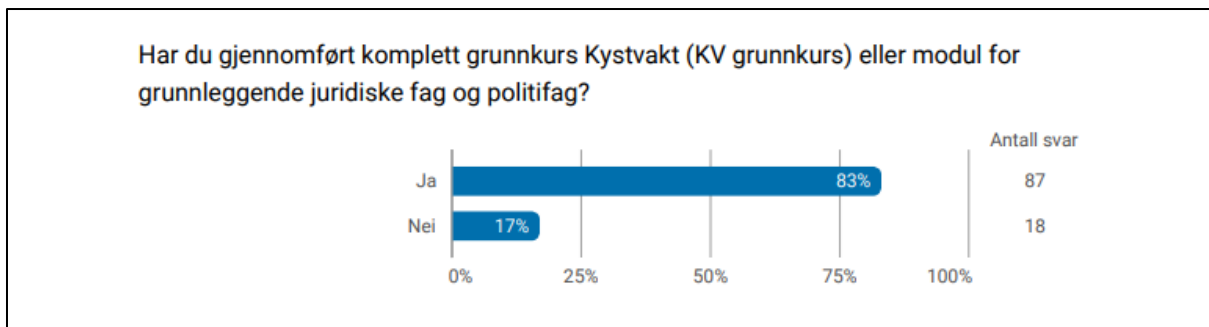
Kvalitative intervjuer og kvantitativ spørreundersøkelse er i denne oppgaven benyttet uavhengig av hverandre. Det betyr at funn fra intervjuer ikke er benyttet til å utforme spørsmålene i spørreundersøkelsen, og datainnsamling fra spørreundersøkelsen er ikke benyttet som grunnlag for spørsmålene i intervjuguiden. Oppgavens kvalitative intervjuer forsøker å belyse problemstillingen gjennom å finne svar på hva som er årsaken til at Kystvakten har begrensede muligheter til å sanksjonere mot brudd på småbåtloven. For å klare dette har aktuelle personer med god innsikt og forståelse for problemstillingen blitt intervjuet, og respondentene har gitt klare uttrykk for hva de mener er årsaken til Kystvaktens begrensede hjemmel til å sanksjonere. Videre søker oppgaven gjennom både den kvantitative spørreundersøkelsen og de kvalitative intervjuene å finne resultater som kan svare på hvilken betydning begrenset håndhevelseskompetanse har for Kystvaktens ansatte, og hvordan dette påvirker deres arbeidshverdag. Til slutt vil resultatene fra både spørreundersøkelsen og intervjuene brukes til å forsøke å svare for hva som taler *for* å tildele Kystvaktens ansatte utvidet håndhevelseskompetanse gjennom tildeling av myndighet for å utstede forenklede forelegg, og hva som taler *mot*. Ved å benytte resultatene fra denne oppgavens undersøkelser til å svare på de overnevnte forskningsspørsmålene, sikter oppgaven på å kunne belyse og besvare problemstillingen i oppgavens konklusjon.

4.2.1 Spørreundersøkelsens utvalg og populasjon

Før spørreundersøkelsens funn presenteres i neste kapittel må det sies noe om undersøkelsens svarprosent, utvalg og populasjon. Dette gjøres for å kunne belyse undersøkelsens gyldighet. Kystvakten hadde per. 31.12.2023 426 ansatte befal og offiserer, og vår spørreundersøkelse ble sendt ut til alle disse. Totalt 106 personer har åpnet spørreundersøkelsen, som utgjør 24,9 % av mottakerne av undersøkelsen. Videre har 18 personer avgitt noen svar, mens 87 personer har gjennomført undersøkelsen. Uavhengig av om spørreundersøkelsen er fullført eller ikke anser vi svarene som er avgitt som aktuelle for analyse. Dette betyr at 24,6 % av Kystvaktens ansatte har avgitt svar på spørreundersøkelsen. Selv om det alltid er ønskelig med en høyest mulig svarprosent i spørreundersøkelser, mener vi at svarprosenten er tilstrekkelig til at undersøkelsens funn kan benyttes i oppgaven.

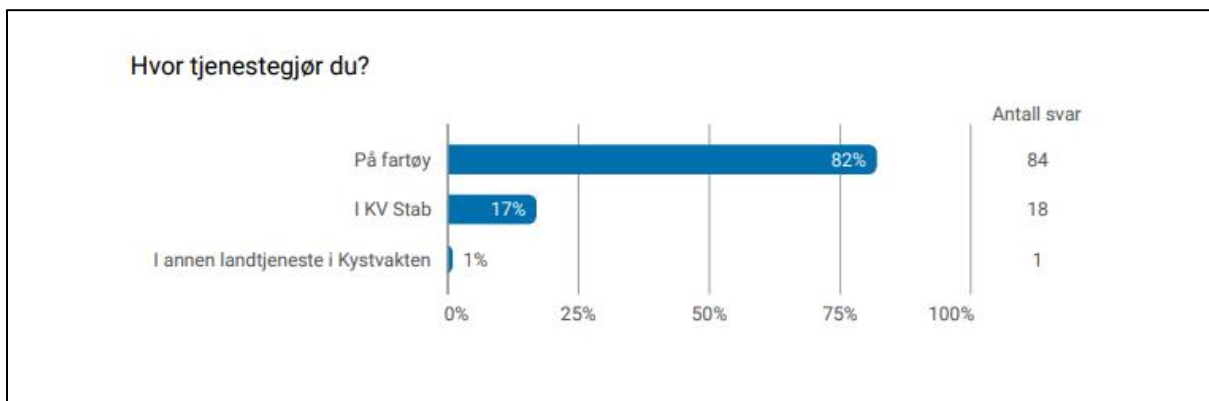
Det er tidligere vist til at kontrollvirksomhet blant fritidsbåter er tett knyttet opp til utdanningen man får gjennom Kystvaktens grunnkurs og utdanningsmodulen for grunnleggende juridiske fag og politifag. Personellet i Kystvakten som har gjennomført dette kurset og denne modulen har derfor vært vår målgruppe for populasjon. Således åpner spørreundersøkelsen med å fortelle respondenten at undersøkelsen er for personell med KV grunnkurs og/eller modul for grunnleggende fag og politifag. Dette gjør det sannsynlig at personellet som ikke har gjennomført disse utdanningene har valgt å ikke fortsette å svare på undersøkelsen, og er derfor ikke medregnet i statistikken over respondenter. Tar man utgangspunkt i personellet om bord på Kystvaktens fartøy som skal ha gjennomført denne utdanningen, tilsvarer det 206 personer. Her må man ta høyde for en feilmargin da det kan være at noe av personellet ikke har gjennomført utdanningene eller venter på å få elevplass. Allikevel gir dette en indikasjon på at svarprosenten er høyere en 24,6 % blant Kystvaktens personell som er i målgruppen for undersøkelsen. Samtidig må man ta hensyn til at det er personellet om bord i IKV-flåten som fører flest kontroller med småbåtloven, og dette utgjør 50 personer av de 206. Samtidig kan alle som har gjennomført Kystvaktens grunnkurs ha en verdifull mening om undersøkelsens tema og svarstatistikken viser at flere av disse også har besvart undersøkelsen.

Av praktiske hensyn presenteres mesteparten av spørreundersøkelsens funn i oppgavens analysekapittel. For å argumentere for at det er truffet godt på undersøkelsens målgruppe for populasjon, vises det til den innledende delen av undersøkelsen som omhandler utdanning i Kystvakten hvor på 83 % av respondentene har gjennomført komplett grunnkurs Kystvakt (KV grunnkurs) eller modul for grunnleggende juridiske fag og politifag:



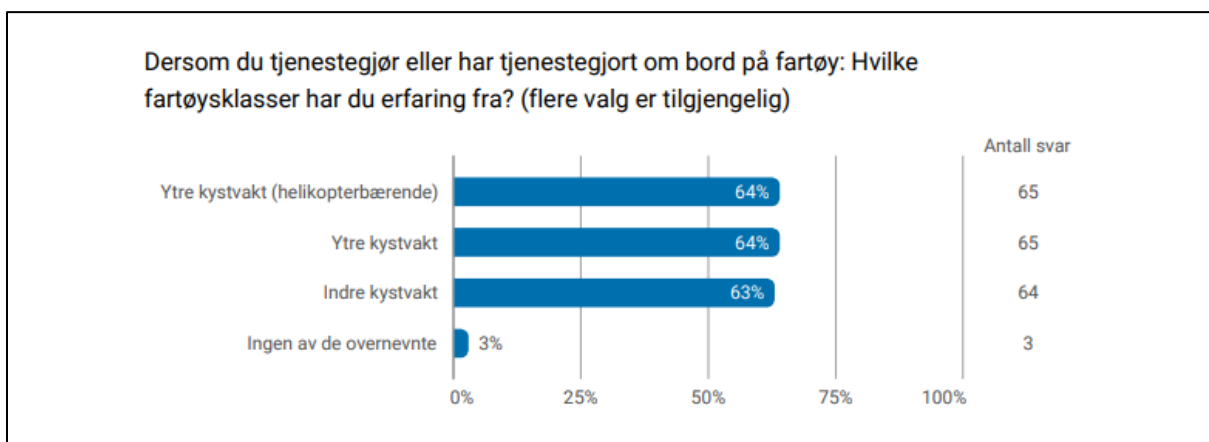
Figur 4-1: Andel av respondentene som har gjennomført fagspesifikk utdanning.

For å videre illustrere treff på målgruppe og populasjon, viser neste figur at 82 % av respondentene tjenestegjør på fartøy, som igjen utgjør personellet som kan gjennomføre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven:



Figur 4-2: Oversikt over hvor respondentene av spørreundersøkelsen tjenestegjør.

For å ytterligere snevre inn treff på utvalg og populasjon, viser neste figur at 63 % av undersøkelsens deltakere tjenestegjør eller har tjenestegjort på IKV-fartøy:



Figur 4-3: Oversikt over hvilke fartøysklasser respondentene har tjenestegjort på.

4.3 Litteraturstudie

For å belyse hvilken effekt begrenset håndhevelseskompetanse kan medføre for etterlevelse av et lovverk, er forskningen som er blitt gjort i forbindelse med denne oppgaven blitt supplert med en komparativ casestudie av litteratur som omhandler etterlevelse av trafikklovgivning. Dette var spesielt aktuelt da vi ikke har fått gjennomført en undersøkelse som var rettet direkte mot brukere av fritidsbåter. En komparativ metode innebærer at en relaterer et studieobjekt til et annet (NUPI, 2024). Studien har vært en form for kvalitativ metasyntese der tidligere forskning fra et emne har blitt analysert og nye tolkninger er blitt gjort for å oppnå relevans for temaet i denne masteroppgaven (Johannessen et al., 2016, s. 100). Forskjellen mellom kvalitative og kvantitative studier er for øvrig beskrevet tidligere i oppgaven.

Valg av casestudie: Trafikksaker

Temaet i denne oppgaven omhandler etterlevelse av et lovverk som påbyr bruk av redningsvest i fritidsbåt, og mer spesifikt hva det innebærer for etterlevelsen av lovverket at en kontrollmyndighet har begrenset mulighet til å reagere eller sanksjonere mot brudd på lovverket. Dette har i liten eller ingen grad vært forsket på tidligere i denne sammenhengen, og det finnes derav lite konkret litteratur å undersøke på dette området. Derfor har det vært nødvendig å gjøre en studie av dokumentasjon på et annet område med likhetstrekk og overføringsverdi til vårt tema.

Innføringen av påbud om bruk av bilbelte i 1975 har sterke likhetstrekk med påbud om bruk av redningsvest. Dette ved at påbudet i begge tilfeller omhandler personlig verneutstyr for fører og passasjer i kjøretøy, men der det i litteraturen som er gjennomgått omhandler føring av bil, omhandler vår problemstilling føring av fritidsbåt. I begge tilfeller ble det forsøkt å fremtvinge en høynet andel som benyttet slikt personlig verneutstyr gjennom holdningskampanjer, samt gradvis innføring av et påbud der det først og fremst ble satt krav til å ha utstyret montert, eller brakt med ombord i form av redningsvest etter bestemmelse i småbåtloven. Da disse handlingene ikke førte frem til ønsket bruksandel i noen av tilfellene, ble det bestemt at påbudet måtte håndheves av en kontrollmyndighet, samt at det var behov for en sanksjon for å oppnå tilstrekkelig grad av etterlevelse. Det er også i begge tilfeller snakk om lovbrudd i den lavere delen av skalaen, som er ansett som forseelser som kan gjøres opp med forenklet forelegg i det nedre sjiktet, der manglende bruk av redningsvest i dag sanksjoneres med 500,- kroner og bilbelte 1500,- kroner (Forskrift om forenklet forelegg i småbåtsaker, 2001, § 1; Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen, 2021, § 10).

Temaet er godt analysert og dokumentert opp gjennom tiden, ved at det er gjort flere undersøkelser på oppdrag fra lovgiver for å følge tett med på andelen av trafikanter som etterkommer påbudet, samt hvordan virkningen sanksjoner og politiets kontroller har hatt for etterlevelsen av påbudet. Da temaet for denne oppgaven omhandler virkningen av manglende mulighet for å utstede forenklet forelegg for Kystvakten i forbindelse med kontroll med overholdelse av et tilsvarende regelverk, er denne litteraturen ansett som veldig relevant.

Det er allerede fremkommet at den sanksjonsmuligheten som Kystvakten mangler i dag i forbindelse med kontroll av vestpåbud, var et viktig om ikke avgjørende moment for å fremtvinge etterlevelse av bilbeltebruk. Videre vil denne litteraturen kunne gi innsikt i hvilken effekt omfanget eller frekvensen av kontroll har for etterlevelse av et slikt påbud, sett i forhold til en antakelse om at Kystvakten utfører mindre kontroller som følge av den begrensede muligheten til å sanksjonere, som forfatterne opplever.

Utvalg

Litteraturen som har vært benyttet har i stor grad vært skrevet som rapporter til lovgiver enten i forbindelse med vurdering av innførsel av påbudet, eller som analyse av effekten av påbudet. I all hovedsak er litteraturen som er blitt benyttet rapporter skrevet av Transportøkonomisk institutt som driver med samferdselsforskning, Sjøfartsdirektoratet som er et statlig forvaltingsorgan som jobber med blant annet trygghet til sjøs samt stortingsproposisjoner og forarbeider til lovverk knyttet til bilbeltepåbud.

4.4 Metodekritikk

Det ville vært interessant å sammenlikne og kontrastere svar fra de ulike intervjurespondentene med vekt på deres karakteristika og bakgrunn i oppgavens analyse. I praksis var dette vanskelig å gjøre uten å gå på akkord med anonymiseringen. Det ble da valgt å analysere respondentene under ett som medlemmer av Kystvaktrådet, uten å fokusere på dem som enkeltpersoner.

For denne oppgaven ville det vært gunstig å gjennomføre undersøkelser blant brukere av fritidsbåter. Dette ville kunne tilført oppgaven et mer nøyaktig datagrunnlag for å belyse problemstillingen, da man hadde gjort undersøkelser blant gruppen som står på motsatt side av Kystvaktens personell og er objekt for kontroll. Man ville trolig også fått et klarere bilde av brukere av fritidsbåters sin vilje og motivasjon til å etterleve regelverket. Årsaken for at denne metoden ikke er brukt, skyldes potensielle svakheter i undersøkelsesresultatene som følge av tid og sted. Da vi startet arbeidet med denne oppgaven høsten 2023 var fritidsbåtsesongen over, og ved å gjennomføre en undersøkelse utenfor sesong vil man mest sannsynlig stå ovenfor

utfordringer tilknyttet utvalg og populasjon. Dersom man henvender seg til dem som bruker fritidsbåter utenfor sesong, påtreffer man trolig et utvalg som ikke er representativt for allmennheten. Dette kan forklares med at man sannsynligvis påtreffer pensjonister eller andre som ikke er i fast arbeid, og ellers personer som er over alminnelig interessert i å ferdes i fritidsbåt og dermed gjør dette hele året. Vi mener at en undersøkelse blant et slikt utvalg ville gitt problemer i forhold til undersøkelsesdesignets interne og eksterne gyldighet, da resultatene kunne blitt virkelighetsfjerne og ikke hatt god nok dekning for å knyttes til problemstillingens kausalitet. Videre ville det vært vanskelig å generalisere funnene og overføre de i allmenn betydning grunnet utvalgets begrensninger.

Vedrørende spørreundersøkelsen må det trekkes frem at man i ettertid har identifisert at ikke alle spørsmålene har vært formulert eller spisset på en slik måte at man får det svaret man ønsker for å best kunne besvare forskningsspørsmålene. I tillegg inneholdt spørreundersøkelsen 26 spørsmål, hvorav to av dem skulle besvares i fritekst, som har resultert i at datamaterialet som har kommet fram av undersøkelsen er svært omfattende. Det vil derfor være lite hensiktsmessig å presentere det i sin helhet i oppgavens analysekapittel. Istedenfor presenteres resultatene av spørreundersøkelsen som har mest relevans for oppgavens problemstilling.

Ved at en gjennomfører en litteraturstudie stilles en rekke kildekritiske krav til litteraturen som er valgt ut, herunder blant annet autentisitet og troverdighet til kilden hvilket skal være dekket med bakgrunn i oppstillingen i nevnte utvalg. Ved at rapportene som er skrevet er produkter av en bred analyse på et fagfelt som er sammenfattet for et gitt formål utenfor denne studien, for så å skulle bli benyttet på et annet fagfelt tilsier en viss usikkerhet knyttet til representativitet (Johannessen et al., 2016, s 101). Imidlertid ligger denne usikkerheten i metodens natur, ved at en bruker litteratur på et fagfelt for å forklare et annet. Det som imidlertid er en svakhet er at rapportene og dokumentasjonen som er blitt benyttet har varierende opphav med hensyn til utgivelsesår, da dette spenner seg fra 1974 til 2023. I hvilken grad resultater som omhandler samfunnets normer og praksis på 70- og 80-tallet er representativt i dag, kan ikke forfatterne av denne oppgaven uttale seg om.

Det er imidlertid viktig å poengtere svakheten i at denne masteroppgaven ikke har undersøkt hvorvidt brukere av fritidsbåt faktisk kjenner til at Kystvakten har begrenset håndhevelseskompetanse, da denne statistikken ikke foreligger. Dersom fritidsbåtkbrukere flest oppfatter at Kystvakten har samme fullmakter som politiet hva angår myndighet til å utstede forenklete forelegg, vil mye av den teoretiske forankringen rundt effekten av det å kunne sanksjonere til en viss grad falle bort.

5 Analyse

5.1 Analyse og funn i intervjuene

Dette delkapittelet vil presentere funnene i de tre intervjuene innenfor tre hovedtema, hvor viktige sitater fra respondentene legges fram i tabellform innenfor spesifikke kategorier, før en oppsummering og analyse av de ulike sitatene i de ulike kategoriene presenteres. Respondentene har ulik erfaring fra Kystvaktrådet, og utfra dette har ikke alle hatt synspunkter som har truffet i alle kategorier. Der det ikke er treff fra en respondent i gitt tema/kategori, er respondenten utelatt fra tabellen. Respondenter er betegnet som R1, R2 og R3. XX er brukt for å anonymisere personer.

5.1.1 Tema 1: Hva er bakgrunnen for begrenset håndhevelseskompetanse i dag?

Kategori	Respondent 1	Respondent 3
Foreleggsmyndighet har ikke vært et tema i Kystvaktrådet	<p>R1: Akkurat som det ligger i navnet er det et rådgivende organ. Jeg vil ikke si at det er et beslutningsorgan som sådan. KV rådet som sådan tar ikke politiske eller andre beslutninger. Beslutninger må gå tilbake til det respektive fagdepartement. I dette tilfelle her er det inn mot justisdepartementet, eller at det må gå tilbake til den respektive etat. Det er klart at KV rådet kan ta beslutninger. Men det er mer hvilke saker rådet skal forfølge og på hvilken måte. KV rådet har ingen kommandomyndighet. Ingen bevilgningsmyndighet. Ingen lovendringsfullmakt. Det har ingen av de virkemidlene. Men sammensetningen av rådet gjør at de tingene som rådet blir enige om får kraft om det er etatsmessig eller departementsmessig, gjennom tyngden til medlemmene som er i rådet.</p> <p>R1: Vi har diskutert dette i KV-rådet, men det har ikke stått på agendaen som en egen sak, det har derfor ikke blitt referatført aksjonspunkter. Men det har vært oppe som diskusjonspunkt for andre ting. Jeg tror generelt fra KV- rådet sin side at medlemmene der i utgangspunktet er positive til at KV i utgangspunktet skal kunne gjøre mest mulig når de allikevel er til stede</p> <p>R1: Jeg tror at det er en dis-connect i forhold til lovverket og endringene. Det var ikke tenkt på den gangen Kystvaktloven var skrevet, og dette skaper en følgefeil.</p>	<p>R3: Det må jo besluttes i kjeden da altså, det er jo ikke Kystvaktrådet som beslutter det, det er ikke KV sjefen heller, men det er heller ikke Politidirektøren. Det er jo altså forenklet forelegg er jo en reaksjon. Det tilligger jo egentlig påtalemyndigheten med Riksadvokaten som øverst, og mene noe om dette, så spørsmålet er vel ikke bragt opp dit, men det det ble stoppet på veien tror jeg, men det er her liksom, og gi forenklet foreleggs myndighet til andre enn politiet er jo gjennomførbart, men da må man jo beslutte det i hvert fall. For det første så må man beslutte det på riksadvokat plan.</p> <p>R3: du spurte om kystvakt rådet har noen rolle. Det er jo et rådgivende forum, så du vet. Men det det rådet kunne jo vært at man kunne sette ja, hva skal vi si for noe? Det hvis man nå hadde reduserte drukningstall da eller nullvisjonen opp som et agendapunkt, hva kan vi gjøre her? Så har du jo på en måte bedt om det. Da er vi inne i løypa med en gang.</p> <p>R3: [...] rådet pleier ikke å fatte vedtak og sånn da. Men hvis man da hadde unison enighet om at det hadde vært smart å gjøre et eller annet intensivere et eller annet, eller for eksempel gitt kystvakten forenklet foreleggs myndighet på en ordentlig måte, hvis rådet kom frem til at det måtte da være fornuftig, så kunne jo rådet i seg selv, i forsvarslinjen spille det inn til FD. Ikke sant? Som kunne tatt det over for justis og får de altså samme budskap som ellers, må jeg bare trykker i flere veier, bruke rådet rett og slett.</p> <p>R3: Jeg har aldri oppfattet at det er noe motstand på det, men samtidig så kan du si at spørsmålet har vel ikke vært satt på agendaen i så konkret form som det du peker på her, og det kan man godt gjøre, og jeg tror jeg skulle greid å få med Kystvaktrådet på en positiv holdning at her kan vi gjøre enda mer.</p>

Personavhengige faktorer i Kystvaktrådet	<p>R1: Jeg tror over hode ikke Kystvaktrådet egentlig har tenkt så mye rundt denne problemstillingen. Det har vært diskutert litt i rådet. Problemet er at ulike deler av Politiet har ulike syn på dette.</p> <p>R1: Så har nok ulike krefter over tid hatt litt ulike interesser.</p> <p>R1: Blant annet var det et medlem av KV rådet som hadde ansvar for XX. Han var nok ikke en pådriver for å endre så mye. Det kan ha hatt mange motivasjoner.</p> <p>R1: Jeg tror ikke det er et bevist valg. Jeg tror det er en kombinasjon av tilfeldigheter og enkeltpersoner som har sittet her og der og kanskje ikke sett det store behovet.</p>	<p>R3 refererer til en annen møtegruppe enn Kystvaktrådet i de to følgende sitatene under:</p> <p>R3: Jeg mener at XX har tatt opp det noen ganger sammen med et hav og andre spørsmål, og så har det kokt litt bort. XX har vel kanskje sendt det over i Politidirektoratet til politifagavdelingen som er de som har dialogen med riksadvokaten, [...] det har liksom ikke vært en så brennende aktuell problemstilling.</p> <p>R3: XX, vi har jo diskutert og av og til småkranglet litt, til og med, men XX har så jævla mange poster og tematikker, og sånn, jeg er litt sånn usikker på, det kunne kanskje vært greit å ha slanket og spisset problemstillingen.</p>
---	---	--

Tabell 5-1: Respondentenes svar på bakgrunnen for begrenset håndhevelseskompetanse.

Når det gjelder diskusjonen rundt foreleggsmyndighet i Kystvaktrådet, har R1 og R3 innledningsvis den samme oppfatningen av at Kystvaktrådet er som navnet tilsier, et rådgivende organ. Kystvaktrådet vil ikke ta beslutninger, men vil kunne være med på å legge press på riktig beslutningsinstans. Forenklet foreleggsmyndighet har vært oppe til diskusjon, men aldri løftet som en konkret sak i et eget agendapunkt. Det synes å være en enighet mellom de to respondentene om at det ikke har vært fokus mot at forenklet foreleggsmyndighet har vært en viktig nok sak til at den har blitt prioritert. Begge respondentene mener at det er en positiv holdning til at Kystvakten skal kunne gjøre mest mulig når de er tilstedeværende, og at Kystvaktrådet har, eller kan påvirkes til en positiv holdning hva angår å få forenklet foreleggsmyndighet inn i Kystvakten om dette skulle være en konkret sak.

Når det kommer til personavhengige faktorer i Kystvaktrådet, peker R1 på at det er ulike syn på problematikken rundt forenklet foreleggsmyndighet og at synspunktene varierer hos ulike personer og grupperinger. Det pekes på enkeltpersoner og tilfeldigheter, samtidig som det også pekes på et spesifikt medlem av Kystvaktrådet som ikke var ansett for å være en pådriver for å gjøre endringer. R3 peker på at forenklet foreleggsmyndighet har vært tatt opp i et annet fora, men at det har vært kun ett av flere spørsmål, og det derfor har forsvunnet i mengden da det ikke har vært en så brennende aktuell problemstilling. R3 viser også til det som blir karakterisert som «mindre kringling» med en aktør innenfor temaet.

Sitatene viser at det er flere faktorer som er personavhengige. Det er fra respondentene pekt på ulike interesser og ulik motivasjon. Dette har sammen med tilfeldigheter, og at saken ikke har vært løftet som en «brennende aktuell problemstilling» gjort at spørsmålet rundt forenklet foreleggsmyndighet ikke har vært satt på agendaen til Kystvaktrådet. Overstående momenter

peker mot at det kan ha vært noen utfordringer med samarbeid og kjemi, i tillegg til at saken ikke har vært løftet som et eget tema. R1 peker på at ulike krefter har ulike interesser. Om flere medlemmer sitter med samme oppfatning, vil dette være en faktor som gjør at rådets medlemmer vil kunne finne det utfordrende å få løftet og aktualisert problemstillingen.

5.1.2 Tema 2: Argumenter for at Kystvakten bør få forenklet foreleggs myndighet

Kategori	Respondent 1	Respondent 2	Respondent 3
Bidra til bedre holdninger /etterlevelse	<p>«Om Kystvakten i tillegg til Politiet hadde gjort dette her så ville man fått en større holdningsskapende effekt da det blir en større tydeligere tilstedeværelse, det vil være flere som møter uniformerte, det vil være flere som får forelegg og får konsekvenser, man ville fått flere kontroller og vi ville fått større effekt.»</p>	<p>«Før XX kom, så var det en policy om at man skulle snakke om det, istedenfor å bringe det på sanksjonsbordet. Den strategien har jeg ikke tro på [...]»</p> <p>«Tradisjonelt vil både kontroll og sanksjoner føre til økt etterlevelse. Det må også kommuniseres i media.»</p> <p>«Det vil helt åpenbart det bli flere kontroller, mere effektive kontroller. Når man kan gi forenklet forelegg på stedet, så vil det tradisjonelt i teorien skape høyere grad av etterlevelse, og dermed kanskje berge liv, og berger man ett liv så ...»</p>	<p>«Det var ikke meningen å liksom sverte inn i bøtere registeret og hindre deg ting der, men fordi vi ikke har forenklet forelegg myndighet, så er det den eneste måten å gjøre det på å anmelde. Hvis ikke så har vi ikke noe å fare med i det hele tatt, annet enn pekefingeren, og den blir for useriøs over tid.»</p> <p>«[...] fordi at hvis de hadde møtt politiet istedenfor så har de sluppet unna med forenklet forelegg og sluppet billig.»</p> <p>«Jeg mener at synlig tilstedeværelse, er faktisk det mest preventive tiltaket vi kan gjøre. For målet er jo ikke å fange flest mulig. Målet er jo å holde tallene nede, ikke sant?»</p>
Brudd på lov skal ha en sanksjon	<p>«Kystvakten må ta et ansvar for sikkerheten til sjøs. Og kommer man over folk i tjenesten som bryter en hvilken som helst lov, så påtaler man det.»</p> <p>«For å gjøre det enkelt, det folk trenger er tydelige rammer. Folk må vite hva som er innafor og hva som er utafør. Når det er utydelige rammer blir det masse gråsonetilfeller der folk tar seg til rette, hvor de utnytter regelverk.»</p>	<p>«[...] når Kystvakten kom, så kan man både kontrollere, inspisere, utøver politimyndighet og skrive forenklet forelegget på stedet.» Det er første da man vil få en full effekt av kontroll, nemlig med sanksjon.»</p> <p>«Og det er jo flere ting med at lov skal følges, det at du har en klar og tydelig regel, det har man, denne er kommunisert, ja. Har man tilstrekkelig med tilsynskontroll. Det er vel svaret nei på det, og da vil jo kystvakten spille en betydelig rolle da med sin virksomhet. Det ville være en enkel jobb for indre kystvakt.»</p> <p>«Vest ville berget liv, og det er en mulighet Kystvakten har, kapasiteten kystvakten har, så det her er sterkt argument for å for å utfylle regelen, utfylle regelens effektivitet og gir dere sanksjonsmuligheter, nemlig</p>	<p>«Ikke får å true med en følgende av det er jo for at ikke kontrollen skal være helt illusorisk, og det er ingen som vil gå for, ingen som vil gå for at Kystvakten skal gi blaffen i det. Da er det ikke vits å ha disse reglene.»</p> <p>«Ikke kunne skrive forenklet forelegg, så blir det litt tullede å ha svære kontroller når du ikke har reaksjonsapparat.»</p> <p>«Du kan ta til deg forrige riksadvokatens utsagn som Tor Aksel Busch, [...] Vi har vært helt enig i at skal du ha optimal effekt, altså jeg mener at straff da eller sanksjon er jo et viktig forebyggende element akkurat som du sier nå, og han sa at straff skal serveres varm.»</p> <p>«Da blir jo konsekvensen at da må man anmelde, og så med mer arbeidskapasitet enn arbeid for politiet. Det er nå det er det underordna poeng synes jeg, men med de ulempene ligger i det, altså da kommer du inn i bøtere registeret og sånn som vi har vært gjennom egentlig.»</p>

		adgang til å skrive forenklet forelegg.»	
Effektiv ressursutnyttelse	<p>«Målet er ikke å ta folk, men målsetningen er å få den effekten som man ønsker i andre enden. Det er å bidra til det holdningsskapende arbeidet som igjen reduserer antall drukningsulykker.»</p> <p>«Kystvakten er ute hele tiden og kommer over mange enkeltepisoder der det observeres folk uten vest, og det bruker tid og krefter uansett, med å komme med formaninger»</p>	<p>«Hvor tillitsfullt det vil være å gi Kystvakten den hjemmelen til å gi forenklet forelegg i Småbåtloven. Det har jeg signert på.»</p> <p>«Så vil det her være et veldig billig tiltak og effektivt tiltak for staten.»</p> <p>«Det ville være et ekstremt effektivt ressursbruk og vil kunne skape høyere grad etterlevelse. Altså kost nytte. Her er absolutt alt på plass, tenker jeg.»</p> <p>«Begynner man må verdsette et liv etter ssb statistikken, så er det snakk om millioner av kroner, alt etter hvor gammel vedkommende er da, så her er det kost nytte så det holder. Jeg kan ikke skjønne at noen som har litt innblikk i hva vi nå prater om kan være uenig i det.»</p>	<p>«For politiet er jo nesten ikke til stede, og dermed så er det jo samfunnets ønske at det skal bli håndhevet også. Det ligger liksom i saken, så jeg synes det. Jeg synes det høres fornuftig ut å kunne gi forenklet foreleggsmyndighet på eller ha for å kunne utstede forenklet forelegg, eventuelt i etterkant.»</p> <p>«Så kan du gjerne si at ved så lite politioppsyn som det er langs kysten, særlig Stavanger eller fra Vestlandet og nordover. Så burde kanskje myndighetene benytte kystvaktens personell i større grad enn man gjør, og da må du løsne litt på lovgivningen her altså.»</p> <p>«Særlig med det begrensede bruk som det gjelder da med de begrensede bestemmelsene i småbåtloven. Så kan ikke jeg si at man risikerer all verdens ting ved å gi forenklet forelegg til Kystvakten.»</p>

Tabell 5-2: Respondentenes argumenter for at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet.

Hva angår Kystvaktens bidrag til bedre holdninger på sjøen og etterlevelse av lovverket, er det enighet mellom de tre respondentene om at flere kontroller sannsynligvis vil ha en økt effekt gjennom forebygging og holdningsskapende arbeid. R1 og R2 peker på at om brudd får en konsekvens, vil dette føre til større grad av etterlevelse. Det er dette som er målet, ikke å straffe. R3 framhever hvordan det å bruke «pekefingeren» blir «for useriøst over tid» når dette trolig er det som oftest blir benyttet slik dagens situasjon er, siden det eneste alternativet er å anmelde et forhold som politiet ville gitt forenklet forelegg for.

Det oppleves at respondentene argumenterer for forenklet forelegg for å oppnå en større effekt av kontrollene, som igjen kan føre til at færre liv går tapt. R2 peker på nettopp dette, hvordan høyere grad av etterlevelse kan redde et liv, mens R3 er opphengt i viktigheten av synlig tilstedeværelse, og at dette etter respondentens syn er det viktigste preventive tiltaket som kan gjøres.

Alle tre respondentene nevner også viktigheten av å sanksjonere for å få effekt inn mot etterlevelse av lovverket, da brudd på lov skal ha en reaksjon. R3 refererer til tidligere Riksadvokat Tor Aksel Busch som skal ha uttalt at «straff skal serveres varm». R1 og R2 tar

begge opp viktigheten av at det ikke må være tvil om hva som er regelverket og sanksjon ved brudd på dette. R1 snakker om at tydelige rammer gjør at ikke gråsoner blir utnyttet og at folk tar seg til rette, mens R2 framhever viktigheten av en klar og tydelig regel samtidig som at dersom Kystvakten får forenklet foreleggsmyndighet, vil dette utfylle regelens effektivitet gjennom sanksjonering mot lovbrudd.

R3 påpeker at det i dag vil kunne være ulik straff avhengig av hvilken myndighet førere av småbåter påtreffes i en kontrollsituasjon. Kystvakten kan kun anmelde som sanksjon, og dette er ansett som mer alvorlig enn å motta et forenklet forelegg som ville vært resultatet om samme fartøy var blitt stanset av politiet. En anmeldelse kan i så måte bli sett på som urimelig, da det kan medføre at man blir registrert i bøteregisteret samtidig som prosessen vil skape merarbeid for politiet. R3 tar opp problemstillingen om det er noe poeng i å ha regler dersom det ikke er en følge av å bryte disse. «Hvis man ikke kan skrive ut forenklet forelegg, så blir det litt tullede å ha svære kontroller når man ikke har reaksjonsapparat». Uten sanksjon er kontrollen «illusorisk». Det er ingen som ønsker at Kystvakten skal «gi blaffen» i å kontrollere.

Når det gjelder effektiv ressursutnyttelse av Kystvakten, peker R1 på at Kystvakten allerede er til stede og «ute hele tiden». R3 viser til politiets manglende tilstedeværelse og sier i forlengelse av dette: «Så burde kanskje myndighetene benytte Kystvaktens personell i større grad enn man gjør». R2 peker på hvordan det å utnytte at Kystvakten er til stede for flere effektive kontroller vil være ekstremt effektiv ressursbruk og stor grad av nytte-kostnad. Det kan oppsummeres at alle respondentene ser en stor verdi i å benytte en ressurs som allerede er til stede. R2 mener at «alt er på plass» og at nytte-kostnadsperspektivet blir ivaretatt. R2 avslutter med sitatet: «Jeg kan ikke skjønne at noen som har litt innblikk i hva vi nå prater om kan være uenig i det».

5.1.3 Tema 3: Argumenter mot at Kystvakten bør få forenklet foreleggsmyndighet

Kategori	Respondent 1	Respondent 3
Ikke effekt	<p>«Så er det store spørsmålet, vil det at vi ikke har forenklet foreleggsmyndighet i dag, vil det gjøre det at vi ville fått økt effekt om vi hadde hatt forenklet forelegg. Ja eller nei.»</p> <p>«Jeg tror at endel av de folkene Kystvakten stopper som ikke bruker flytevest, det at de ikke nødvendigvis får smekk, men at de får høre det, at de faktisk tenker litt allikevel. Hvis man formidler dette på en god måte. Så er det store spørsmålet, ville det gitt mye bedre etterlevelse om det hadde blitt gitt forelegg?»</p> <p>«Om det er relativt lav frekvens og det er relativt sjelden at KV kommer borti dette så er det store spørsmålet om det er verdt å bruke store ressurser til å prøve å få det til.»</p>	

<p>Kystvaktens oppgave?</p>	<p>«Hvor mye vil det kreve av folkene til Kystvakten. Har de nok håndhevelseskompetanse? Spørsmålet er egentlig om vi ønsker å gå ned den gaten der å få POD til å justere på ting.»</p> <p>«Det er veldig mange ting Kystvakten har lyst å gjøre til enhver tid. Da er poenget om Kystvakten er villig til å endre måten den bruker tiden på innaskjærs til å bruke mer tid på dette. Jeg tror det forplikter litt også, om Kystvakten går ned denne løypen, så må Kystvakten bruke mer tid på det tror jeg.»</p> <p>«Det vil gå på bekostning av andre ting. Skjønner du hva jeg mener? Det er en slik kost – nytte sak slik jeg ser det.»</p> <p>«[...]Kystvakten bare må akseptere at det er politiet som på en måte skal sjekke etterlevelsen av dette her, og at de gangene Kystvakten kommer over noen som ikke har flytevest, at det er muligheten for at hvis det ikke er veldig grovt å bare bruke pekefingeren, og bare minne folk om det at dette er et lovbrudd og at Kystvaktens jobb er å informere om at du setter deg selv og andre i båten for fare.»</p>	<p>«I samarbeidsmøte med XX så har det stadig vært oppe, kunne ikke kystvakten få utvidet sin kompetanse til å reagere ved for eksempel å skrive ut forenklet forelegg? Og det er jo et trinn opp i forhold til makt og myndighet på en måte i kraft av politimyndigheten.»</p> <p>«Det er ikke sikkert at det vil bare bli bejublet hele veien fordi det er jo en straff, og straff sanksjonering og du gjør noe endelig.»</p>
<p>Andre innvendinger</p>		<p>«Det er hva som er farlig. Mørkekjøring, altså hastighet selvfølgelig, og promille. Og det er de 3 faktorene som nesten alltid er til stede ved de ulykkene som er dødsulykker på sjøen.»</p> <p>«Innsigelsen må jo være at det utstedes feilaktig eller at det blir gjerne forelegg. Men det skal jo godt gjøres å få til det, og det sikrer Kystvakten på en god måte.»</p>

Tabell 5-3: Respondentenes argumenter mot at Kystvakten får forenklet foreleggsmyndighet.

R1 stiller spørsmålstegn med hvorvidt det ville gitt økt effekt av at Kystvakten får tildelt forenklet foreleggsmyndighet. Dersom det er sjeldent at Kystvakten kommer borti problemstillingen, så er det et spørsmål om det er verdt å benytte store ressurser på saken. R1 peker på at dagens ordning der de som blir stoppet av Kystvaktens fartøy og «får høre det» vil tenke seg om allikevel, selv om de ikke får utstedt forenklet forelegg. Det kan oppsummeres med at R1 stiller spørsmål innenfor effekt, hyppighet og ressursbruk som bør avklares før en videre saksgang mot forenklet forelegg gjennomføres.

Når det kommer til spørsmålet om utstedelse av forenklete forelegg skal tilfalle Kystvaktens oppgaveportefølje, informerer R3 om at temaet om forenklet foreleggsmyndighet har vært oppe mellom politiet og Kystvakten i samarbeidsmøter. Ved en slik tildeling er det et trinn opp i forhold til makt og myndighet. Det pekes videre på at det blir en straff og sanksjon som er endelig, og at «det ikke er sikkert at det vil bare bli bejublet hele veien». Det er et faktum at saken har vært drøftet i andre fora, uten å ha blitt tatt videre til Kystvaktrådet som offisiell sak. Hva som har vært den direkte årsaken til at saksgangen har stanset opp er trolig kompleks.

Forslaget må trolig ha hatt sine motstandere, og i så måte ikke bare blitt «bejublet hele veien» som R3 sier.

R1 ser en utfordring med Kystvaktens brede portefølje, og med denne at Kystvakten til enhver tid har mye å gjøre. Respondenten stiller da spørsmålet om Kystvakten er villig til å endre måten patruljetiden disponeres og benyttes når fartøyene er innaskjærs. Om Kystvakten tar prosessgangen og får tildelt forenklet foreleggsmyndighet er det R1 sin klare oppfatning at dette vil forplikte, og at Kystvakten må bruke mer tid på oppgaven. R1 peker på at det kan være like greit å akseptere at dette er politiets oppgave, og at ved tilfeller der Kystvakten kommer over lovbrudd kan de bruke en pekefinger og spille på folks følelser. Om lovbruddet er av grovere art kan en bruke en streng pekefinger. Med en informativ tilnærming mener R1 at den som får tilsnakk vil tenke seg om. Om Kystvakten skal gå videre fra å vise pekefinger til å gi forenklet forelegg er både R1 og R3 enige i at det vil det kreve en økning av kompetanse hos Kystvaktens personell.

Når det avslutningsvis kommer til andre innvendinger fra intervjurespondentene, peker R3 på at hans erfaring er at de tre farligste faktorene som nesten alltid er til stede med småbåtulykker er mørke, fart og promille. Det nevnes herunder ikke vest som en avgjørende faktor i forhold til småbåtulykker og alvorlige utfall. R3 peker i så måte på at det er andre områder som også bør prioriteres når det kommer til småbåtulykker. Utfra de tre faktorer som er nevnt kan det her utledes et fokus mot merking av mørklagte leder, fartskontroller og promillekontroller. R3 argumenterer i retning av frykt for at Kystvakten innehar tilstrekkelig kompetanse og nevner at «en innsigelse kan være at det utstedes feilaktige forelegg», samtidig som han argumenterer mot argumentet sitt med at «dette kan Kystvakten sikre på en god måte».

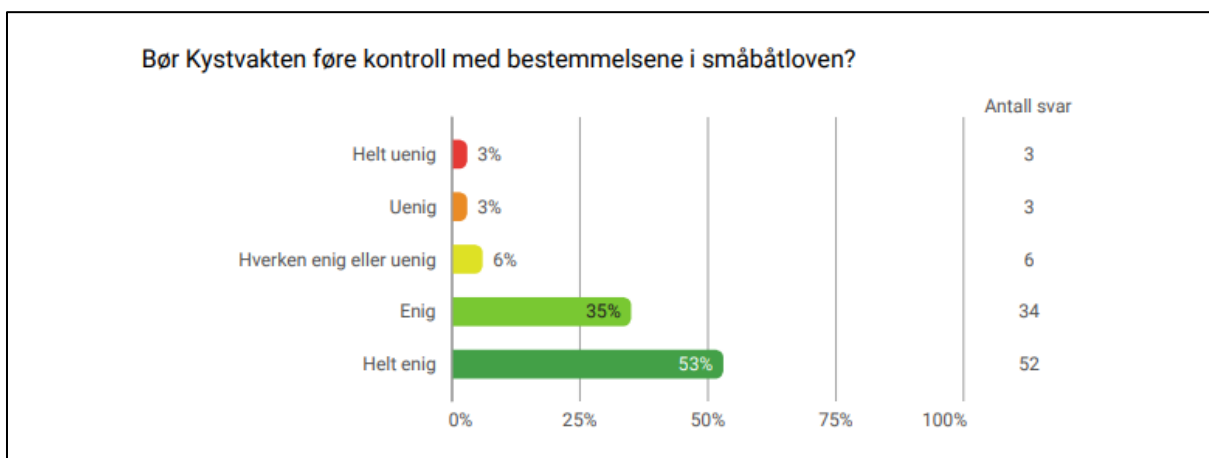
5.2 Analyse og funn fra spørreundersøkelsen

Denne delen av oppgaven vil presentere funn fra spørreundersøkelsen, og deretter en analyse og fortolkning av disse for å forsøke å belyse konsekvenser knyttet til de aktuelle forskningsspørsmålene:

- «Hvilken betydning har den manglende håndhevelseskompetansen for de ansatte i Kystvakten i deres arbeidshverdag?»
- «Hvilke argumenter taler FOR å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?»
- «Hvilke argumenter taler MOT å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?»

Som nevnt i oppgavens metodekapittel presenterer denne delen av oppgaven resultatene fra spørreundersøkelsen som har mest relevans for forskningsspørsmålene og problemstillingen, samt inkluderer funn som både taler for og imot om Kystvakten burde få mulighet til å utstede forenklede forelegg. Videre er resultatene fra undersøkelsen delt opp i to kategorier: Deskriptive spørsmål som gir innsikt i kystvaktansattes arbeidshverdag sett opp mot småbåtloven, og deretter normative/vurderende spørsmål hvor respondentene har tatt stilling til påstander og delt deres tanker om konsekvensene av utvidet/begrenset myndighet.

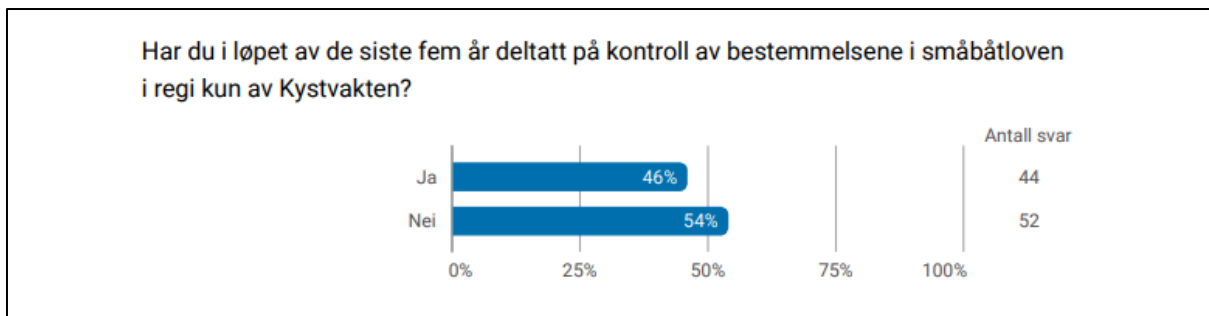
Spørreundersøkelsens svarprosent, utvalg og populasjon er beskrevet under oppgavens metodekapittel. Når det kommer til spørsmål som omhandler Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven, åpner undersøkelsen med å spørre respondentene om Kystvakten bør føre kontroll med bestemmelsene i denne loven. Dette er et svært sentralt spørsmål, ettersom en høy negativ svarprosent ville vært med på å gjøre oppgavens tema uinteressant for personellet som utfører kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. Neste figur viser at til sammen 88 % av respondentene har svart at de er enig eller helt enig i at Kystvakten bør føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. Mindretallet utgjør 6 % som er hverken enig eller uenig, og til sammen 6 % er uenig eller helt uenig.



Figur 5-1: Respondentsvar på om Kystvakten bør kontrollere bestemmelsene i småbåtloven.

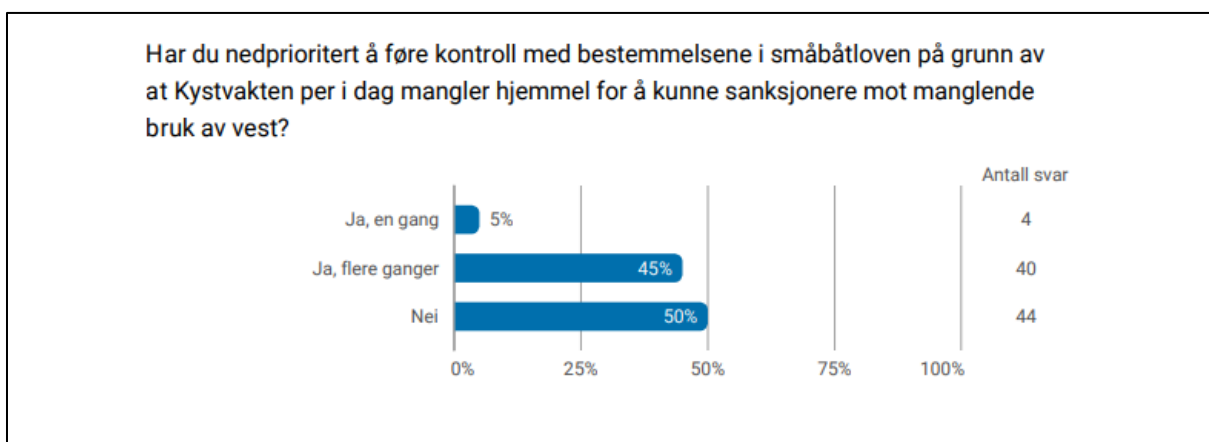
5.2.1 Arbeidshverdagen til Kystvaktens ansatte og småbåtloven

Sett i lys av forskningsspørsmålet «Hvilken betydning har den manglende håndhevelseskompetansen for de ansatte i Kystvakten i deres arbeidshverdag?», vises det først til funn fra spørreundersøkelsen hvor respondentene har blitt spurt om de har deltatt på kontroll av bestemmelsene i småbåtloven i regi kun av Kystvakten:



Figur 5-2: Andel respondenter som har deltatt på kontroll i løpet av de siste fem år.

Spørsmålet man nå kan stille er hvorfor flertallet har svart «nei». Flere undersøkelsesfunn kan gi svar på dette, blant annet respondentenes svar på spørsmålet under:

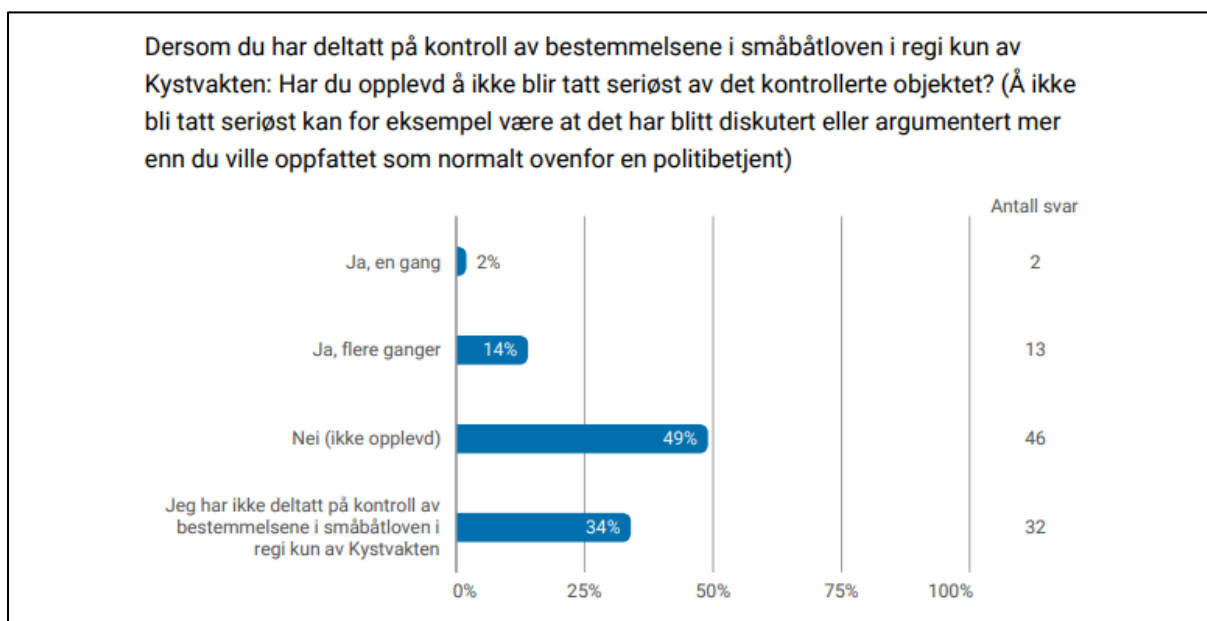


Figur 5-3: Kontroll med småbåtlovens bestemmelser i sammenheng med begrenset myndighet.

Dette viser at nesten halvparten av respondentene ikke gjennomfører kontroll grunnet mangelfull hjemmel for å sanksjonere. Videre kan forskningsspørsmålet belyses ved å se på respondentenes tanker rundt ledelsesprioriteringer som peker i retning av å ikke gjennomføre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. I spørreundersøkelsen kommer disse funnene frem i fritekst, og et funn som er svært interessant er at 26 respondenter har avgitt et svar hvor begrenset mulighet for å sanksjonere står sentralt. Flere av respondentene poengterer også at det å anmelde en fritidsbåtfører for manglende vestbruk vil fremstå som svært uproporsjonert i forhold til lovbruddets art, og at det blir en ubalanse i forhold til politiet som har mulighet til å utstede forenklet forelegg. Dette fremstår som en svært korrekt fremstilling, da lovbrudd som kan gjøres opp med forenklet forelegg ofte er juridisk ansett som «bagatellmessige» og dermed medfører at en tjenesteperson fra politiet kan utstede dette på stedet. Flere av respondentene nevner også Kystvakten renommé i kontrollsammenheng, og mener at dette svekkes både gjennom proporsjonalitetskjevhet mellom anmeldelse og politiets mulighet til å utstede

forenklet forelegg, men og gjennom at Kystvakten fremstår som «myndighetsløse» når det avdekkes et lovbrudd men det ikke gis en sanksjon.

En ytterligere faktor som kan påvirke Kystvaktens ansatte i deres arbeidshverdag når de fører kontroll med småbåtloven, er opplevelsen av i hvilken grad de føler at de blir tatt seriøst av det kontrollerte objektet. I undersøkelsen tar respondentene stilling til en påstand og svarer at de i stor eller større grad opplever å bli tatt seriøst under kontroll med småbåtloven. Undersøkelsen spør så respondentene om de har opplevd tilfeller av å ikke blitt tatt seriøst, og resultatene er som vist under:

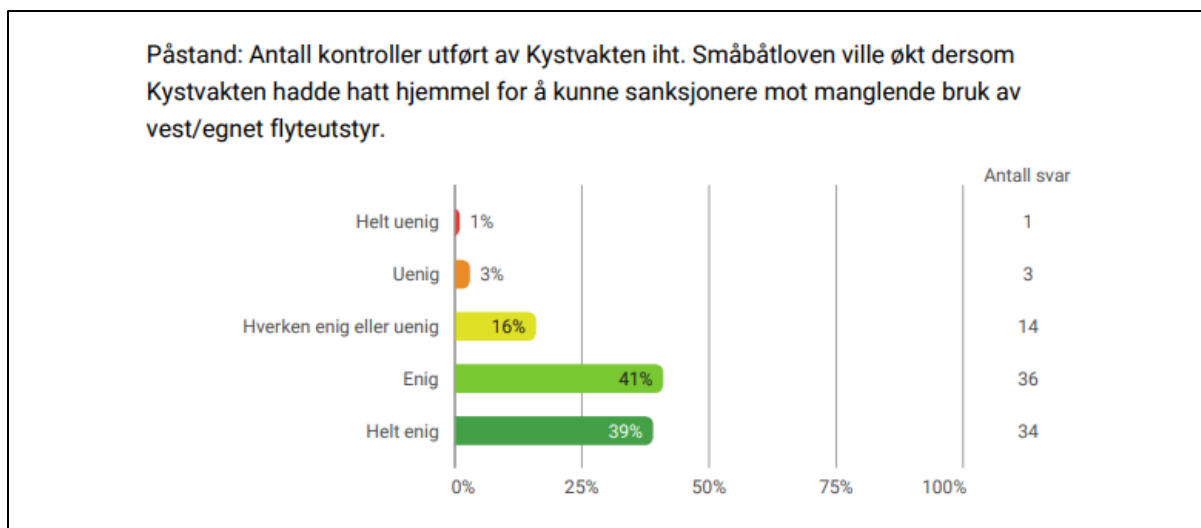


Figur 5-4: Andel tilfeller hvor ansatte har opplevd å ikke blitt tatt seriøst av kontrollobjektet.

Selv om respondentene mener at de i stor grad blir tatt seriøst, er det likevel flere som sier at de har opplevd det motsatte. Undersøkelserfunn viser at 52 personer har deltatt på kontroll med bestemmelse i småbåtloven i regi kun av Kystvakten i løpet av de siste fem årene. Tar man utgangspunkt i dette tallet samtidig som man ser at 15 personer har en eller flere ganger opplevd å ikke bli tatt seriøst av det kontrollerte objektet, utgjør dette 28 % av personellet som har deltatt på kontroll med bestemmelsene av småbåtloven de siste fem år.

5.2.2 Kystvaktansattes tanker om konsekvensene av utvidet/begrenset myndighet

Resultatene fra spørreundersøkelsen og analysen av disse vil nå forsøke å belyse hvilke argumenter som taler for å tildele Kystvakten utvidet håndhevelsesmyndighet, og hvilke konsekvenser dette vil medføre. Undersøkelsen inneholder flere funn som kan svare på dette, men det kanskje viktigste funnet fremkommer av de to neste figurene:

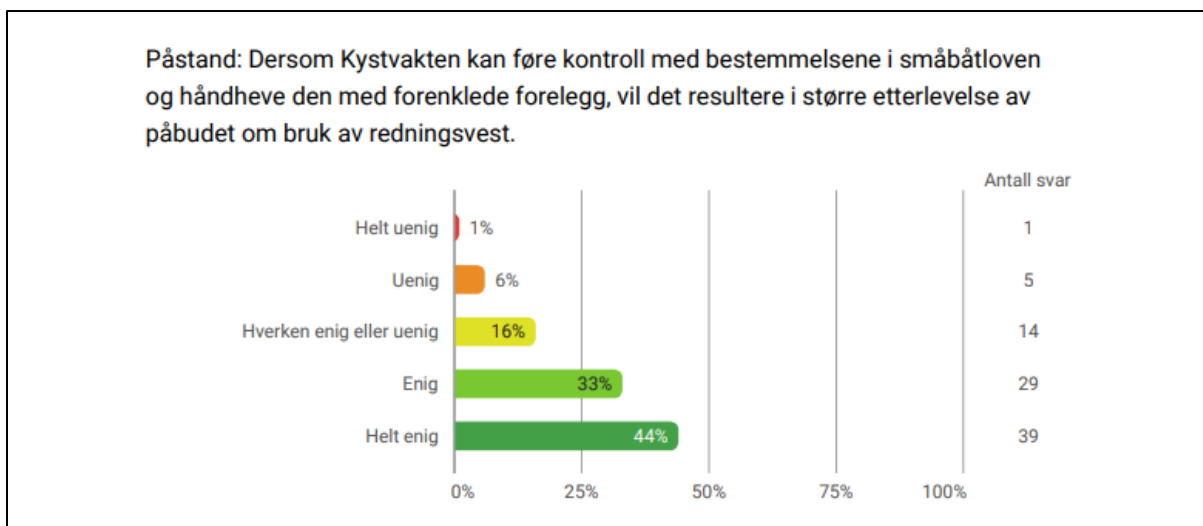


Figur 5-5: Respondentsvar om økning av antall kontroller ved utvidet myndighet.

Dette viser at et klart flertall av undersøkelsens respondenter mener at Kystvaktens virksomhet i forhold til kontroll med bestemmelsene i småbåtloven ville økt dersom Kystvakten hadde hatt utvidet hjemmel for å sanksjonere mot manglende vestbruk. Dette kan igjen knyttes til undersøkelsens funn sett opp mot det første forskningsspørsmålet, hvor det er ansett som at hovedårsaken for at dette ikke prioriteres, i de tilfellene det forekommer, er begrenset mulighet for å sanksjonere.

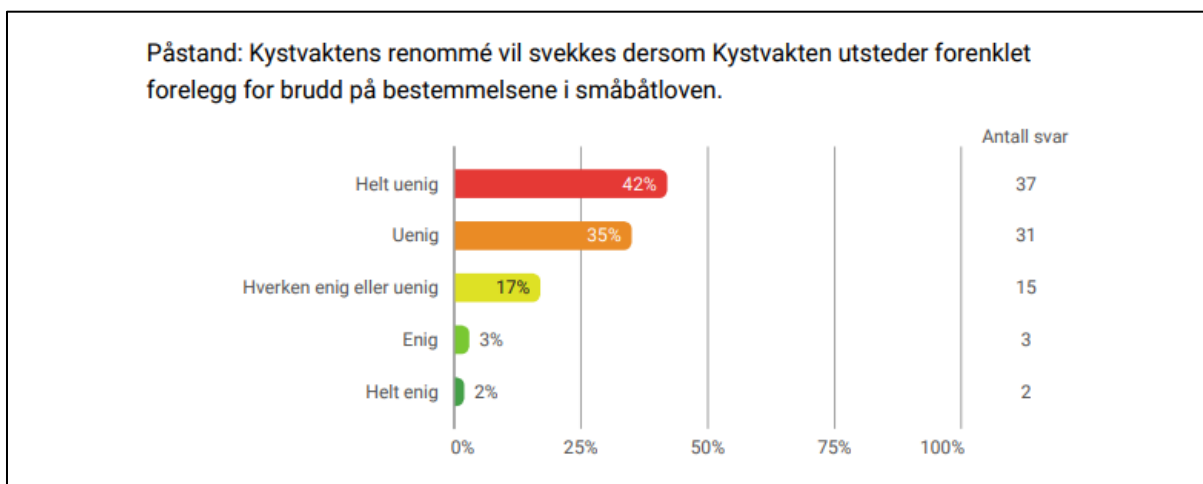
Videre viser funn fra undersøkelsen at majoriteten av respondentene mener at Kystvakten ikke utnytter mulighetene til å gjennomføre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven i tilstrekkelig grad i dag. Samtidig svarer flesteparten av respondentene at de er motivert for å gjennomføre kontroller, selv om Kystvakten per i dag mangler hjemmel for å kunne sanksjonere mot brudd på småbåtloven. Dette er et tegn på at motivasjonen til Kystvaktens personell allerede ligger til grunn, og dette kommer også frem gjennom at noen respondenter svarer at ledelsen om bord på deres fartøy er opptatt av å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven per i dag.

Det overnevnte kan knyttes til undersøkelsessvar hvor respondentene sier at Kystvaktens tilstedeværelse uansett har en preventiv effekt. Et interessant undersøkelsesfunn som kan knyttes til dette er at majoriteten av respondentene mener at personer som blir objekt for kontroll har en forventning om å få en strengere reaksjon enn et pålegg fra Kystvakten ved brudd på småbåtloven. Neste figur kan sees i direkte sammenheng med den forrige, og her fremkommer det et svært viktig poeng:



Figur 5-6: Andel av respondenter som mener at utvidet myndighet vil føre til større etterlevelse.

Som tidligere nevnt har noen respondenter vært bekymret for Kystvaktens renommé i kontrollsammenheng opp mot småbåtloven, slik situasjonen er i dag hvor Kystvakten har begrenset mulighet til å sanksjonere ovenfor lovbrudd. På spørsmål om Kystvaktens renommé vil svekkes dersom Kystvakten skulle få mulighet til å utstede forenklede forelegg for brudd på bestemmelsene i småbåtloven, er resultatet etter undersøkelsens funn veldig tydelig:



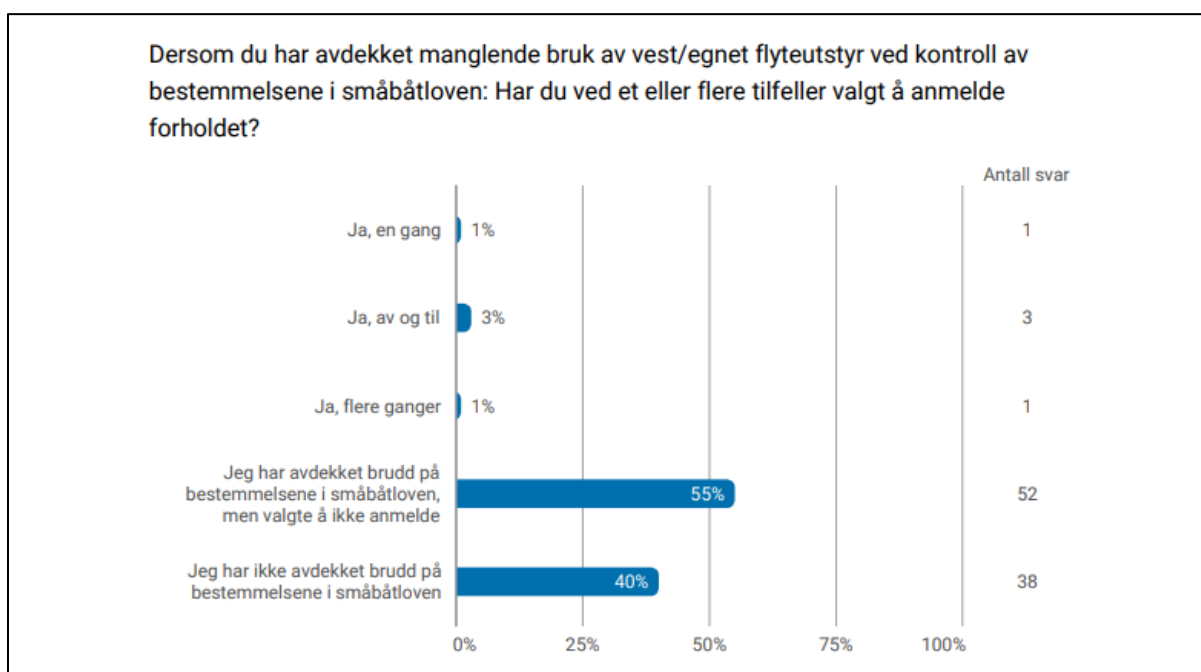
Figur 5-7: Respondentenes tanker om Kystvaktens renommé ved utvidet myndighet.

For å ytterligere kunne belyse oppgavens forskningsspørsmål vises det til noen av respondentenes svar i fritekst. En respondent mener at det vil være økt effektiv utnyttelse av statens kontrollressurser på sjøen å gi Kystvakten muligheten til å utstede forenklede forelegg. Kystvakten ville da hatt lik sanksjonsmulighet som politiet, og proporsjonalitetsskjevhetene som i dag foreligger ville falt bort. Dette mener respondenteren at publikum ville vært positive til. Av dette kan det tolkes at det er forståelig at publikum kan oppfatte dagens sanksjonsregime

som svært urettferdig, da det er mulig å både få pålegg, forenklet forelegg eller å bli anmeldt, avhengig av om det kontrollerte objektet blir kontrollert enten av Kystvakten eller politiet. Med mulighet til å utstede forenklet forelegg mener respondenten at Kystvakten ville opprettholdt sin respekt og autoritet som myndighetsutøver når det gjelder kontroll med bestemmelsene i småbåtloven.

En ytterligere respondent refererer til flere av de samme poengene som forrige nevnte respondent. Undersøkelsen viser med dette gjentakende funn hvor lik behandling av avvik blir nevnt, og sistnevnte respondent poengterer at det er uheldig at man hypotetisk sett en dag kan få pålegg av Kystvakten og deretter et forenklet forelegg av politiet dagen etter. En tredje respondent mener at publikum er av den oppfattelse at Kystvakten fører kontroll med småbåtloven, og at det da er helt uhensiktsmessig at Kystvakten ikke har mulighet til å utstede forenklete forelegg ved brudd på lovverket. Av undersøkelsens fritekstsvar fremkommer det også at det er tungvint å skulle vente på politiet dersom man mener at det er uunngåelig at det kontrollerte objektet ikke skulle få en sanksjon på et lovbrudd etter småbåtloven. Av erfaring er det heller ikke alltid at man kan forvente at politiet stiller opp da de enten mangler ressurser eller må prioritere andre oppdrag. Dette fremkommer også av undersøkelsens funn hvor majoriteten av respondentene ikke har fått støtte fra politiet når de har avdekket lovbrudd.

Dagens proporsjonalitetsskjevheter har vært nevnt. For å poengtere disse, vises det til følgende funn i spørreundersøkelsen:



Figur 5-8: Andel av respondenter som har valgt å anmelde for brudd på småbåtloven.

Dette viser at det absolutte flertall av respondentene har valgt å ikke anmelde personer som mangler vest/egnet flyteutstyr når de ferdes i fritidsbåt på sjøen. Oppgaveforfatterens inntrykk er at det er en gjensidig oppfatning blant personellet som fører kontroll med småbåtloven at en anmeldelse er et uforholdsmessig stort inngrep i forhold til lovbruddets art. I tillegg fører en anmeldelse til en tidkrevende og stor arbeidsmengde i ettertid for den som har gjennomført kontrollen, og det sammen gjelder for juristen som senere skal behandle anmeldelsen sett opp mot lovbruddets alvorlighetsgrad. Dette igjen kan sammenstilles med at halvparten av respondentene har svart at de har gitt det kontrollerte objektet pålegg når det har vært avdekket lovbrudd.

Resultatene fra spørreundersøkelsen og analysen av disse vil nå forsøke å belyse hvilke argumenter som taler i retning av å videreføre dagens begrensede myndighet, og hvilke konsekvenser dette vil ha. Først og fremst vises det til respondenter av spørreundersøkelsen som er imot at Kystvakten skal føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven, selv om de er i mindretall som figur 5-1 viser. For å ytterligere kunne belyse oppgavens forskningsspørsmål må det trekkes ut funn fra tidligere nevnte fritekstsvaer hvor respondentene blir bedt om å oppgi sine tanker om ledelsesprioriteringer om bord deres fartøy. Her fremkommer det funn som sier at Kystvakten må prioritere andre og viktigere oppgaver, og en respondent mener at det er politiet sin oppgave å følge opp fritids- og småbåter. En annen respondent viser til at Kystvaktens oppdrag er å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven kapittel 3 slik de står beskrevet i dag, og at det er det Kystvaktens personell skal forholde seg til. Videre vises det til at det er en naturlig årsak til at det er slik, og at det ikke er åpnet for at Kystvakten kan føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven utover bestemmelsene i kapittel 3. Sistnevnte svar kan knyttes direkte til denne oppgavens tema, og er nettopp noe av det vi ønsker å finne svar på.

Et annet respondentsvar viser til Grunnloven og dens bestemmelser om at Regjeringen ikke kan benytte militær makt ovenfor innbyggerne uten at dette er nedfelt i lov (Grunnloven, 2023, § 25 tredje ledd). Det er da naturlig å trekke paralleller til at Kystvakten er organisert under Sjøforsvaret som grunnlaget for dette argumentet. Videre bemerkes det at Kystvakten er gitt kontrollmyndighet etter instruks fra stedlig politi, og har anledning til å gi pålegg dersom det avdekkes brudd på bestemmelsene i småbåtloven. Det påpekes at brudd på pålegg eller alvorlige tilfeller kan dokumenteres og anmeldes til politiet, og det er opp til påtalemyndigheten å vurdere sanksjon. Respondenten sier avslutningsvis at Kystvakten er en del av det militære forsvar, og kan således ikke sammenlignes med Statens Vegvesen som har gebyrmulighet i lignende

sammenheng. Av dette svaret kan man igjen problematisere at det er sannsynlig at politiet og Kystvakten vil reagere ulikt, som igjen bryter med likhetsprinsippet.

En annen respondent sier at Kystvaktens hjemler er tilstrekkelig dekket under kystvaktlovens kapittel 5, som omhandler kontroll- og tvangstiltak. Det vises til at dersom sakens kjerne oppleves som et stort problem, bør det heller investeres i samarbeid med lokalt politi og legges til rette for utstrakt felles kontrollvirksomhet og/eller anmelde forhold i større grad enn hva Kystvakten gjør i dag. Anmeldelsene må da kunne holde i en rettergang på lik linje med beviskrav for forelegg som ikke aksepteres av publikum.

5.3 Analyse og funn fra litteraturstudie

Hvilken betydning har det å ikke kunne sanksjonere?

I denne delen av oppgaven ønsker forfatterne å se på hvilken betydning det har for brukere av fritidsbåter og småbåter at Kystvakten har et redusert handlingsrom for å kunne sanksjonere når det kommer til etterlevelse av påbudet om bruk av redningsvest. Da temaet i mindre eller ingen grad har vært forsket på direkte i denne sammenheng vil oppgaven derfor se på blant annet hvilken betydning sanksjonering hadde og har i forbindelse med etterlevelse av vegtrafikkloven, og da spesielt i forhold til påbud om bruk av bilbelte som er nedfelt i Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn (1979, § 1). Videre vil oppgaven underveis forsøke å trekke paralleller til Kystvaktens kontroll av påbudet om bruk av redningsvest i henhold til småbåtloven.

Lovforslag vedrørende påbud om bruk av bilbelte

Etter at påbud om å ha bilbelte montert ble innført i 1971 ble det i Ot.prp. nr. 46 (1974-1975) gitt en innstilling om lovendring til vegtrafikkloven, som omhandlet påbud om selve bruken av verneutstyr ved kjøring av motorvogn. I innstillingen fastsettes det at departementet ønsker å innføre et påbud om bruk av bilbelte, for å høyne andelen som bruker bilbelte etter at informasjon og propaganda rundt viktigheten av dette ikke har ført frem til tilfredsstillende resultater. Dette ble sett i takt med trenden i Europa og Norden forøvrig (Ot.prp. nr. 46 (1974-1975); Innst. O. nr. 63 (1974-75)).

Samferdselsdepartementet foreslår at det innføres et slikt påbud, uten at det på dette tidspunkt bestemmes at påbudet skal sanksjoneres i form av gebyr, bøter eller straff. Da hovedhensikten med innførsel av påbudet ikke er økt inntekt til statskassen, men økt sikkerhet for brukerne selv og samfunnet ellers, vil samfunnet selv velge å etterkomme pålegget over tid. Dette da det syntes etter flere høringer å være bred oppslutning blant trafikantene om viktigheten av bilbelte.

Videre ble det antatt at et påbud fremlagt i lovs form av Stortinget ville vise til bedre resultater enn det informasjonskampanjer hadde ført frem til tidligere. På dette tidspunkt var gebyr for manglende bruk av bilbelte allerede innført i andre europeiske land, deriblant Sverige, og det var forventet at Danmark skulle følge tett på (Ot.prp. nr. 46 (1974–1975)).

Det ble fastsatt et mål om en bruksprosent på 75 % brukerandel, og en prøvetid på innførsel av det sanksjonsfrie påbudet ble satt til halvannet år. Dersom andelen ble oppnådd innen den tid, eller innenfor en rimelig horisont vil sanksjoner som nevnt ovenfor ikke bli innført. Om ikke, ble det ansett at et gebyr tilsvarende det som nylig var innført i forbindelse med parkeringsovertredelser var en minnelig løsning. Gebyret var et botemiddel for flere overtredelser som en så nødvendigheten av, for å spare politi og stat for unødvendig ressursbruk (Ot.prp. nr. 46 (1974–1975)).

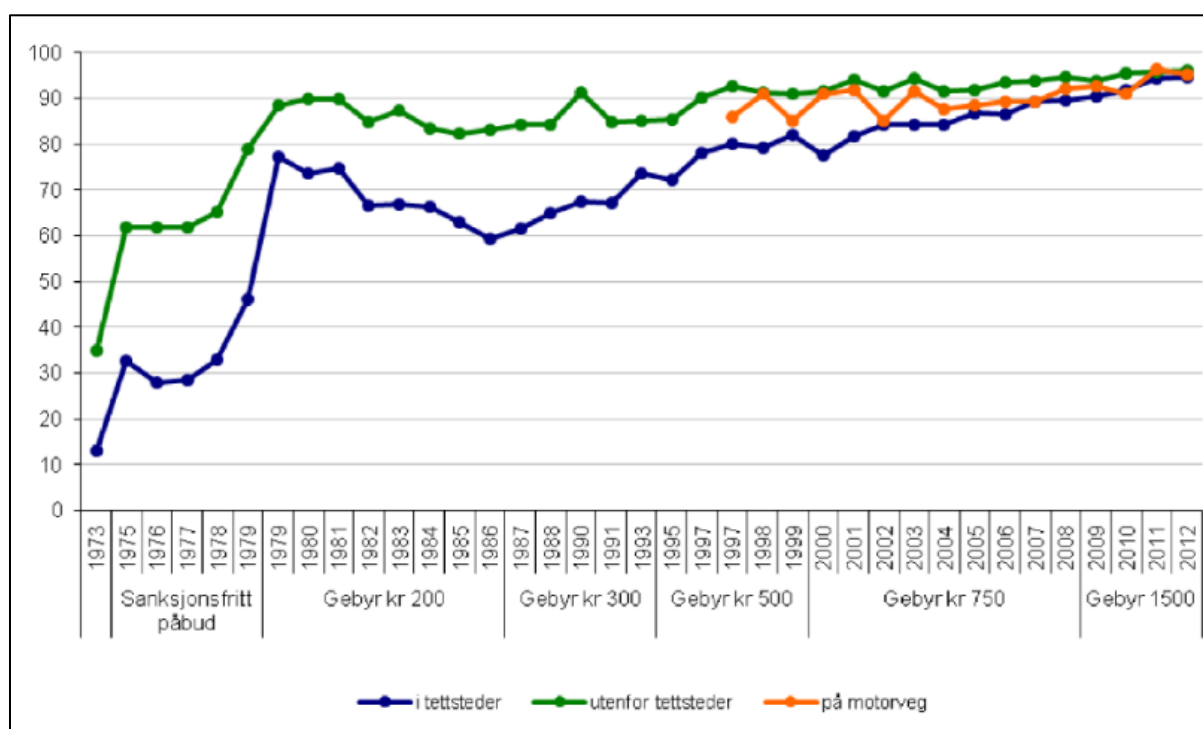
Et annet grunnlag for å innføre påbudet uten sanksjoner, var for å imøtekomme et bredt ønske i befolkningen om at en nødvendigvis ikke var nødt til å avgiftsbelegge, eller gjøre straffbare, det som i utgangspunktet var fornuftige tiltak. Dette gav de som kjørte motorvogn en mulighet til selv å styre utviklingen, ved at de selv unnlot at påbudet ble sanksjonert hvis de styrte utviklingen mot tilstrekkelig brukerandel gjennom fokus på personlig og allmenn interesse, samt holdning rundt verneutstyr og trafikksikkerhet (Ot.prp. nr. 46 (1974–1975); Innst. O. nr. 63 (1974-75)).

Det ble også gjort klart at påbudet ikke kunne innføres uten en viss form for kontroll med etterlevelsen. Under ledelse av Transportøkonomisk institutt ville det regelmessig gjennomføres tellinger, for å holde oversikt over bruksfrekvensen. Politiet ville til en viss grad kunne føre kontroll med dette i forbindelse med annen trafikkjeneste. Dersom manglende etterlevelse av påbudet ble påtruffet, skulle politiet gjøre trafikantene oppmerksom på påbudet, og informere om at manglende etterlevelse ville kunne medføre innføring av en sanksjon på sikt. Denne måten å håndtere påbudet på fra politiet var ikke å regne som et straffeprosessuelt tiltak med noen form for oppfølging av en manglende etterlevelse av påbudet, men det var regnet med at ordningen ville kunne inneha en viss allmennpreventiv virkning (Ot.prp. nr. 46, 1974-1975)).

Lovendringen ble innført på sensommeren 1975 ved implementering av §23a i vegtrafikkloven, som gav påbud om bruk av verneutstyr ved kjøring av motorvogn (Vegtrafikkloven, 1965, § 23a).

Ny forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

Etter at påbudet ble innført ble det som planlagt gjennomført tellinger i den hensikt å kontrollere etterlevelsen av påbudet. I september 1973, etter at påbud om installasjon av bilbelte var innført, men før påbud om selve bruken av bilbelte ble implementert, var andelen som brukte bilbelte henholdsvis 13,1 % innenfor tettsteder og 35 % utenfor. Påbudet om bruk av bilbelte ble innført 1. september 1975, og tellingen som ble gjort like etter viste nærmest en fordobling i brukerandelen (Fosser et al., 1999; Bjørk/Statens vegvesen, 2017). Imidlertid ble virkningen kortvarig og året etter at påbudet ble innført var det en nedgang i bruken av bilbelte, men likevel høyere enn før påbudet.



Figur 5-9: Diagram som viser andel som bruker bilbelte siden innførsel av påbudet (Statens vegvesen, 2012, sitert i Pasnin, 2014, s. 47).

Ifølge innstillingen til lovforslaget fra 1975 ble det som nevnt ovenfor, bestemt at dersom ikke det innen halvannet år ble oppnådd en bruksandel på 75 %, ville det innføres gebyr eller strengere sanksjon. I de påfølgende årene frem til 1979 ble det forsøkt bredt gjennom presseoppslag og oppfordring gjennom bilorganisasjonene å få bruksandelen til å møte denne ambisjonen, men likevel viste hyppige tellinger at gjennomsnittet av tellingene i og utenfor tettsteder ikke kom høyere enn til 60 %.

Som følge av dette ble det 01.10.1979 implementert et gebyr på 200,- kroner for å unnlate å bruke bilbelte gjennom Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med

motorvogn (1979, § 1). Etter at gebyret ble innført har bruken av bilbelte aldri vært høyere, der tellinger første året etter innføringen viste en økning fra 32,9 % til 77,3 % innenfor tettsteder og fra 65,2 % til 88,5 % utenfor tettsteder (Fosser et al., 1999; Bjørk/Statens vegvesen, 2017).

Drøfting og implikasjoner

Innledningsvis hadde Samferdselsdepartementet en forventning om at å innføre påbudet uten sanksjon burde være gjennomførbart da det fremsto som fornuftig, hvilket også var et ønske fra befolkningen. Med bakgrunn i motivasjonsteori kunne departementets forventning om at innbyggernes ville imøtekomme fornuftige rettsregler, forklares med selvbestemmelsesteorien. Her var det også en hypotese om at da tiltaket i all hovedsak dreide seg om sikkerheten til de som førte bil, ville disse ved hjelp av indre motivasjon etterkomme påbudet uten bruk av ytre motivasjon som gebyrer. I takt med implementeringen av påbudet var det også sagt at det skulle legges vekt på både individets og allmennhetens interesse, gjennom holdningsskapende arbeid som er nøkkelord i forbindelse med indre motivasjon. Tilnærmingen har også sterke røtter i forklaringen bak kulturmodellen i lovlydighetsteorien, som sier noe om at mennesker med sterkt behov for gruppetilhørighet vil innordne seg i takt med samfunnets normer uten at det er behov for trusler om sanksjon. Videre var fremgangsmåten at politiet var tiltenkt å imøtekomme mangelfull etterlevelse av påbudet, sterkt i tråd med kulturmodellen, der det primært skulle informeres men også til dels «trues» med at dersom ikke brukerandelen steg raskt nok kunne det bli innført gebyrer. Dette taler for at tilnærmingen var en kombinasjon av både kulturmodellen og delvis nyttemodellen, som også er i tråd med nyere tids tenkning.

Sett i ettertid viser det seg at forsøket på å implementere påbudet sanksjonsfritt var feilslått til syvende og sist, da tilstrekkelig brukerandel ikke ble nådd ved hjelp av tilnærmingen dominert av kulturmodellen selv om tidsfristen ble utvidet med flere år. Rett etter påbudet ble implementert var det en markant økning i bruksandelen, men etter dette var det tilnærmet ingen endring i andelen som brukte bilbelte, noe som kan tyde på at det sanksjonsfrie påbudet ikke hadde tilstrekkelig virkning. Årsaken til dette var nok at bilførerne etter hvert skjønnte at det ikke medførte noen straff å ikke følge påbudet.

Når gebyret ble innført etter fire år hadde dette en enorm effekt på brukerandelen, noe som tilsier at nyttemodellen og ytre motivasjon, der konsekvens er en elementær faktor, har den sterkeste forklaringskraften. I det minste virker det som at en sanksjon er et nødvendig middel som truer i bakgrunn, for å kunne oppnå etterlevelse i slike tilfeller. Dette har også sin teoretiske forankring i håndhevelsespyramiden som er forklart tidligere.

Fremgangsmåten politiet var ment å imøtekomme manglende etterlevelse av påbudet med i 1975, kan i stor grad sammenlignes med måten Kystvakten kan håndtere manglende etterlevelse av redningsvestpåbudet i dag. Det er i stor grad snakk om å appellere til fornuft hvor de fleste sannsynligvis vil innordne seg, i det minste i starten. Imidlertid når det etter hvert blir kjent at det ikke venter noen konsekvens ved manglende etterlevelse, mister de som ferdes i trafikken eller på sjøen etter hvert frykten for å bli tatt og da samtidig kanskje respekten for regelen. Dette kan i noen tilfeller også føre til et uheldig signal om at regelen ikke er så viktig å følge som tidligere beskrevet i teorikapittelet (Gezelius, 2022). Basert på dette fremkommer det som veldig tydelig at Kystvakten bør tildeles utvidet myndighet, for eksempel gjennom mulighet til å utstede forenklet forelegg, for å kunne fremstå som en troverdig og relevant aktør i forbindelse med kontroll og håndhevelse av dette påbudet.

Hvilken betydning har størrelsen på sanksjonen for etterlevelse av trafikklovgivningen?

Nylig innførte regjeringen for andre året på rad en økning av bøtesatsene i trafikken, selvsagt ikke uten mangel på kritikk (Svanes et al., 2024; Karlstad & Morsund, 2023). Det som primært kommer frem av kritikk både fra Riksadvokaten, utrykningspolitiet, NAF, Trygg Trafikk & Norges Lastebileier-Forbund med flere er manglende dokumentasjon og kunnskap rundt effekten av økte bøtesatser. Dette fremkommer av høringssvarene til forslaget om økning i bøtesatsene (Regjeringen, 2023). Selv om høringssvarene i all hovedsak var negative både i 2022 og 2023, ble begge økninger iverksatt der begrunnelsen var forankret i den antatte preventive effekten dette vil ha mot trafikkforseelser.

I forbindelse med at det ble innført påbud om bruk av bilbelte ble det observert at etterlevelsen av påbudet uteble i stor grad, frem til det ble innført en følbare sanksjon gjennom et gebyr. I den forbindelse er det naturlig å se på hva størrelsen på sanksjonen har å si for etterlevelsen av påbudet.

Transportøkonomisk institutt skrev i 2004 en rapport som hadde til hensikt å se på virkningen av økte satser for gebyr og forenklet forelegg i forhold til etterlevelse av trafikkregler, herunder bilbeltebruk og fartsovertredelser (Elvik & Christensen, 2004). Grovt forenklet bygger rapporten på hypotesen om at økte sanksjoner skal føre til økt lovlydighet, hvilket er forklart tidligere med bakgrunn i nyttemodellen.

Bestemmelser ang. bilbeltebruk hos førere	Telleperiode	År	I tettsteder		Utenfor tettsteder		På motorveg	
			Antall registrerte	% andel m/bilbelte	Antall registrerte	% andel m/bilbelte	Antall registrerte	% andel m/bilbelte
Sanksjonsfritt Påbud	Sept.	1973		13,1		35,0		
	Sept.	1975		32,6		61,8		
	Sept.	1976		28,0		61,7		
	Sept.	1977		28,3		61,8		
	Nov.	1978		32,9		65,2		
	Sept.	1979		46,1		78,9		
Gebyr kr 200 (okt. 79)	Nov.	1979		77,3		88,5		
	Nov.	1980		73,7		89,8		
	Nov.	1981		74,7		89,8		
	Nov.	1982		66,5		84,9		
	Nov.	1983		66,7		87,2		
	Nov.	1984		66,2		83,3		
	Nov.	1985		63,0		82,3		
	Nov.	1986		59,4		83,0		
Gebyr kr 300 (jan. 87)	Nov.	1987		61,6		84,3		
	Nov.	1988		65,0		84,2		
	Nov.	1990		67,3		91,1		
	Nov.	1991		67,0		84,9		
	Nov.	1993		73,7		85,0		
Gebyr kr 500 (jan. 94)	Nov.	1995		72,3		85,4		
	Apr.	1997		78,0		90,0		
	Okt.	1997		80,0		92,6		86,0
	Sept.	1998	45 924	79,1	14 602	91,3	4 968	90,9
	Sept.	1999	39 595	82,0	14 463	91,0	8 751	85,0
Gebyr kr 750 (jan. 00)	Sept.	2000	41 336	77,5	20 432	91,5	4 336	91,0
	Aug.	2001	40 247	81,6	29 197	94,0	15 569	91,8
	Aug.	2002	61 986	84,3	36 074	91,5	5 200	85,1
	Aug.	2003	42 395	84,2	30 749	94,2	6 970	91,4
	April	2004	96 069	84,3	39 885	91,4	11 600	87,6
	April	2005	69 873	86,8	49 629	91,8	9 013	88,5
	April	2006	90 363	86,6	58 382	93,5	14 202	89,4
	April	2007	90 077	89,4	61 226	93,7	18 205	89,2
	April	2008	95 343	89,6	66 392	94,5	18 984	92,1
Gebyr kr 1 500 (juli 09)	April	2009	103 224	90,5	71 287	93,8	19 044	92,7
	April	2010	97 905	91,9	68 157	95,3	24 507	91,0
	April	2011	100 718	94,2	76 556	95,6	30 336	96,4
	April	2012	93 644	94,6	68 545	95,9	27 013	95,2
	April	2013	92 339	96,3	67 385	96,9	31 664	96,2
	April	2014	99 890	94,9	73 765	96,8	28 080	93,6
	April	2015	94 637	94,9	67 894	97,1	24 481	97,0
	April	2016	88 647	95,9	79 134	97,7	39 005	97,6

Tabell 5-4: Tabellen viser bruksandel basert på årstall og sted (Bjørk/Statens vegvesen, 2017).

Dersom en ser på virkningen økte satser har på bruken av bilbelte siden innførsel av gebyret i 1979, viser analysene at økte satser har en viss positiv innvirkning, men den var absolutt størst ved selve innførsel av gebyret. Fra 1979 var utviklingen negativ frem til 1987, der gebyrbeløpet

ble høynet fra 200,- til 300,- kroner. Etter dette var det en tendens til økning i bilbeltebruk ved tettsteder, men det lot ikke til å ha noen effekt utenfor tettsteder. I påfølgende år frem til 2017 har andelen som bruker bilbelte jevnt over økt frem til dagens nivå på rundt 95 %, men en kan ikke se noen statistisk signifikant klar sammenheng mellom økning av satsene og andelen som bruker bilbelte.

Når det kommer til virkningen økte satser har på fartsovertredelser, er disse noe mer inkonsekvente, der det ifølge vegvesenets målepunkter ikke later til å ha noen sammenheng mellom økte satser og reduksjon av fartsovertredere. Derimot ved fotobokser (automatisk trafikkontroll/ATK) later det til at antallet treff går ned, når satsene går opp. Der målepunktene kun gjennomfører en måling, genererer ATK også bøter der det blir gjort målinger over lovlig hastighet.

Dette taler for at strengere sanksjoner medfører økt lovlydighet hvis oppdagelsesrisikoen er høy, men ikke nødvendigvis har den samme virkningen om risikoen for å bli oppdaget er lav. Dette kan ha en sammenheng med at politiets kontroller i perioden fra 1995, som er startpunktet for analysen, har vært noe synkende - hvilket gjør noe med oppdagelsesrisikoen. Videre utføres fartskontroller kun av politiet, mens beltekontroller også utføres av Statens vegvesen som også kan skrive ut forenklet forelegg. Statens vegvesen har forøvrig også mot slutten av måleperioden økt frekvensen av sine kontroller.

Drøfting og implikasjoner

Forklaringskraften bak rapporten peker mot den teoretiske tilnærmingen i nyttemodellen, der lovlydigheten og den allmennpreventive virkningen avhenger av sammenhengen mellom sannsynligheten for å bli oppdaget og størrelse på sanksjonen man kan risikere å bli ilagt. En økning av sanksjonssatser alene har mindre virkning, dersom det ikke følges opp med kontrollvirksomhet. Videre kan det fremstå som at virkningen av at det er en risiko for å bli ilagt et gebyr, er viktigere enn selve størrelsen på gebyret. Dette taler for at det vil kunne ha en positiv innvirkning på etterlevelsen av regelverket dersom Kystvakten tildeles myndighet til å utstede forenklede forelegg, og at størrelsen på gebyret i denne sammenhengen til dels er noe underordnet. Dersom en vender om på det kan en si at selv om Kystvakten foretar denne typer kontroll i dag, kan kontrollen være ineffektiv dersom det er kjent at det å bli stoppet av Kystvakten ikke medfører andre sanksjoner enn en «streng pekefinger».

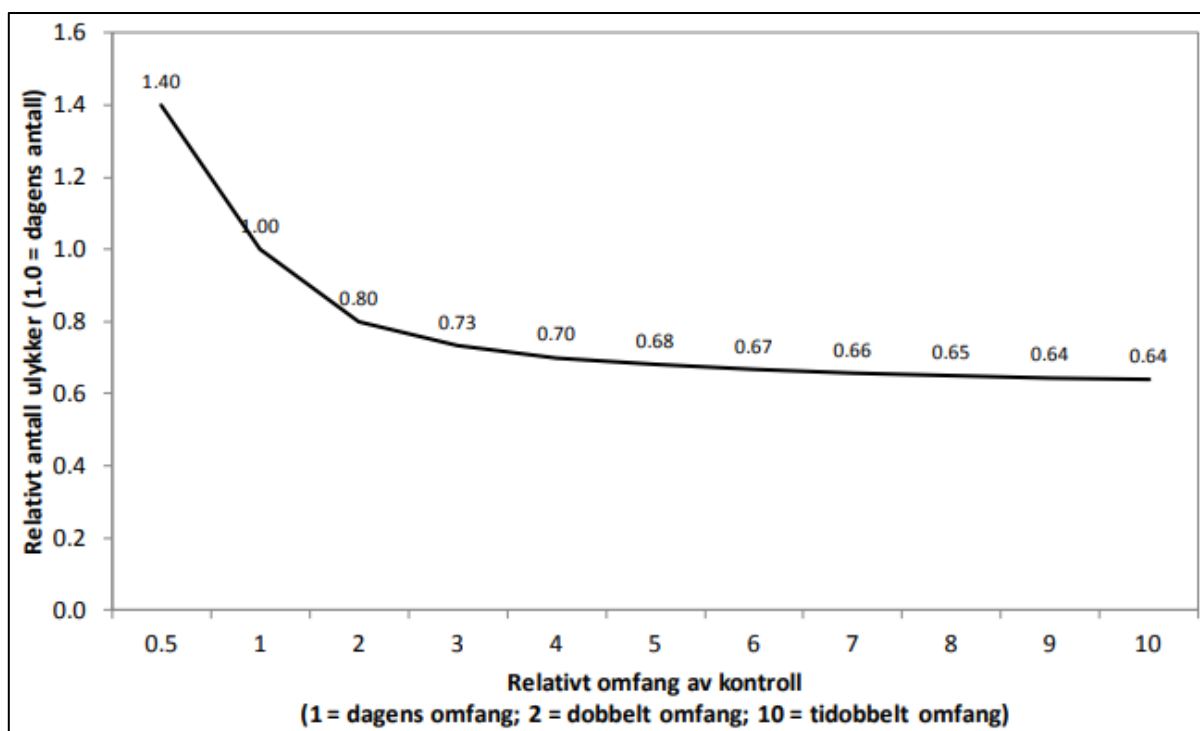
Når det er sagt finnes det nok en nedre grense for hva som er et tilstrekkelig følbart gebyr. Dette har vi valgt å ikke gå inn i dybden på i denne oppgaven, men det bemerkes at 200,- kroner i

1979 tilsvarer om lag 1000,- kroner i dag, med gjennomsnittlig årlig inflasjon på 3,7 %. Dette kan tale for at dagens forenklete forelegg på 500,- kroner for manglende bruk av redningsvest er noe lavt, og kanskje burde være i tilsvarende størrelsesorden som manglende bruk av bilbelte som er på 1500,- kroner. Dette er også trukket frem i en rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt skrevet allerede tilbake i april 2012, av en bred arbeidsgruppe som skulle vurdere samt komme med innspill til tiltak for å forbedre sikkerheten i fritidsbåt (Akselsen et al., 2012).

Politiets kontrollvirksomhet og utvikling i oppdagelsesrisiko

Den praktiske tillæringen til politikontroll, der politiet ikke kan være til stede overalt alltid, er å velge tid og sted for å kontrollere slik at det oppnås størst mulig virkning. Disse kontrollene skaper en gjennomsnittlig oppdagelsesrisiko, som i utgangspunktet aldri er spesielt høy statistisk sett. Imidlertid skaper det en usikkerhet som medfører at den som ferdes i trafikken aldri kan være helt sikker på hvorvidt en vil støte på en politikontroll (Elvik & Christensen, 2004). I 2014 skrev Transportøkonomisk institutt en rapport, der det ble sett på årsaken til nedgangen i antall alvorlige ulykker i trafikken mellom 2000 og 2012. Rapporten analyserer ulike faktorer som påvirker nedgangen i antall drepte og hardt skadede i trafikken som har gått fra 1606 til 844 personer, deriblant politikontroll. I perioden har antall kontroller gått noe ned og rapporten antyder at antall drepte og hardt skadede «hadde trolig» vært noe lavere hvis antall politikontroller hadde vært uendret i perioden, der det er gjort et estimat på 49 færre personer (Høye et al., 2014). Det er her viktig å påpeke at dette kun er estimerer.

Kontroll viser derimot å ha en ikke ubetydelig effekt på bilbeltebruken. Effekten av kontroll er derimot størst der bruk av bilbelte i utgangspunktet er lav, og effekten av kontroll vil således avta i takt med at bruk av bilbelte øker (Solomon et al., 2013, sitert i Pasnin, 2014, s. 57; Høye et al., 2012, sitert i Pasnin, 2014, s. 57; Solomon et al., 2009, sitert i Pasnin, 2014, s. 57). Det er i europeisk sammenheng gjort en sammenligning mellom bruken av bilbelte i 2005 og 2012. Der ble det observert en økning i samtlige land, foruten Italia hvor kontroll av bilbeltebruk er blitt nedprioritert i samme periode (Jost et al., 2014).



Figur 5-10: Effektfunksjon for politikontroll, som viser relativt antall ulykker versus relativt omfang av politikontroll (Høye et al., 2014).

Grafen i figur 5-10 viser en statistisk beregning av hvilken effekt politikontroll har på ulykker i trafikken. Dersom dette tenkes overført til oppdagelsesrisiko, viser figuren at en økning i politikontroller vil redusere antallet ulykker, men virkningen avtar imidlertid raskt. Det kan se ut til at det er små endringer i kontrollomfang som vil ha den største effekten, og som beskrevet ovenfor avtar effekten av kontroll der etterlevelsen allerede er stor. I forbindelse med kontroll av bilbeltebruk kan det se ut til at når bruksandelen er passert 90 %, ser det ikke ut til at økte kontroller øker bruksandelen. Dette bekreftes gjennom en studie av oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser gjort i perioden mellom 2006-2018, der bilbeltebruken har økt smått men jevnt hele veien – mens kontrollomfanget både fra politiet og Statens vegvesen, og herunder oppdagelsesrisikoen, har svingt opp og ned gjennom perioden (Transportøkonomisk institutt, 2024; Pasnin, 2014, s. 57-59).

Utvikling i oppdagelsesrisiko

Kontrollomfanget og herunder oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser har ifølge en analyse gjort i 2010 og 2014 vært nokså uendret de siste årene. Risikoen for å bli tatt i fartskontroll hadde gått noe ned, mens oppdagelsesrisikoen for å bli tatt for manglende bruk av bilbelte og bruk av mobiltelefon har gått noe opp (Elvik & Amundsen, 2014). Jevnt over er det liten risiko

for å bli stoppet i politikontroll. En person som kjører i snitt 14 000 kilometer i året, blir statistisk sett stoppet i kontroll i overkant av hvert andre år.

Det som imidlertid er mer interessant, er at det i forbindelse med begge analysene ble foretatt en spørreundersøkelse der et utvalg på 1000 innehavere av førerkort ble spurt om hvordan trafikantene selv opplever oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser. Undersøkelsen understøtter for øvrig analysens resultat vedrørende oppdagelsesrisikoen der 77 % av de spurte ikke var blitt stoppet i politikontroll siste år, hvor resultatet var nokså likt både i 2010 og 2014. Likevel viser undersøkelsen at trafikantene selv overvurderer oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser, der de tror sannsynligheten for å bli stoppet i kontroll er vesentlig høyere enn den faktisk er.

Drøfting og implikasjoner

Det virker basert på det ovennevnte, at politikontroll har en helt klar positiv innvirkning på lovlydighet i trafikken. Rapportene som er analysert definerer i mindre grad hva som ligger i begrepet «politikontroll», og det er nærliggende å anta at politikontroll i hovedsak er ansett som målrettede tilfeldige kontroller som beskrevet innledningsvis da dette i større grad har vært målbar statistikk. Samtidig i takt med at informasjon rundt stasjonære kontroller fort kan spres mellom trafikantene ved hjelp av ny teknologi, er adferdskontroll ved patruljering i større grad blitt tatt i bruk. Dette ved at politiet kjører rundt i trafikken, både med uniformerte og sivile kjøretøyer (Elvik, 2020). Hensikten er synlig tilstedeværelse som antatt og erfaringsmessig vil øke lovlydigheten i trafikken, ved å opprettholde en viss oppdagelsesrisiko basert på teori fra nyttemodellen. Hvilken effekt denne typen kontroll og patruljering ville hatt uten en risiko for sanksjoner er ikke nevnt spesifikt, men basert på erfaringen fra innføringen av påbudet om bruk av sikkerhetsbelte i 1971-1979 er det nærliggende å tro at den har vært særdeles lite effektiv. Dette innebærer at Kystvaktens kontroll i dag med begrensede muligheter for å sanksjonere på lovbrudd, ikke utnytter sitt fulle potensiale, hvilket også er nevnt tidligere i forhold til håndhevelsespyramiden. Videre vil det ikke nødvendigvis kreve målrettede kontroller fra Kystvaktens side, men ved at den opplevde risikoen for å bli påtruffet uten vest og samtidig kunne bli bøtelagt for det sannsynligvis vil ha mye å si for etterlevelsen av påbudet. Dette har videre også støtte i spørreundersøkelsen som bevitner at den opplevde oppdagelsesrisikoen er langt større enn den faktiske.

Effektfunksjonen antyder at mindre endringer i politiets kontrollomfang kan ha markant effekt på ulykkesstatistikken i veitrafikken. Dersom denne funksjonen har direkte overføringsverdi til sjødomenet, kan det antyde at en liten økning også her vil kunne utgjøre en markant forskjell.

Dersom en av våre antakelser om at ansatte i Kystvakten unngår å gjennomføre fritidsbåtkontroller grunnet begrensninger i håndhevelseskompetanse, vil tilførsel av en ytterligere sanksjonsmulighet i form av for eksempel myndighet til å utstede forenklede forelegg kunne medføre en økning av antall kontroller.

Videre bemerkes det at effekten av kontroll er størst der etterlevelsen av et påbud ikke allerede er høy, samt at en liten økning i kontrollomfang kan ha stor innvirkning. Dette kan tale for at Kystvaktens kontrollvirksomhet utenfor de store byene vil ha stor positiv effekt, da politiets sjøtjeneste i all hovedsak befinner seg i de største byene i Sør-Norge, hvor bruksandelen er høyest (InFact Analysebyrå, 2023).

6 Drøfting

I dette kapittelet vil oppgaven forsøke å besvare forskningsspørsmålene som var gitt innledningsvis, ved å knytte sammen funn som er blitt gjort i forbindelse med forskningen og samtidig få avklart om noen av antakelsene vi hadde stemte eller ikke. Til slutt vil disse forskningsspørsmålene forsøkes oppsummert i konklusjonen i neste kapittel for å kunne besvare den overordnede problemstillingen «Hvilken betydning har Kystvaktens manglende hjemmel for å sanksjonere iht. Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)?».

6.1 Hva er årsaken til at Kystvakten ikke har hjemmel til å sanksjonere mot brudd på småbåtloven?

Når arbeidet med denne oppgaven ble startet var det ukjent for forfatterne hva som var årsaken til at Kystvakten hadde begrenset håndhevelseskompetanse, da det virket helt innlysende at Kystvakten burde hatt det. En av antakelsene var at dette var en ønsket tilstand fra et høyere nivå. Det ble derfor naturlig å få besvart dette spørsmålet, selv om det lå noe utenfor selve problemstillingen.

Når straffelovrådet etter oppdrag fra justisdepartementet skulle utrede fast promillegrense på sjøen i 1993, og i forbindelse med denne undersøkte aktuelle etater for å kontrollere bestemmelse i den kommende loven, ble blant annet Kystvakten vurdert. En av problemstillingene som ble reist i den forbindelse var at Kystvakten ikke var naturlig å benytte da avdelingen kun besto av store fartøy som «uansett vil kunne gjøre liten nytte for seg der småbåter vanligvis ferdes» (Ot.prp. nr. 51, (1997-1998), kapittel 6.9.2).

Å gi enheter underlagt Forsvaret politimyndighet kan også føre til prinsipielle spørsmål i forhold til Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven), der § 25 statuerer innledningsvis at «Regjeringen har ikke rett til å bruke militær makt mot innbyggerne uten etter lov». Dette har også blitt trukket frem av enkelte respondenter i spørreundersøkelsen. Likevel har Kystvakten fått tildelt politimyndighet i henhold til fiskerilovgivningen. Straffelovrådet uttalte deretter blant annet at dersom man har akseptert at Kystvakten er gitt politimyndighet etter fiskerilovgivningen for å sørge for at lovverket overholdes, skulle det etter rådets mening ikke være betenkelig at Kystvakten gis politimyndighet for å sørge for at en promillegrense på sjøen overholdes (NOU 1993: 21).

Dette kan ha vært et bakteppe når Småbåtloven ble implementert noen år senere og i dag består Kystvakten som nevnt også av mindre fartøyer i IKV-flåten, men på tidspunktet utredningen

ble gjennomført hadde Kystvakten kun store havgående fartøyer som sannsynligvis var ansett som mindre egnet for oppdraget og i tillegg kunne fremstå som disproporsjonalt i møte med små fritidsbåter. Et annet poeng som blir trukket frem av en av respondentene i intervjuet er det faktum at kystvaktloven ble skrevet i 1997, mens småbåtloven kom ett år senere. Som en av intervjurespondentene sier: «Det var ikke tenkt på den gangen kystvaktloven var skrevet, og dette skaper en følgefeil». Med det menes at dersom kystvaktloven var skrevet etter småbåtloven trådte i kraft, ville det sannsynligvis vært naturlig å tillegge småbåtloven større vekt i forarbeidet til kystvaktloven, som i senere tid i mindre grad har blitt revidert.

Hvorfor det ikke har blitt tatt tak i dette i senere tid, beror ut fra svarene som er gitt i intervjuene av medlemmene i Kystvaktrådet, i all hovedsak på tilfeldigheter. Det som fremkommer er at temaet om foreleggsmyndighet for Kystvakten ikke har vært et eget punkt på agendaen i Kystvaktrådet de siste fem år, og derfor er saken heller ikke blitt behandlet av rådet. Saken har imidlertid vært oppe «i dagen» som tema i møte mellom Kystvakten og politiet, men som tidligere nevnt er oppgaveporteføljen til Kystvakten svært bred og temaet har «druket i mengden», som det blir sagt fra en respondent som var med på noen av disse møtene. Det blir også trukket frem at det kan være personavhengige faktorer som kan ha vært årsaken til at temaet ikke er viet større oppmerksomhet. Hvorvidt dette beror på samarbeidsklime, egne prioriteringer eller agendaer er ikke undersøkt nærmere, og kan dermed ikke konkluderes med.

Overordnet fremstår det som sannsynlig at saken ikke har vært løftet som et eget agendapunkt og er dermed ikke blitt viet tilstrekkelig oppmerksomhet til å bli tatt tak i. I alt virker det som at det er noe tilfeldig at Kystvakten ikke har foreleggsmyndighet i dag. Det er ikke gjort funn som tilsier at Kystvaktens begrensede myndighet er styrt ovenfra, da dette var nevnt innledningsvis som en antakelse. Derimot er i all hovedsak samtlige tre respondenter som er blitt intervjuet positive til at Kystvakten bør tildeles utvidet håndhevelsesmyndighet, og en av respondentene trekker det så langt som å si at vedkommende ser ingen negative effekter med at Kystvakten får utvidet håndhevelsesmyndighet i forbindelse med kontroll av småbåtloven.

6.2 Hvilken betydning har den manglende håndhevelseskompetansen for de ansatte i Kystvakten i deres arbeidshverdag?

En annen antakelse som var diskutert, var hvorvidt kontrollører og skipssjefer i Kystvakten unnlot å gjennomføre kontroll av fritidsbåter med bakgrunn i den begrensede håndhevelseskompetansen. Noe som gjorde dette spørsmålet spesielt interessant å få besvart, var at det kunne innebære enn hel del for den reelle oppdagelsesrisikoen for brudd på

småbåtloven. Det er også på sin plass å poengtere at flere av argumentene *for* utvidet håndhevelseskompetanse som nevnes senere også vil ha betydning for de ansatte i deres arbeidshverdag, men det er samtidig viktig å påpeke noen utfordringer som treffer de ansatte mer direkte.

For å belyse dette videre henvises det til oppgavens analysekapittel hvor det kommer frem av funnene i spørreundersøkelsen at halvparten av respondentene har nedprioritert å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven en eller flere ganger grunnet Kystvaktens begrensede hjemmel for å kunne sanksjonere mot manglende bruk av vest. Dette kan underbygges ved at 26 respondenter har utgreid at begrenset mulighet for å kunne sanksjonere står sentralt når ledelsesprioriteringer gjøres, og som følge av dette nedprioriteres det å føre kontroll med småbåtloven.

Fra resultatene i spørreundersøkelsen kan det fremstå som at en utvidet sanksjonsmulighet kan ha betydning for Kystvaktens personell ved at ledelsesprioriteringer om mulig endres, og frekvensen av gjennomførte kontroller da potensielt øker. Dette kan knyttes til funn i litteraturstudien, hvor nødvendigheten av en sanksjonsmulighet også er beskrevet. Her vises det tilbake til bilbeltebruk i veitrafikken, hvor sanksjonsmuligheten var et viktig om ikke avgjørende virkemiddel for å tvinge frem etterlevelse av påbudet om bruk av bilbelte.

Videre kan man gjøre vurderinger på om det å gjennomføre kontroll og deretter avgi «en streng pekefinger» er å anse som profesjonell oppførsel fra Kystvakten som kontrollaktør, eller om det allerede da er dannet et grunnlag for at det kontrollerte objektet vil kunne betrakte Kystvaktens kontrollører som useriøse. Det er i denne oppgaven tatt opp som metodekritikk at befolkningen potensielt ikke er kjent med at Kystvakten ikke kan sanksjonere mot brudd på småbåtloven, herunder ved utstedelse av forenklede forelegg. Likevel skal det ikke utelukkes at personer i fritidsbåter som ferdes i områder hvor Kystvakten kontrollerer med høy frekvens er kjent med dagens praksis.

Spesielt for festivaler langs sjøen hvor deltakere ankommer i båt er dette aktuelt. Oppdrag med å føre kontroll med småbåtloven ved slike festival tilfaller Kystvaktens IKV-fartøyer historisk sett hver festivalsesong, og som regel er det etter forespørsel fra og deretter i samarbeid med lokalt politi. Ved slike tilfeller er det ikke uvanlig at Kystvaktens personell tildeles politimyndighet begrenset i tid og geografisk stedsangivelse, men en utvidet sanksjonsmulighet tildeles ikke. Avdekkes det lovbrudd må sanksjonen som et kontrollobjekt skal motta gis av politiet, og i praksis sørger bare Kystvakten for at kontrollobjektet blir kontrollert og deretter

satt i kontakt med politi for videre saksgang. Erfaringsmessig har det vært tilfeller hvor Kystvaktens personell har utført kontroll med bestemmelse i småbåtloven sammen med politiet, men når kontrollene har blitt utført på egenhånd uten tilstedeværende politi har personellet blitt møtt med en merkbart mer negativ holdning fra kontrollobjektet. Dette kan antyde at publikum har en annen respekt for autoritet i møte med politiet i motsetning til møte med Kystvakten. En årsak til dette kan være at politiet er en velkjent og forankret etat i samfunnet, mens Kystvakten utøver sin myndighet utelukkende i sjødomenet og er dermed ikke like gjenkjennbar for alle.

Videre vil det å motta en «pekefinger» og et pålegg fra Kystvakten kunne oppleves som at det kontrollerte objektet «slapp unna» denne gangen, og dette kan da fremstå som en uheldig praksis. Dette kan også omformuleres til fravær av håndhevelse, som er omtalt i oppgavens teorikapittel. Her blir det sagt at dersom befolkningen oppfatter et fravær av håndhevelse eller kontroll av en regel, kan det signalisere at en regel ikke er så viktig for myndighetene og dermed at et lovbrudd ikke er så viktig (Gezelius, 2022). Viktigheten av dette trekkes også frem av samtlige respondenter i intervjuene.

Dette viser at håndhevelse er en nødvendighet for å oppnå etterlevelse av påbudet om bruk av vest, og ved å tildele Kystvakten myndighet til å utstede forenklede forelegg vil man i større grad enn i dag kunne utøve effektiv og fornuftig håndhevelse av småbåtloven.

Som nevnt er dette tett knyttet til prioriteringene til Kystvaktens fartøy, og ved å gi Kystvakten utvidet hjemmel til å kunne sanksjonere vil det kunne føre til flere kontroller på sjøen, som funnene i spørreundersøkelsen viser. Dette kan videre knyttes til funn i litteraturstudien som sier at brukere av fritidsbåter må oppleve at det foreligger en faktisk risiko for å bli tatt dersom man begår et lovbrudd, og sanksjoner alene ikke er nok for at lovverket skal etterleves. Kystvakten, med sine 15 fartøy og deretter to ganger så mange lettbåter, er spredt på patrulje langs hele Norges kyst. Man må så klart ta høyde for at ikke alle fartøyene er på seilas samtidig, og at noen befinner seg til havs mens andre er bundet opp i programmerte oppdrag. Likevel mener oppgaveforfatterne at enhetene som skulle være tilgjengelig for å føre kontroll med småbåtloven når det måtte passe, er tilstrekkelig for å kunne si at risikoen for å bli oppdaget uten vest i en fritidsbåt er betydelig forhøyet.

Flere av respondentene i spørreundersøkelsen har gjort et poeng av mangelfull proporsjonalitet i Kystvaktens praksis under kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. Disse funnene kan tolkes dithen at respondentene har en troverdig formening om at Kystvakten enten kan gi et pålegg og fremstå som mild, eller så kan man velge å anmelde og fremstå som for streng i

forhold til alvorligheten av lovbruddets art. I teorien presentert tidligere i oppgaven omtales uoverensstemmelse mellom lovbrudd og straff eller reaksjon, som videre kan resultere i uheldige konsekvenser der befolkningen opplever straffene som uforholdsmessige og useriøse, hvilket igjen kan ha negativ effekt for lovlydighetsviljen (Gezelius, 2022). Det må her tas et forbehold om det er Kystvaktens ansatte som har besvart undersøkelsen, og ikke brukere av fritidsbåter som er omtalt i oppgavens metodekritikk. Dette fører til utvalgsskjevhet, og som en konsekvens er det derfor ikke kartlagt hvorvidt brukere av fritidsbåter savner sanksjonstrinnet mellom pålegg og anmeldelse.

Forrige avsnitt kan knyttes til Kystvaktens renommé i kontrollsammenheng, som er dekket av funn i spørreundersøkelsen. På den ene siden mener det absolutte flertall av undersøkelsens respondenter at Kystvaktens renommé ikke vil svekkes dersom Kystvakten hadde kunnet utstede forenklede forelegg for brudd på bestemmelsene i småbåtloven. På den andre siden mener flere av respondentene at Kystvaktens renommé vil kunne svekkes dersom vi fortsetter med dagens praksis, gjennom det som oppleves som proporsjonalitetsskjevhet sett mot politiets sanksjonsmuligheter og i de tilfeller hvor det avdekkes et lovbrudd, men ikke gis en sanksjon.

En annen utfordring som har vært diskutert som også er blitt forsøkt kartlagt i spørreundersøkelsen, er hvorvidt og i hvilken grad respondentene har opplevd å ikke blitt tatt seriøst under kontroll av et objekt. Her har 28 % svart at de har opplevd dette en eller flere ganger når de har ført kontroll med bestemmelsene i småbåtloven. Dette kan knyttes til faren for at en myndighetsutøver som gjennomfører kontrollen ikke blir møtt med nødvendig respekt som følge av mangelfull mulighet for sanksjon i bakhånd. Temaet er belyst i oppgavens teorikapittel hvor håndhevelseskontroll og sanksjoner blir diskutert. Her kommer det frem at respons fra en kontrollerende myndighet i all hovedsak baserer seg på motpartens samarbeidsvilje, og starter alltid med veiledning og dialog. Kun der hvor svakere midler er forsøkt uten hell, eller ikke finnes hensiktsmessig – skal sterkere midler tas i bruk og myndighetene må derfor ha mer avskrekkende midler i bakhånd. Dersom en motpart kjenner til myndighetenes repertoar av maktmidler, vil den da i teorien være mer tilbøyelig for å være samarbeidsvillig mens tilsynet fremdeles befinner seg “nederst på pyramiden” (Gezelius, 2022).

Ut fra denne teorien kan man fort slå fast at Kystvakten faller litt utenfor med dagens praksis, da funn i spørreundersøkelsen viser at det er svært få respondenter som har valgt å anmelde et kontrollobjekt for manglende bruk av vest. Dette betyr i praksis at Kystvaktens kontrollører egentlig ikke har et proporsjonalt verktøy å reagere med dersom man først har valgt å gi et

kontrollobjekt en mulighet gjennom et pålegg, men uten effekt. Her kan man også snu opp ned på teorien når det kommer til Kystvaktens forhandlingsposisjon. Hvis brukere av fritidsbåter kjenner til Kystvaktens verktøykasse med sanksjonsmidler og den praktiske bruken av denne, som enten gir en for lav eller for høy reaksjon, er det nødvendigvis ikke utenkelig at samarbeidsviljen går ned istedenfor opp.

Det poengteres at ved å tildele Kystvakten myndighet til å utstede forenklede forelegg, er ikke målet å sanksjonere mot alle brudd eller utøve maktmisbruk samt øke inntekten til statskassen. Hensikten er heller å unngå at en kontrollør blir stilt i en uheldig posisjon ved å ikke ha et hensiktsmessig sanksjonsmiddel å svare med da dagens «pekefinger» er for lavt, og anmeldelse for høyt. Sagt med andre ord: Kontrollen skal utøves skikkelig når den først utføres. Kystvakten vil også kunne utøve skjønn i følge med oppportunitetsprinsippet, på samme måte som det i dag utvises i forbindelse med fiskeri- og ressurskontroll.

Kystvaktens personell ble i undersøkelsen spurt om de har valgt å anmelde et kontrollobjekt dersom de har oppdaget at vedkommende ikke benyttet egnet flytemiddel i henhold til regelverket. Svært få av respondentene har valgt å gjøre dette. Vi oppfatter dette som at Kystvaktens personell i stor grad opplever at en anmeldelse er et uforholdsmessig stort inngrep i forhold til lovbruddets alvorlighetsgrad. Nettopp derfor er småbåtloven på lik linje med vegtrafikkloven et av de områder hvor politiet på stedet kan avgjøre saker ved hjelp av forenklede forelegg for enkelte lovbrudd, uten å måtte avklare med påtalejurist i forkant.

Med bakgrunn i det overnevnte som angår skjevheter i proporsjonalitet, fremkommer det da naturlig at halvparten av undersøkelsens respondenter har valgt å gi pålegg når de har avdekket brudd med bestemmelsene i småbåtloven. Et annet handlingsmønster som spørreundersøkelsen dessverre ikke avdekker direkte, men som kan suppleres gjennom egen erfaring er at flere i enkelte tilfeller velger å se en annen vei når de avdekker brudd på bestemmelsen. Et slikt handlingsmønster fra en myndighetsutøver er da dessverre med på å underminere viktigheten av en regel. Årsaker til dette kan basert på oppgavens øvrige funn være en opplevelse av mangelfull passende reaksjon. Dette er selvfølgelig meget uheldig, men en reel konsekvens av de ovenstående utfordringene som de som utøver kontroll kjenner på i hverdagen.

6.3 Hva taler *for* å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?

En tredje og kanskje overordnet antakelse eller hypotese var at begrenset håndhevelse fra Kystvakten sannsynligvis ville medføre manglende etterlevelse av lovverket. Dette fordi

muligheten til å sanksjonere på brudd var ansett som et nødvendig middel for å få brukere av fritidsbåter til å etterkomme påbudet om å blant annet bruke redningsvest.

I forrige kapittel er det beskrevet grundig hvordan et nytt lovforslag som påbød bruk av bilbelte skulle iverksettes av regjeringen i 1975 og hvordan dette først ble forsøkt gjennomført uten sanksjoner. Det var flere grunner til denne tilnærmingen, deriblant at dette var et fornuftig påbud som angikk sikkerheten til bilførere selv, og at slike fornuftige påbud ikke nødvendigvis måtte gjøres straffebelagte etter ønske fra befolkningen. Kort oppsummert gav ikke dette ønsket effekt, og etter at en sanksjon i form av et gebyr på 200,- kroner ble innført fire år senere, økte andelen som benyttet bilbelte signifikant. Dette viser at befolkningen primært sorterer inn under nyttemodellen innen lovlydighetsteorien, der konsekvens og oppdagelsesrisiko er de to fremtredende elementene for å oppnå etterlevelse av et lovverk. Ikke overraskende korrelerer dette også med funn i intervjuene, der en av respondentene blant annet har referert til utsagn fra tidligere Riksadvokat Tor Aksel Busch. Han mente at en sanksjon var viktig for å oppnå optimal effekt av en regel, og at en «straff skal serveres varm», der han refererer til forskjellen mellom å anmelde i forhold til å utstede en sanksjon på stedet. Videre omtaler to av de andre respondentene under intervjuet viktigheten av tydelige rammer som underbygger viktigheten av en regel, og at dette gjør at ikke gråsoner blir utnyttet. Kystvaktens ansatte er også tydelige når 77 % av de spurte i spørreundersøkelsen sier at en vil oppnå større etterlevelse av regelverket dersom de hadde hatt mulighet til å utstede forenklet forelegg. I sum virker det å være helt avgjørende å kunne ha mulighet til å sanksjonere på brudd for å oppnå etterlevelse av en regel, noe som tilsier at Kystvaktens fremgangsmåte i dag der kontrollen utøves med mangelfull mulighet for sanksjon er uheldig i den forbindelse.

Det er tidligere blitt påpekt hvordan nærmest halvparten av respondentene i spørreundersøkelsen har nedprioritert å gjennomføre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven som følge av mangelfull håndhevelseskompetanse. Dette medfører i praksis mindre kontrollvirksomhet enn det som potensielt kunne vært tilfelle. Videre signaliseres dette ved at 80 % av respondentene mener at antall kontroller ville økt, dersom utvidet hjemmel var på plass. I forlengelsen av dette vil den reelle oppdagelsesrisikoen også reduseres, noe som tidligere er blitt påpekt som en av de viktigste elementene i forbindelse med hvordan en får innbyggerne til å etterleve et regelverk, beskrevet i nyttemodellen. Mens oppdagelsesrisiko primært er knyttet til teorien i nyttemodellen, vil synlig tilstedeværelse også være viktig i forebyggende og holdningsskapende virksomhet, som kanskje i større grad har sitt utspring fra kulturmodellen. Ved at innbyggerne opplever at styresmaktene legger innsats i å håndheve en

regel, vil den oppleves som genuin og viktig for myndighetene. I motsatt tilfelle kan det føre til at det oppfattes som et signal om at regelen ikke er så viktig, som igjen fører til manglende etterlevelse og færre personer som bruker flytevest i båt (Geselius, 2022). Respondentene i intervjuet trekker også dette poenget frem som et av de viktigste tiltakene for etterlevelse av regelverket, og i siste instans hvordan dette kan unngå tap av menneskeliv.

I forlengelsen av dette er effektivitetshensyn et annet tungtveiende argument for at Kystvakten bør tildeles utvidet håndhevelseskompetanse. Som nevnt tidligere er politiet som primæretat allerede strukket på ressurser, samtidig som innføring av nytt båtmateriell har møtt på visse utfordringer. Politiets ressurser er også hovedsakelig til stede rundt de største byene sør i Norge, og som tidligere vist er effekten av kontroll størst der etterlevelsen av et påbud er lavest. Dette er ifølge Redningsselskapets undersøkelse, tilfellet utenfor disse byene og nord i landet (InFact Analysebyrå, 2023). Samtlige respondenter understreker i intervjuene at det vil være fornuftig at det i større grad spilles på Kystvakten som en ressurs i dette hensende, da Kystvakten i større grad er til stede langs hele kysten i motsetning til hva politiets ressurser er per i dag. Tilsvarende kommer også frem i flere av fritekstsvarene i spørreundersøkelsen. Dersom en ser dagens mulighet for å sanksjonere ved anmeldelse, i forhold til forenklet forelegg, vil dette også kunne lette påtalemyndighetens arbeid betraktelig. En anmeldelse er i tillegg til å være tidkrevende å skrive, også relativt ressurskrevende å behandle. Dette er også blitt trukket frem som argument fra Statens vegvesen når de argumenterer for at de bør tildeles foreleggsmyndighet i deres høringssvar til «Fremtidens påtalemyndighet» (NOU 2017: 5, kapittel 14.1.3).

6.4 Hva taler *mot* å tildele Kystvakten utvidet håndhevelseskompetanse?

Da oppgaveforfatterne som ansatte i Kystvakten i all hovedsak kun så positive effekter av utvidet håndhevelseskompetanse, var det da også viktig å få hjelp til å se et mer nyansert bilde ved å få belyst de eventuelle negative konsekvensene og argumenter mot utvidet håndhevelseskompetanse. Dette kunne også være en del av årsaken til at Kystvakten ikke allerede har de samme fullmaktene som politiet har på dette området.

Selv om det gjennom intervjuene og i spørreundersøkelsen i all hovedsak fremkommer langt færre argumenter *mot* enn *for* utvidet håndhevelseskompetanse til Kystvakten, er det likevel noen. Enkelte påpeker i spørreundersøkelsen at kontroll av fritidsbåter ikke er noe Kystvakten bør beskjefte seg med og trekker blant annet inn argumentet som er beskrevet innledningsvis i dette kapittelet i forhold til Grunnloven § 25 tredje ledd. Dette argumentet er allerede drøftet og bestridt i denne delen. Videre sier en av respondentene i intervjuet at Kystvakten kanskje

bare må akseptere at dette i utgangspunktet er en politioppgave, og at dette vil kunne gå på bekostning av andre kystvaktoppgaver. Her kan imidlertid et motargument være at den tiden som eventuelt går med til å vente på at en politipatrulje skal utstede et forelegg, eller skrive en anmeldelse på et forhold som er ressurskrevende, i så måte og vil kunne gå ut over andre kystvaktoppgaver.

Hvorvidt om tildeling av utvidet myndighet til Kystvakten forplikter et eventuelt måltall i forhold til antall reaksjoner i løpet av en periode, som en respondent nevner i intervjuet, er ikke undersøkt i denne oppgaven. Bakgrunnen for å belyse dette som en utfordring bygger på hvorvidt det vil gå på bekostning av andre oppgaver. Slik vi ser det er dette sammenlignbart med Kystvaktens fiskerikontroll etter § 9 i kystvaktloven som også er et *kan*-oppdrag, på lik linje med oppdrag etter § 12 hvor kontroll av småbåtlovens bestemmelser er hjemlet. Dette innebærer at Kystvakten selv prioriterer om, samt når og hvor denne type kontroller skal gjennomføres. Det handler da i større grad om at Kystvakten blir gitt tilstrekkelig verktøy til å gjennomføre kontrollen på en skikkelig måte, når den først blir gjennomført. Utvidede rammer for kontrollatene til å avgjøre saker med forenklet forelegg, er også trukket frem som et tiltak for å lette påtalemyndighetens arbeid i NOU 2017: 5 som utreder fremtidens påtalemyndighet (NOU 2017: 5, kapittel 14.1.3).

Et annet argument som er brukt mot at Kystvakten skal få mulighet til å utstede forelegg, er at dette vil kunne medføre et behov for kompetanseheving blant Kystvaktens personell. Personellet i Kystvakten har allerede omfattende kursporteføljer som de skal gjennom, noe som medfører både tid borte hjemmefra eller borte fra fartøyet. Imidlertid innehar Kystvaktens tjenestemenn- og kvinner allerede som nevnt tidligere omfattende kursing på fagfelt som straffeprosess og myndighetsutøvelse, og forvalter denne myndigheten innenfor fiskerikontroll, noe som bør tale for at den ytterligere kompetanseheving som kreves er noe begrenset. Hvor omfattende kursing som påkrevs for å tildeles denne kompetansen er ikke undersøkt i denne oppgaven, men det nevnes at Tolletatens kontrollører har mulighet til å utstede forenklet forelegg i mindre alvorlige saker (Vareførselloven, 2023, § 12-11; NOU 2017: 5, kapittel 14.1.3).

Hvorvidt størrelsen på dagens gebyr på 500,- kroner er tilstrekkelig stort til at det gir en følbart reaksjon er også et argument som kan trekkes frem, i forhold til om det vil utgjøre en nevneverdig forskjell om Kystvakten kan utstede forelegg i stedet for den eventuelle «pekefinger» som praktiseres i dag. R1 trekker her frem at Kystvakten kan benytte «en ganske streng pekefinger og spille på folks følelser» for å oppnå en ønsket virkning. Dette vil kanskje

i flere tilfeller gi en like god virkning som å utstede et forenklet forelegg, og har sin støtte i kulturmodellen. På den andre siden trenger det ikke være enten/eller, der slike formaninger kan fremkomme selv om forelegg blir utstedt. På denne måten treffer en både de som sorterer under nyttemodellen og kulturmodellen som er blitt forklart tidligere i teorien. Implementeringen av bilbeltepåbudet viste også at en sanksjon var nødvendig for etterlevelse av et påbud, og at gebyrets størrelse var noe underordnet. Samtidig er det viktig å påpeke at vi i denne oppgaven ikke har undersøkt hvorvidt brukere av fritidsbåt faktisk er klar over at Kystvakten ikke har mulighet til å utstede forelegg i disse sakene. Dette kan tale for at den opplevde oppdagelsesrisikoen ikke vil endres selv om Kystvakten tildeles denne kompetansen. I tillegg bør det heller ikke være en forskjell på hvilken reaksjon en blir møtt med, avhengig av om et brudd på bestemmelsen ble påtruffet av politiet eller Kystvakten. Dette kan i så måte hevdes å være et brudd på likhetsprinsippet, som er en ulovfestet forvaltningsrettslig rettsregel som stiller krav til at like saker skal behandles likt, såfremt det ikke finnes saklige relevante hensyn som begrunner forskjellsbehandling (Bernt, 2024).

Det kan også argumenteres for at Kystvakten ikke nødvendigvis trenger å prioritere ressurser til kontroll av vestpåbud, da Redningsselskapets undersøkelse knyttet til bruken av redningsvest i 2023 viste at om lag 90 % av befolkningen alltid eller som regel brukte flyteplagg når de var ute i båt. I forbindelse med undersøkelser som er blitt gjort i forhold til effekten av bilbeltekontroller, viser disse at effekten av kontroll er størst der bruksandelen er lav, og avtar når andelen som bruker bilbelte er høy (Solomon et al., 2013, sitert i Pasnin, 2014, s. 57; Høye et al., 2012, sitert i Pasnin, 2014, s. 57; Solomon et al., 2009, sitert i Pasnin, 2014, s. 57). I så måte vil økt kontrollvirksomhet fra Kystvakten ikke nødvendigvis være med på å ytterligere øke etterlevelsen av påbudet.

Oppsummert finner vi få tungtveiende argumenter som taler mot at Kystvakten bør tildeles utvidet håndhevelesekompetanse. De mest tungtveiende argumenter er nok hvorvidt det i tilstrekkelig grad vil utgjøre noen signifikant forskjell på etterlevelsen av regelverket. Dette bør imidlertid ikke sette en begrensning for å iverksette et arbeid mot å få på plass denne kompetansen, da det finnes sterke argumenter for at Kystvakten bør få tilstrekkelig med «verktøy i beltet» når kontrollen først gjennomføres. Samtidig vil det å også medføre større grad av likhet mellom etatene som håndhever regelverket.

7 Konklusjon

Før en konklusjon presenteres følger først en oppsummering av oppgavens tema, metoder, analyse og hovedfunn. Oppgavens overordnede tema har vært forebygging av at liv går tapt på sjøen. Videre handler temaet om etterlevelse av et lovverk som påbyr bruk av redningsvest i fritidsbåt, og hva det kan bety for etterlevelsen av lovverket at Kystvakten som kontrollmyndighet har begrenset mulighet til å sanksjonere mot brudd på lovverket. Metodene som er benyttet i denne oppgaven er kvalitativt intervju, spørreundersøkelse og komparativ litteraturstudie. Oppgaven inneholder en datanalyse av intervjuene med representanter fra Kystvaktrådet i henhold til fastsatt intervjuguide, analyse av svar på spørreundersøkelse gjennomført av Kystvaktens ansatte og avslutningsvis en litteraturstudie tett knyttet opp til innføring av påbud om bruk av bilbelte i vegtrafikken i 1975.

7.1 Funn

Oppgavens viktigste hovedfunn skal kunne svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene. Disse funnene viser at Kystvaktrådet har diskutert mulighetene rundt å tildele Kystvakten myndighet til å utstede forenklete forelegg, men dette har ikke vært tatt opp som et eget tema og dermed har saken stoppet før det er vurdert å trekke inn riktig beslutningsinstans. Intervjuene ledet også til funn som argumenterer både for og imot spørsmålet om å utvide Kystvaktens håndhevelseskompetanse, der respondentene i all hovedsak er positive til en tildeling av utvidet myndighet. Spørreundersøkelsen som ble gjennomført blant Kystvaktens ansatte viser at flertallet av respondentene er positive til at Kystvakten skal kunne utstede forenklete forelegg, og mener at dette vil føre til større etterlevelse av påbudet om bruk av vest. Flere av respondentene mener også at Kystvaktens renommé vil svekkes dersom vi fortsetter dagens praksis, i form av proporsjonalitetsskjevhet sett mot politiet sanksjonsmuligheter og i de tilfeller hvor det avdekkes et lovbrudd men ikke gis en sanksjon. Litteraturstudien sammenligner bruk av vest i båt med innføringen av bilbeltepåbudet, og viser til at et påbud ikke var tilstrekkelig og måtte suppleres med en sanksjon for at etterlevelsen av påbudet skulle øke. Videre trekker litteraturstudien fram at det er nødvendig at det foreligger en reell risiko for å bli tatt for at en lovbestemmelse skal etterleves, og at tilstedeværelse av en kontrollmyndighet derfor er svært viktig.

Hensikten med denne oppgaven har vært å belyse aktuelle forhold knyttet til Kystvaktens begrensede hjemmel for å kunne sanksjonere mot manglende bruk av vest. Hensikten er ansett som oppfylt da forfatterne mener at problemstillingen i oppgaven er besvart.

7.2 Implikasjoner

Kystvaktens ansatte sier at de i dag blir påvirket av dagens kontrollpraksis, hovedsakelig gjennom nedprioritering av tilstedeværelse og kontroll grunnet begrenset sanksjonsmulighet. Av dette bør Kystvakten få mulighet til å utstede forenklede forelegg, da det vil gi Kystvakten et nyttig og adekvat sanksjonsverktøy for å kunne utøve effektiv kontroll. Dette kan føre til økt fokus på kontroll ved bestemmelsene i småbåtloven, økt tilstedeværelse og økt etterlevelse av lovverket. Det vises også til at utvidede rammer for kontrolletatene til å avgjøre saker med forenklet forelegg er trukket frem som et tiltak for å lette påtalemyndighetens arbeid i fremtiden (NOU 2017: 5, kapittel 14.1.3). Argumenter mot utvidelse av Kystvaktens myndighet knyttes til bekymringen for at økt kontrollvirksomhet vil kunne gå ut over andre oppgaver. Sentralt står også effekten av kontroll, som øker der avvik fra lovverket er størst. Her vises det til Redningsselskapets undersøkelse hvor om lag 90 % av befolkningen sier at de benytter vest, og dette kan tale for at Kystvakten ikke nødvendigvis vil klare å øke etterlevelsen av lovverket.

Videreføring av at dagens praksis betyr at Kystvakten ikke får utvidet myndighet. Man vil ikke kunne forenkle kontrollprosessen, og publikum vil kunne føle på en urettferdig behandling ut fra hvilken sanksjon de får. Kystvakten vil nødvendigvis ikke øke fokuset mot tilstedeværelse og kontroll når andre oppdrag kan prioriteres. Dette vil kunne medføre at risikoen for å motta en sanksjon går ned og en økning i etterlevelsen av regelverket vil nødvendigvis ikke forekomme. Med bakgrunn i dette påpekes betydningen av at ytterligere håndhevelse kan medføre sunne kulturendringer og økt etterlevelse som kan være forebyggende for ulykker.

Oppgaven er begrenset til å omhandle påbud om bruk av egnet flyteutstyr i fritidsbåt. Oppgavens undersøkelser har styrker bestående av målrettede undersøkelsesmål, herunder relevante respondenter og litteratur som treffer oppgavens tema, både gjennom respondentens kunnskap og bakgrunn om temaet og komparativene som kan knyttes til vegtrafikkloven. En styrke er også at forfattere er direkte involvert i kontrollvirksomhet av småbåtloven, og har et ektefølt engasjement opp mot oppgavens tema. Oppgavens svakheter er at den ikke inneholder undersøkelser som sier noe om brukere av fritidsbåter sitt syn på temaet, og potensiell divergens i troverdighet ved overføring av analyse fra et fagfelt til et annet i litteraturstudien.

Det anbefales at Kystvakten får muligheten til å utstede forenklede forelegg i henhold til småbåtlovens § 23a. Dersom denne anbefalingen etterkommes, anbefales Kystvakten å kvalitetssikre et opplæringsprogram slik at kontrollsituasjoner hvor sanksjon skal gis oppleves genuint, profesjonelt og rettferdig av det kontrollerte objektet.

Litteraturliste

- Sjøfartsdirektoratet. (2024). *Omkomne i forbindelse med fritidsfartøy*. Sjøfartsdirektoratet.
<https://www.sdir.no/fritidsbat/ulykkesstatistikk-for-fritidsfartoy2/digital-ulykkesstatistikk-for-fritidsfartoy/>
- Drægni, I. & Lauten, D. (2020, 18. juli). *Da barna så pappa drukne*. TV2.
<https://www.tv2.no/spesialer/nyheter/da-barna-sa-pappa-drukne>
- Småbåtloven. (1999). *Lov om fritids- og småbåter* (LOV-1998-06-26-47). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1998-06-26-47>
- Skram, A. (2017). *Alltid tilstede: Kystvakten 1997-2017*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Kystvakten. (2023, 23. oktober). *Om Kystvakten*. Forsvaret.
<https://www.forsvaret.no/om-forsvaret/organisasjon/sjoforsvaret/kystvakten/om-kv>
- Kystvaktloven. (1999). *Lov om Kystvakten* (LOV-1997-06-13-42). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-06-13-42?q=kystvakt>
- Forskrift om forenklet forelegg i småbåtsaker. (2001). *Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker* (FOR-2001-06-15-634). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2001-06-15-634>
- Prop. 51 L (2014-2015). *Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak): Endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)*. Nærings- og fiskeridepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/969ef0bfc12a4d5d8937ae81cecb8c53/no/pdfs/prp201420150051000dddpdfs.pdf>
- Innst. 205 L (2014-2015). *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen: Innstilling fra næringskomiteen om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)*. Stortingets næringskomité.
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2014-2015/inns-201415-205.pdf>
- Lovvedtak 55. (2014-2015). *Lov om endringer i småbåtloven (påbud om bruk av flyteutstyr i fritidsbåter)* (2015-03-24). Stortinget.
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/lovvedtak/2014-2015/vedtak-201415-055.pdf>
- InFact Analysebyrå. (2023). *Nasjonal Spørreundersøkelse - sjekk vesten*. Redningsselskapet.
<https://infogram.com/1p0ke6qy0jw91zhew3k1gdz6rmul5pdljx?live>
- Meld. St. 30 (2018-2019). *Melding til Stortinget: Samhandling for bedre sjøtryggleik*. Nærings- og fiskeridepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/9e874e133aa147f89ede1c993b2979c6/nn-no/pdfs/stm201820190030000dddpdfs.pdf?fbclid=IwAR0c6RevGfFQIKdhtTSXUsQ0nf-4vICURv0bm150Uz6z4ZOIdCwf7DQRpSs>
- Cederkvist, V. (2023, 1. august). *Skjær i sjøen for politiets nye millionbåter*. Politiforum.
<https://www.politiforum.no/skjaer-i-sjoen-for-politiets-nye-millionbater/245524>

- Steen, A. (2024, 4. januar). Tar en stund før problemene med politibåtene er løst. *Kystens Næringsliv*.
<https://www.kystens.no/nyheter/tar-en-stund-for-problemene-med-politibatene-er-lost/2-1-1578367>
- Politiet. (u.å.). *Bøter, forelegg og andre straffereaksjoner*. Politiet.
<https://www.politiet.no/rad/boter-forelegg-og-andre-straffereaksjoner/#hva-er-et-forelegg-og-forenklet-forelegg-button>
- Politiet. (u.å.). *Opplysninger i politiattesten*. Politiet.
<https://www.politiet.no/tjenester/politiattest/opplysninger-i-politiattesten/#hvilke-opplysninger-skal-paa-en-utvidet-politiattest-button>
- Politiet. (2024, 22. mars). *Politiattest – Formål*. Politiet.
<https://www.politiet.no/globalassets/tjenester-admin/politiattest/formal/formal-til-soknad-om-politiattest.pdf>
- Gezelius, S. (2022). Hvorfor følge lover og regler? *Stat & Styring*, 32(3), 18-21.
<https://www.idunn.no/doi/10.18261/stat.32.3.6>
- Elvik, R. & Christensen, P. (2004). *Virkningen av økte satser for gebyr og forenklet forelegg på lovlydighet i trafikken*. (TØI rapport 725/2004). Transportøkonomisk institutt (TØI).
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=1134>
- Nymo, K. (2013). *Straffens begrunnelser i rettsamfunnet: Mellom samfunnsplikt og personlig frihet*. Kriminalomsorgens utdanningsenter KRUS.
<https://krus.brage.unit.no/krus-xmlui/bitstream/handle/11250/160433/Straffens%20begrunnelser%20i%20rettsamfunnet.pdf?sequence=8&isAllowed=y>
- Skogstad, K. (2021, 15. juli). *Så mange mener det er greit å kjøre for fort*. TV2.
<https://www.tv2.no/broom/sa-mange-mener-det-er-greit-a-kjore-for-fort/14117714/>
- Elden, J. C. (2022, 15. juli). *Straff (jus)*. Store norske leksikon.
https://snl.no/straff_-_jus
- Elden, J. C. (2007, 10. juni). *Strafferettsteorier*. Store norske leksikon.
<https://snl.no/strafferettsteorier>
- Saus, E. R. & Sjøberg, P. (2018). Motivasjon. I J. Eid & B. H. Johnsen (Red.) *Operativ psykologi* (3. utg., s. 117-135). Bergen: Fagbokforlaget.
- Ryan, R. M. & Deci, E. L. (2000). Self-Determination Theory and the Facilitation of Intrinsic Motivation, Social Development and Well-Being. *American Psychologist*, 55(1), 68 – 78.
https://selfdeterminationtheory.org/SDT/documents/2000_RyanDeci_SDT.pdf
- Diseth, Å. (2019). *Motivasjonspsykologi* (1. utg.). Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Jacobsen, D. I. (2023). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (4. utg.). Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Furseth, I. & Everett, E.L. (2022). *Masteroppgaven: Hvordan begynne – og fullføre* (3. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju* (2. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.

Skilbrei, M-L. (2019). *Kvalitative metoder: planlegging, gjennomføring og etisk refleksjon* (1. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.

Thagaard, T. (2015). *Systematikk og innlevelse: En innføring i kvalitativ metode* (4.utg). Oslo: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

Berg, O. T. & Tjernshaugen, A. (2020, 10. juni). *Spørreskjema*. Store norske leksikon.
<https://snl.no/sp%C3%B8rreskjema>

Børsting, J. (u.å.) *Metoder for datainnsamling: spørreundersøkelser, intervju & fokusgrupper*. Universitetet i Oslo (UiO).
https://www.uio.no/studier/emner/matnat/ifi/INF2260/h17/timeplan/chapter_5_8-norsk.pdf

NUPI (2024, 13. mars). *Komparativ metode*. Norsk Utenrikspolitisk institutt.
<https://www.nupi.no/vaar-forskning/temaer/teori-og-metode/komparativ-metode>

Johannessen, A., Tufte, P. A. & Christoffersen, L. (2016). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (5. utg.). Oslo: Abstrakt forlag AS.

Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. (2021). *Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen* (FOR-2021-03-26-963). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-03-26-963?q=FOR-2021-03-26-963>

Grunnloven (2023). *Kongerikets Norges Grunnlov*. (LOV-1814-05-17). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1814-05-17>

Forskrift om bruk av bilbelte mv. (1979). *Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn* (FOR-1979-09-21-7). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1979-09-21-7?q=forskrift%20om%20bruk%20av%20personlig>

Ot.prp. nr. 46 (1974-1975). *Om lov om endringer i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4*. Samferdselsdepartementet.
<https://lovdata.no/pro/#document/PROP/forarbeid/otprp-46-197475?searchResultContext=1297&rowNumber=1&totalHits=25>

Innst. O. nr. 63 (1974-75). *Innstilling fra Samferdselskomiteen om lov om endringer i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4*. Samferdselskomiteen.
<https://lovdata.no/pro/#document/INNST/forarbeid/inns-o-63-197475>

Vegtrafikkloven. (1965). *Lov om vegtrafikk* (LOV-1965-06-18-4). Lovdata.

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=vegtrafikk>

Fosser, S., Vaa, T., Elvik, R. & Torp, A. (1999) *Sikring av barn og voksne i bil: Et informasjonshefte om bilbelter, barnesikring og kollisjonsputer – lovgivning, sikkerhetseffekt, bruk og feilbruk* (TØI-rapport nr. 422/1999). Gjensidige Forsikring, Skadeforebyggende sektor i samarbeid med Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=17366>

Bjørk, E. T./Statens vegvesen (2017), *Tilstandsundersøkelse kap. 1 – Bruk av bilbelte 2017* (15/229872-11). Statens vegvesen.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/tilstandsundersokelser/tu-bilbelte-2017.pdf>

Pasnin, L. T. (2014). *Trafikkdrepte uten bilbelte – hvem er de? En studie av personer omkommet i bil 2005-2011 på norske veier*. [Masteroppgave, Politihøgskolen i Oslo].

https://phs.brage.unit.no/phs-xmllui/bitstream/handle/11250/221603/master_Pasnin.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Svanes, B. J., Bogen, S. M. & Boge-Fredriksen, H. C. (2024, 1. januar). *No aukar bøtesatsane i trafikken igjen – fleire er kritiske*. NRK.

https://www.nrk.no/rogaland/no-aukar-botesatsane-i-trafikken-igjen-_fleire-er-kritiske-1.16678351

Karlstad, L. M. & Morsund, G. (2023, 10. februar). *Ville ikke ha de nye trafikkbøtene: - Handler om å få et budsjett til å gå opp*. NRK.

<https://www.nrk.no/rogaland/bred-kritikk-mot-regjeringens-nye-trafikkbøter-1.16287278>

Regjeringen. (2023, 13. desember). *Høring - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikk-saker - oppjustering av bøtesatser*. Regjeringen.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-forslag-til-endring-i-forskrift-om-forenklet-forelegg-i-vegtrafikk-saker-oppjustering-av-botesatser/id3010152/?showSvar=true&term=&page=1&isFilterOpen=true>

Akselsen, O., Kjelsrud, R., Andreassen, H., Hovde, Ø., Liseth, D., Prytz, E., Larsen, P. L., Stangeland, S., Johnsen, I., Nergaard, A. K., Jarl, B., Hestad, G., Andreassen, E. V. & Reppe, B. (2012). *Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt*. Sjøfartsdirektoratet.

<https://www.sdir.no/contentassets/cf0e3401d9884d0881569ab9bd2501b0/rapport-fritidsbater.pdf?t=1714601536126>

Høye, A., Bjørnskau, T. & Elvik, R. (2014). *Hva forklarer nedgangen i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 2000 til 2012?* (TØI-rapport nr. 1299/2014). Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35359>

Jost, G., Allsop, R. & Ceci, A. (2014). *Ranking EU Progress on Car Occupant Safety* (PIN Flash Report 27). European Transport Safety Council.
https://etsc.eu/wp-content/uploads/pin_flash_27_v2.pdf

Transportøkonomisk institutt (TØI). (2024). *Trafikksikkerhetshåndboken kapittel 8: Kontroll og sanksjoner*. Trafikksikkerhetshåndboken.
<https://www.tshandbok.no/innhold/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/>

Elvik, R. & Amundsen, A. H. (2014). *Utviklingen i oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser: En oppdatering* (TØI-rapport nr. 1361/2014). Transportøkonomisk institutt.
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39361>

Elvik, R. (2020). *Trafikksikkerhetshåndboken kapittel 8.3: Kontroll av bruk av personlig verneutstyr*. Trafikksikkerhetshåndboken.
<https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc734/>

Ot.prp. nr. 51 (1997-1998). *Om lov om fritids- og småbåter*. Justis- og beredskapsdepartementet.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-51-1997-98-/id159034/?ch=6#kap6-9-2>

NOU 1993: 21. (1993). *Fast promillegrense på sjøen*. Justisdepartementet.
https://www.stortinget.no/nn/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlingar/Lesevisning/?p=1997-98&paid=4&wid=b&psid=DIVL211&s=False&pgid=b_0047

NOU 2017: 5. (2017). *En påtalemyndighet for fremtiden – Påtaleanalysen*. Justis- og beredskapsdepartementet.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2017-5/id2540653/?q=statens%20vegvesen&ch=15#kap14-1-3>

Vareførselloven. (2023). *Lov om inn- og utførsel av varer* (LOV-2022-03-11-9). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2022-03-11-9?q=lov%20om%20inn%20og%20utf%C3%B8rsel>

Bernt, J. F. (2024, 28. april) *Likhetsprinsippet*. Store norske leksikon.
<https://snl.no/likhetsprinsippet>

Vedlegg A – Samtykkeerklæring intervju

Vil du delta i et forskningsprosjekt?

Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å svare for hvilken betydning Kystvaktens manglende håndhevelseskompetanse har for etterlevelse av påbudet om bruk av redningsvest i Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven). I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål:

For ansatte i Kystvakten har spørsmålet rundt effekten av manglende håndhevelseskompetanse i forbindelse med småbåtloven ofte dukket opp. Vi oppfatter at Kystvakten i stor grad er en ubenyttet ressurs på dette området, hvor Kystvakten kunne ha bidratt til å motvirke statistikken over drukningsulykker på sjøen. Vi ønsker derfor gjennom denne masteroppgaven å finne svar på hvorfor det er slik at Kystvakten har mangler kompetanse for å håndheve bruk av flyteutstyr i fritids- og småbåter. Har det en betydning for de som bruker småbåt at Kystvakten ikke kan ilegge sanksjoner, og har det noe å si for Kystvakten at det ikke kan ilegges sanksjoner som forenklet forelegg?

Problemstillingen skal besvares gjennom en mastergradsoppgave.

Det er sannsynlig at oppgaven vil bli nyttet i senere undervisning av ansatte i Kystvakten.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Universitetet i Bergen (UiB) er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Det er ønskelig å intervju personer som har sittet eller sitter i Kystvaktrådet i løpet av de siste fem år. Vi ønsker som utgangspunkt å intervju medlemmer av rådet som har bakgrunn fra Kystvakten og/eller Politiet. Dette er for å få belyst problemstillingen rundt manglende håndhevelseskompetanse hos Kystvakten med ulike perspektiver. For å dekke informasjonsbehovet anslås det at det vil bli foretatt to til fire intervjuer.

Personell fra Kystvakten vil få tilbud om å delta i en anonym spørreundersøkelse som blir sendt ut til alle ansatte på e-post.

Hva innebærer det for deg å delta?

Intervjuet vil bli tatt opp på lydopptak og det tas notater underveis. Dette gjøres for å sikre høy grad av korrekthet i informasjon under bearbeiding av denne. I intervjuet vil det være fokus å kartlegge bakgrunnen for at Kystvakten ikke har håndhevelsesmyndighet. Intervjuets varighet er på cirka en time. Det er ønskelig å få gjennomført intervjuet hvor vi fysisk kan møtes men det vil også være mulighet for å benytte videolink (Teams, Zoom, Skype eller liknende).

Det er frivillig å delta.

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket ditt tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger.

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Opplysninger som inneholder personopplysninger vil kun være tilgjengelig for studentene på masteroppgaven og veilederne for masteroppgaven.

For intervjuer vil navn og kontaktopplysninger bli erstattet med kode som lagres på egen navneliste adskilt fra øvrige data. Denne informasjonen vil bli lagret på server tilknyttet UiB.

De som deltar på intervju vil bli omtalt som «representantene fra Kystvaktårudet» i oppgaven. Ingen navn vil bli tilgjengelige i oppgaven.

Opplysninger som er relevante for å svare på problemstillingen i oppgaven vil bli publisert i oppgaven.

Hva skjer med personopplysningene dine når forskningsprosjektet avsluttes?

Prosjektet planlegges avsluttet den 31.08.2024. Etter prosjektslutt vil datamaterialet med dine personopplysninger anonymiseres. Adskilt navneliste med kontaktopplysninger vil bli slettet, slik at bare nevnte kode vil stå igjen. Anonymiserte opplysninger vil ikke slettet, og vil kunne gjenbrukes til for eksempel forskning.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

RETTE er en plattform ved UiB som gir samlet lovpålagt oversikt over alle prosjekter der det behandles personopplysninger, jf. Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) og Personvernforordningen (GDPR) artikkel 30. I tillegg skal RETTE legge til rette for lovpålagt internkontroll av etterlevelse ved oppfølging av endringer jf. Lov om medisinsk og helsefaglig forskning (helseforskningsloven) og Personvernforordningen. RETTE tilrettelegger for ansvaret for at oppfølgingen følger den faglige linjen ved UiB, ved systemstøtte fra RETTE. Prosjektansvarlige bekrefter at informasjonen om prosjektet er oppdatert og korrekt, mens institutt og fakultet bekrefter sin prosjektportefølje.

RETTE har som mål å heve kompetansen innen personvern hos studenter og ansatte, og skal være et verktøy for instituttene ved UiB, slik at universitetsledelsen kan være sikker på at personopplysninger behandles iht. gjeldende lovverk.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- Innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene.
- Å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende.
- Å få slettet personopplysninger om deg.
- Å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å vite mer om eller benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Mastergradsstudent Eirik Høgstad, e-post: ehogstad79@hotmail.com
- Universitetet i Bergen (UiB) ved Bendik Emil Basberg, e-post: bendik.basberg@uib.no
- Ansvarlig enhet: Det samfunnsvitenskapelige fakultet, operativ ansvarlig: Nils Gunnar Songstad

Hvis du har spørsmål knyttet til vurderingen som er gjort av personverntjenestene fra UiB Rette, kan du ta kontakt via:

- e-post: bendik.basberg@uib.no

Med vennlig hilsen

Eirik Høgstad/Tore Rapp/Erlend Vågenes (studenter)

Bendik Emil Basberg (veileder)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet *Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven* og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet.

(Dato/sted/signatur prosjektdeltaker)

Vedlegg B – Intervjuguide

Innledning:

Informert om at lydopptak er startet.

Dato:

Navn: Eirik Høgstad, Tore Rapp og Erlend Vågenes.

Funksjon/stilling: Offiserer i Kystvakten som skriver en masteroppgave som omhandler Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven. Oppgavens metoder vil primært være intervju, spørreundersøkelse og dokumentanalyse/litteraturstudie.

Problemstilling:

«Hvilken betydning kan Kystvaktens manglende håndhevelseskompetanse ha for etterlevelse av påbudet om bruk av redningsvest i Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)?»

Hensikt:

Hensikten med intervjuet er å danne en forståelse for om det foreligger bevisste valg/styring ovenfra, for eksempel fra Kystvaktrådet, hva angår Kystvaktens manglende håndhevelseskompetanse av vestpåbudet i småbåtloven.

Innledende informasjon til intervjuobjekt:

Dagens praksis i Kystvakten er at enkelte skipssjefer, etter opportunitetsprinsippet, gjennomfører kontroll ved vestpåbudet etter småbåtloven. Med bakgrunn i manglende håndhevelseskompetanse er resultatet som regel at Kystvakten pålegger fartøy med mangler å seile til land for å utbedre disse (vi gir en pekefinger). Alternativet er anmeldelse av forholdet, noe som ofte ikke blir vurdert forholdsmessig da lovbruddet som regel skulle vært håndtert med et forenklet forelegg på 500 kroner og av den grunn kan ansees som "ubetydelig".

Gjennom intervjuer er det et ønske fra vår side å kunne etablere et faktum for hvor Kystvakten står i dag og en anbefaling for veien videre.

Vi vil starte med å gjennomføre to intervjuer for å favne om mer enn et synspunkt, og så vil eventuelt ytterligere kandidater være aktuelle om problemstillingen ikke er belyst i tilstrekkelig grad.

Har du noen spørsmål eller avklaringer til intervjuet før vi starter?

Spørsmål:

Kystvakten og Kystvaktrådet, kan du forklare hvordan dette fungerer?

Er Kystvaktens håndhevelseskompetanse (og kontroll) innenfor småbåtloven noe som er drøftet i Kystvaktrådet tidligere?

Informasjon til intervjuobjekt:

Forarbeidene til småbåtloven slik vi kjenner den i dag har sitt opphav i Norges offentlige utredninger (NOU) 1993:21 Fast promillegrense på sjøen. I denne utredningen er Kystvakten omtalt i et eget kapittel, innledningsvis med at Kystvaktens kontrollapparat er relativt godt utbygd med hensyn til oppsyn med at norsk fiskerilovgivning opprettholdes. Videre beskrives det at (daværende) Kystvaktsskvadron Nord i brev til Straffelovrådet av 18. januar 1993 framhever følgende:

«Angående muligheten for kobling av Kystvakten i en overvåkning av promillegrense på sjøen, er det å bemerke at dette ansees å være en sak som er tillagt Sjøfartsinspektørene og Politiet, og som Kystvakten i dag ikke har kapasitet og myndighet til å håndheve».

Utredningen beskriver videre: Kystvakten er organisert under Forsvaret, og at tildelingen av politimyndighet til enheter innenfor Forsvaret kan reise prinsipielle spørsmål i forhold til Grunnloven. Kystvakten har imidlertid fått politimyndighet i relasjon til fiskerilovgivningen. Når man har akseptert at Kystvakten har slik myndighet for å sikre at fiskerilovgivningen overholdes, kan ikke Straffelovrådet se at det skulle være betenkelig å tildele politimyndighet for å sikre at en eventuell fast promillegrense etterleves.

Spørsmål:

Hvilke tanker har du om Kystvaktsskvadron Nord og Straffelovrådet sine uttalelser?

Hvilken sammenheng ser du i Kystvaktsskvadron Nord og Straffelovrådet sine uttalelser opp mot Kystvaktens kontrollvirksomhet mot småbåtloven i dag?

Informasjon til intervjuobjekt:

Riksadvokaten har to hovedstrategier for å redusere kriminaliteten i Norge, og beskriver i sitt årlige rundskriv hvordan Politiet og påtalemyndigheten skal arbeide.

Disse to hovedstrategiene er: Generelle forebyggende tiltak for hindre kriminalitet (synlig, tilstedeværende polititjeneste og tradisjonelt holdningsskapende arbeid), og straffesaksbehandling. Riksadvokatens ansvarsområde er straffesaksbehandlingen i Politiet og påtalemyndigheten. Det er viktig å understreke at også dette arbeidet har som sitt primære formål å hindre kriminalitet gjennom den individuell- og allmennpreventive virkning som inntreffer ved oppklaring av straffbare handlinger og straffeforfølgning av lovbrøyttere. Det er

derfor nær sammenheng mellom forebyggende virksomhet i tradisjonell forstand og ordinær straffesaksbehandling.

Riksadvokaten har i sine rundskriv fokus på at lovbrudd skal straffes med adekvat reaksjon. Riksadvokaten skriver at det er viktig at reaksjonen er følbart.

Spørsmål:

Hvordan vurderer du Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven opp mot Riksadvokaten sine føringer?

Informasjon til intervjuobjekt:

Når det kommer til drukningsulykker uten vest, er det større sannsynlighet for at den forulykkede ikke blir funnet. Dette er belastende for de pårørende. Videre er det meget sannsynlig at drukningsulykker uten vest utløser større kostnadsdrivende søk og bruk av ressurser som kunne vært nyttet til annen virksomhet dersom den forulykkede hadde benyttet vest og dette hadde ført til at vedkommende ble funnet.

Statistikk fra Sjøfartsdirektoratet sier:

I 2022 var det 34 personer som omkom i drukningsulykker, og det har vært en overvekt, herunder 64 %, av drukninger av personer uten flyteutstyr de siste fem år. I 2023 har så langt 20 personer omkommet i drukningsulykker 80 % av disse benyttet ikke flytemiddel.

Til sammenlikning fra veitrafikken og dødsulykker:

2021: 80 ulykker

2022: 118 ulykker

Mulige tilgjengelige ressurser fra Kystvakten som aktivt kan drive kontroll i motsetning tilgjengelige politibåter langs kysten som kan drive kontroll er stor.

Spørsmål:

Har du noen tanker rundt hvordan de offentlige ressursene brukes for å arbeide preventivt i dag?

Påstand:

I dag gjennomføres et mindretall kontroller av småbåtloven på tross av at det er en tilgjengelig kapasitet hos Kystvakten. En hypotese vi arbeider utfra er at prioriteringsfokus fra Sjef Kystvakten og manglende håndhevelseskompetanse gjør at motivasjonen hos fartøyssjefer ikke er tilstede for å bruke tid på kontroller innenfor småbåtloven. Resultat av dette er mindre synlig Kystvakt og mindre forebygging.

Spørsmål:

Hva er dine tanker rundt påstanden?

Kystvakten har mye statistikk innenfor ressurskontroll (fiskeri) og andre domener som er «prioriterte». Er småbåtloven en bortsatt «søyle» i porteføljen?

Hva er din anbefaling vedrørende arbeidet med Kystvakten og småbåtloven? - Bør Kystvakten få håndhevelseskompetanse og mulighet til å utstede forenklede forelegg?

Om Kystvakten hadde hatt myndighet til å utstede forenklede forelegg, ser du noen utfordringer med dette?

Er det personavhengig at det ikke har vært noen framdrift i følge med håndhevelseskompetanse og Kystvakten, eller er det en bred unison enighet i Kystvaktrådet om at dagens ordning er tilstrekkelig, les Kystvaktrådet ønsker/vil styre Kystvakten dit at det ikke skal være et fokus på kontroll av småbåtloven. Det er et ønske at dagens modell skal forbli som den er?

Småbåtloven og Kystvakten, er dette kontrollvirksomhet som Kystvakten trenger å prioritere/fokusere på?

Hva bør/kan gjøres fra sjef Kystvakten/Politidirektoratet/Kystvaktrådet framover for å få ned antallet drukningsulykker?

Har du anbefalinger til hvem andre vi eventuelt bør intervju som kan kaste lys over problemstillingen?

Helt til slutt, er det noe du har lyst til å kommentere som vi ikke har kommet inn på tidligere, eller som du ikke er blitt spurt om som du ønsker å utdype?

Vedlegg C – Samtykkeerklæring spørreundersøkelse

Vil du delta i et forskningsprosjekt?

Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven

- FOR PERSONELL MED KV GRUNNKURS OG/ELLER MODUL FOR GRUNNLEGGENDE JURIDISKE FAG OG POLITIFAG –

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å svare på problemstillingen "hvilken betydning har Kystvaktens manglende hjemmel for å sanksjonere iht. Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) §23a for etterlevelse av påbudet om bruk av redningsvest". I dette skrevet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formålet med prosjektet:

For ansatte i Kystvakten har spørsmålet rundt effekten av manglende hjemmel for å sanksjonere iht. småbåtloven gjennom forenklede forelegg ofte dukket opp, da vi oppfatter at dette kan være dårlig utnyttelse av Kystvaktens ressurser. Dette er ressurser som potensielt kunne ha bidratt til å redusere antall drukningsulykker i tilknytning til bruk av fritids- og småbåter. Vi ønsker å finne svar på hvorfor Kystvakten har manglende hjemmel for å sanksjonere, og om dette har en betydning for brukere av fritids- og småbåter.

Problemstillingen skal besvares gjennom en mastergradoppgave.

Det er sannsynlig at oppgaven vil bli nyttet i senere undervisning av ansatte i Kystvakten.

For spørreundersøkelsen kan det være aktuelt for Sjef Kystvakten å benytte resultatene fra denne i en argumentasjonsrekke for hvorfor Kystvakten bør ha forenklet foreleggsmyndighet.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Universitetet i Bergen (UiB) er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Ansatte i Kystvakten får tilsendt en link til en elektronisk spørreundersøkelse på e-post. I hovedsak er det personell som har gjennomført grunnkurs Kystvakt og/eller modul for grunnleggende juridiske fag og politifag ved Kystvaktens Kompetansesenter (KVKS) som er målgruppen for spørreundersøkelsen. Det er gitt tillatelse fra Forsvarets Forskningsråd og Sjef

Kystvakten til å gjennomføre spørreundersøkelse blant ansatte i Kystvakten. Spørreundersøkelsen er anonym.

Hva innebærer det for deg å delta?

For Kystvaktens personell som deltar på anonym spørreundersøkelse vil fokuset være å kartlegge hvorvidt det er manglende motivasjon til å gjennomføre kontroller opp mot småbåtloven med bakgrunn i manglende mulighet til å sanksjonere dersom det avdekkes lovbrudd. Spørreundersøkelsen inneholder 26 spørsmål og tar 10-15 minutter å besvare.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket ditt tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta i prosjektet eller underveis velger å trekke deg.

Det vil være administrator i Kystvakten som sender ut spørreundersøkelsen. Det presiseres at undersøkelsen er frivillig og at arbeidstakere ikke skal føle seg presset til å besvare undersøkelsen. Undersøkelsen er anonym og det vil ikke medføre konsekvenser fra arbeidsgiver ved å ikke svare eller å svare noe den enkelte tror arbeidsgiver ikke ønsker som svar.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Opplysninger som inneholder personopplysninger vil kun være tilgjengelig for studentene og veilederne for masteroppgaven.

For den anonyme spørreundersøkelsen vil tjenesteleverandøren være «SurveyXact». Studenter ved UiB har tilgang til å lage spørreundersøkelser gjennom tjenesten.

De som svarer på spørreundersøkelsen vil bli referert til som "ansatte i Kystvakten" i masteroppgaven når resultatene fra undersøkelsen presenteres/omtales.

Opplysninger fra spørreundersøkelsen som er relevante for å svare på problemstillingen i oppgaven vil bli publisert i oppgaven.

Hva skjer med personopplysningene dine når forskningsprosjektet avsluttes?

Anonymiserte opplysninger vil ikke slettes, men kunne gjenbrukes til for eksempel forskning.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

Dine rettigheter

Hvis du har spørsmål til prosjektet eller ønsker å vite mer om dine rettigheter, ta kontakt med:

Mastergradstudent Eirik Høgstad (e-post: ehogstad79@hotmail.com)

Universitetet i Bergen ved veileder Bendik Emil Basberg (e-post: bendik.basberg@uib.no)

Med vennlig hilsen

Eirik Høgstad (student)

Tore Rapp (student)

Erlend Vågenes (student)

Bendik Emil Basberg (veileder)

Samtykkeerklæring:

Ved å trykke "**NESTE**" samtykker jeg til å ha mottatt og forstått informasjonen om prosjektet «Kystvaktens håndhevelse av småbåtloven» og jeg samtykker til å delta i anonym spørreundersøkelse for ansatte i Kystvakten.

Dersom du **ikke** ønsker å delta i spørreundersøkelsen kan du lukke vinduet.

Vedlegg D – Spørreskjema

Har du gjennomført komplett grunnkurs Kystvakt (KV grunnkurs) eller modul for grunnleggende juridiske fag og politifag?

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du gjennomført langkurs maritime operasjoner (LMOPS), herunder spesialiseringsmodul Kystvakt?

- (1) Ja
- (2) Nei

Hvor tjenestegjør du?

- (1) På fartøy
- (2) I KV Stab
- (3) I annen landtjeneste i Kystvakten

Dersom du tjenestegjør eller har tjenestegjort om bord på fartøy: Hvilke fartøysklasser har du erfaring fra? (flere valg er tilgjengelig)

- (1) Ytre kystvakt (helikopterbærende)
- (2) Ytre kystvakt
- (3) Indre kystvakt
- (4) Ingen av de overnevnte

Om Kystvakten og Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)

I henhold til Lov om Kystvakten (kystvaktloven) § 12 kan Kystvakten føre kontroll med bestemmelsene i andre lover, herunder Lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) kapittel 3. Under dette kapitlet finner lovens § 23 a som omhandler bestemmelser om bruk av egnet flyteutstyr om bord i fritids- og småbåter. Lovteksten lyder som følger:

I fritidsbåt med lengde mindre enn åtte meter skal alle ha på seg egnet flyteutstyr ved utendørs opphold i båten når båten er i fart. Ansvar etter første punktum, jf. § 27 og § 28, påhviler den enkelte som har plikt til å ha på seg flyteutstyr. For barn under 15 år påhviler ansvaret båtfører.

Kongen kan i forskrift fastsette unntak fra kravet i første ledd, herunder i situasjoner der sikkerheten generelt er ivaretatt på annet vis.

Småbåtlovens § 27 og § 28 viser henholdsvis til båtseiers og båtførers ansvar for å opprettholde bestemmelsene gitt i loven og straff i form av bøter ved forsettlig eller uaktsom overtredelse av bestemmelsene. Kystvakten kan føre kontroll med bestemmelsene gitt i småbåtlovens kapittel tre, og lovens § 23a, § 27 og § 28 er underlagt dette kapitlet.

I dag har ikke Kystvakten hjemmel for å gi bøter i form av forenklede forelegg ved kontroll av bestemmelsene i småbåtloven.

Trykk på "NESTE" for å fortsette spørreundersøkelsen.

Bør Kystvakten føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven?

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig
- (4) Enig
- (5) Helt enig

Har du i løpet av de siste fem år deltatt på samkontroll med Politiet hvor det ble ført kontroll med bestemmelsene i småbåtloven? (Politiet kan ha vært med i lettboat og/eller vært tilgjengelig som støtte på land ved behov)

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du i løpet av de siste fem år deltatt på kontroll av bestemmelsene i småbåtloven i regi kun av Kystvakten?

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du avdekket manglende bruk av vest/egnet flyteutstyr under kontroll av bestemmelsene i småbåtloven? (flere valg er tilgjengelig)

- (1) Ja, under samkontroll med Politiet

- (2) Ja, under kontroll i regi av Kystvakten
- (3) Nei

Dersom du har avdekket manglende bruk av vest under kontroll av bestemmelsene i småbåtloven: Fikk du støtte fra Politiet?

- (1) Alltid
- (2) Som oftest
- (3) Av og til
- (4) Sjelden
- (5) Aldri

Dersom du har avdekket manglende bruk av vest ved kontroll av bestemmelsene i småbåtloven og opplevd å ikke få støtte av Politiet: Har du valgt å gi pålegg iht. Kystvaktloven? (Pålegg kan være: Beordret/fulgt fartøyet til land for å utbedre forhold)

- (1) Ja
- (2) Nei
- (3) Jeg har ikke avdekket brudd på bestemmelsene i småbåtloven

Dersom du har avdekket manglende bruk av vest/egnet flyteutstyr ved kontroll av bestemmelsene i småbåtloven: Har du ved et eller flere tilfeller valgt å anmelde forholdet?

- (1) Ja, en gang
- (2) Ja, av og til
- (3) Ja, flere ganger
- (4) Jeg har avdekket brudd på bestemmelsene i småbåtloven, men valgte å ikke anmelde
- (5) Jeg har ikke avdekket brudd på bestemmelsene i småbåtloven

Dersom du har deltatt på kontroll av bestemmelsene i småbåtloven i regi kun av Kystvakten: Har du opplevd å ikke blir tatt seriøst av det kontrollerte objektet? (Å ikke bli tatt seriøst kan for eksempel være at det har blitt

diskutert eller argumentert mer enn du ville oppfattet som normalt ovenfor en politibetjent)

- (1) Ja, en gang
- (2) Ja, flere ganger
- (3) Nei (ikke opplevd)
- (4) Jeg har ikke deltatt på kontroll av bestemmelsene i småbåtloven i regi kun av Kystvakten

Den neste delen av undersøkelsen inneholder både spørsmål og påstander som du skal svare på. Svarene på påstandene avgis på en skala fra "i svært liten grad" til "i svært stor grad" eller "helt uenig" til "helt enig".

Trykk "**NESTE**" for å fortsette.

Påstand: Jeg opplever som oftest å bli tatt seriøst når jeg fører kontroll med bestemmelsene i småbåtloven.

- (1) I svært liten grad
- (2) I liten grad
- (3) Hverken i større eller mindre grad
- (4) I stor grad
- (5) I svært stor grad
- (6) Vet ikke

Påstand: Jeg har under kontroll av bestemmelsene i småbåtloven opplevd at det kontrollerte objektet har en forventning om å få en strengere reaksjon, for eksempel utstedt forenklet forelegg fra Kystvakten dersom det foreligger brudd på loven.

- (1) I svært liten grad
- (2) I liten grad
- (3) Hverken i større eller mindre grad
- (4) I stor grad
- (5) I svært stor grad
- (6) Vet ikke

Påstand: Dersom Kystvakten kan føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven og håndheve den med forenklete forelegg, vil det resultere i større etterlevelse av påbudet om bruk av redningsvest.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig
- (4) Enig
- (5) Helt enig

Påstand: Kystvaktens renommé vil svekkes dersom Kystvakten utsteder forenklet forelegg for brudd på bestemmelsene i småbåtloven.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig
- (4) Enig
- (5) Helt enig

Påstand: Kystvakten må kunne gjennomføre promillekontroll etter bestemmelsene i småbåtloven.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig
- (4) Enig
- (5) Helt enig

Påstand: Jeg er motivert for å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven, selv om Kystvakten per i dag mangler hjemmel for å kunne sanksjonere mot brudd på loven.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig

- (4) Enig
- (5) Helt enig

Påstand: Antall kontroller utført av Kystvakten iht. Småbåtloven ville økt dersom Kystvakten hadde hatt hjemmel for å kunne sanksjonere mot manglende bruk av vest/egnet flyteutstyr.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig
- (4) Enig
- (5) Helt enig

Har du nedprioritert å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven på grunn av at Kystvakten per i dag mangler hjemmel for å kunne sanksjonere mot manglende bruk av vest?

- (1) Ja, en gang
- (2) Ja, flere ganger
- (3) Nei

Utnytter Kystvakten mulighetene til å gjennomføre kontroll av bestemmelsene i småbåtloven i tilstrekkelig grad per i dag?

- (1) I svært liten grad
- (2) I liten grad
- (3) Hverken i større eller mindre grad
- (4) I stor grad
- (5) I svært stor grad
- (6) Vet ikke

Er ledelsen om bord på ditt fartøy eller fartøy du tidligere har tjenestegjort på opptatt av å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven?

- (1) I svært liten grad

- (2) I liten grad
- (3) Hverken i større eller mindre grad
- (4) I stor grad
- (5) I svært stor grad
- (6) Jeg har ikke tjenestegjort om bord på fartøy

Dersom du oppfatter at ledelsen om bord på ditt fartøy eller fartøy du har tjenestegjort på IKKE er opptatt av å føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven, har du noen tanker om hvorfor?

Påstand: Sjef Kystvakten har fokus på at Kystvaktens fartøy skal føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven.

- (1) I svært liten grad
- (2) I liten grad
- (3) Hverken i større eller mindre grad
- (4) I stor grad
- (5) I svært stor grad
- (6) Vet ikke

Påstand: Når Kystvakten er ute med lettbåt og løser oppdrag, vil det være kostnadssparende og effektiv ressursbruk å samtidig føre kontroll med bestemmelsene i småbåtloven med forenklet foreleggsmyndighet. Dette vil i skape større etterlevelse av lovverket, og kan forhindre at liv går tapt ved drukning.

- (1) Helt uenig
- (2) Uenig
- (3) Hverken enig eller uenig

(4) Enig

(5) Helt enig

Har du noe du ønsker å tilføye som ikke er belyst av spørsmål tidligere?

Takk for at du tok deg tid til å delta!

Trykk "**AVSLUTT**" for å registrere dine svar.