



Næringskomiteen

Oslo, 03. 01. 2020

Innspill Meld. St. 30 Samhandling for bedre sjøtryggleik

MA – Rusfri Trafikk (www.marusfritrafikk.no) er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikksikkerhet.

Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli skadet som følge av ruspåvirket kjøring.

Vi viser til Meld. St. 30 Samhandling for bedre sjøtryggleik.

Departementet fremhever at offentlige myndigheter, organisasjoner og frivilligheten i enda større grad enn i dag må samordne innsatsen på fritidsbåtområdet. MA – Rusfri Trafikk har i 90 år gått i bresjen for å få lover og regler om rus til å gjenspeile den risikoen ruskjøring innebærer.

Norge vedtok i 2002 en Nullvisjon for transportsystemet. Dette betyr en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Regjeringa legger også visjonen om null drepte og hardt skadde i transportsektoren, til grunn for alt transportsikkerhetsarbeidet i gjeldende NTP. (Meld. St.33, NTP 2018-2029).

Transportsystemet og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til ulykker med alvorlige skader. Nullvisjonen er fundamentet for trafikksikkerhetsarbeidet innen alle transportsektorene.

1. Promillegrensa til sjøs

Bakgrunn

Norge var et av de første landene i verden som i 1912, innførte en lov mot å kjøre i beruset tilstand på vei. Straffen kunne være bøter eller fengsel i opptil tre måneder. I 1926 fikk politiet myndighet til å inndra førerkortet dersom en fører ble dømt for overtredelse av denne loven. I 1936 innførte Norge, som det første landet i verden, en grense for alkoholkonsentrasjon i blodet til bilførere på 0,5 promille. I tilfeller der



promillen var lavere, men føreren var påvirket, kunne retten også dømme føreren (TØI 1994). I 2001 ble promillegrensen i Norge satt til 0,2 promille for ytterligere å forsterke at kjøring og rus ikke hører sammen.

På sjøen er promillegrensen for fritidsbåter *over* 15 meter 0,2 promille, jfr. Sjøloven § 143. For fritidsbåter *under* 15 meter er den på 0,8 promille og ble innført da småbåtloven trådte i kraft 01.01.1999. Dette skjedde etter en utredning av straffelovrådet i NOU 1993:21, som foreslo at det ble innført en promillegrense på 0,8 for førere av alle båter som kan oppnå en fart på 10 knop eller mer, eller som er tyngre enn 1 000 kg. Før dette gjaldt straffeloven av 1902 § 402. Siden loven av 1902 var lite presis, etablerte domstolene i praksis en veiledende promillegrense på sjøen på 1,5 promille, hvor vedkommende etter en konkret vurdering også kunne anses beruset ved lavere alkoholkonsentrasjoner. Se Rapport om bruk av fritidsbåter, 2012.

I både luftfart, jernbane, vegtrafikken og for førere av større skip er promillegrensen på 0,2 promille i Norge. I Europa varierer promillegrensen fra 0 til 0,8 for småbåter. Den norske promillegrensen er blant de høyeste når det gjelder fritidsbåter til sjøs i hele Europa. Dette til tross for at vi har en vanskelig kyst som er sårbar for uhell og ulykker med mange skjær, øyer og holmer.

I Sverige har førere av fritidsbåter av en viss størrelse eller som kan kjøre raskere enn 15 knop uavhengig av størrelse, en promillegrense på 0,2. I den svenske ulykkesstatistikken for 2017 viste undersøkelsen at hele 57 % av ulykkene var alkoholrelaterte. 12 av 21 omkomne hadde alkohol i blodet. Transportstyrelsen har registrert disse data siden 2011 og andelen omkomne med alkohol og rus ligger årlig mellom 60 – 80 %. Promillnivået var også svært høyt da de fleste hadde en promille over 1,6, hvor den høyeste hadde en promille på 2,76. [Les mer her: Transportstyrelsen.](#)

Norge er blant de land i verden som har flest fritidsbåter og båtbrukere i forhold til folketallet. Totalt finnes det nå mer enn 900 000 fritidsbåter i Norge ifølge tall fra Sjøfartsdirektoratet (2018).

Ansvar

Arbeidet med sikkerhet for fritidsfartøy berører flere departementers og direktoraters ansvarsområder. Mens Nærings- og fiskeridepartementet med Sjøfartsdirektoratet har ansvar for krav til fritidsbåter og utrustning, er det Justis- og beredskapsdepartementet med Politidirektoratet som har ansvar for promillegrensen til sjøs.

Tidligere forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille

I innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen (Dok 8:32 S (2018-19)) som behandlet KrF sitt forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille i januar 2019, mente komiteen at det er naturlig at man kommer tilbake til tiltak som kan gjennomføres i forbindelse med denne stortingsmeldingen. Komiteen understreker at eventuelle nye tiltak må gjennomføres på et faktabasert grunnlag og ha dokumenterbar effekt. Komiteen viser også til at de ikke er kjent med at det har kommet frem ny kunnskap etter forrige behandling av promillegrensa til sjøs i 2015, i forbindelse med behandlingen av Prop. 51 L, etter «Rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» i 2012. Men høringen etter denne rapporten viste at 12 av 13 høringsinstanser støttet en



skjerpelse av promillegrensen, blant dem Riksadvokaten, Politidirektoratet og Folkehelseinstituttet. Kun Norges Seilforbund gikk imot en skjerpelse av promillegrensen.

Trafikksikkerheten på sjøen

Det er for mange som dør i rusrelaterte fritidsbåtulykker. Nøyaktig hvor mange dette gjelder er usikkert. Det er store mørketall grunnet manglende obduksjon, at ikke alle omkomne blir funnet, samt at alkoholstatus knyttes til den avdøde og ikke føreren av fartøyet. I motsetning til på vei, registreres ikke en dødsulykke der passasjeren omkommer som følge av at føreren er påvirket, som en dødsulykke med rus. Vi har ikke lyktes med å få svar på hvor stor prosentandel som blir obdusert.

I hvor mange småbåtulykker rus har vært en medvirkende årsak, er derfor usikkert. Tall fra Havarikommisjonen sin kartlegging i 2018 viste at i 2018 var 8 av de som omkom i småbåtulykker ruset. Gjennomsnittspromillen var hele 1,7. Tallene fra Sjøfartsdirektoratet i tabell 1 viser at dette gjelder mellom hver tredje og hver fjerde dødsulykke i fritidsbåt. Men det er all grunn til å tro at antallet dødsulykker og ulykker med hardt skadde i fritidsbåter hvor rus er en medvirkende årsak til ulykken, er enda høyere. I 2018 var andel dødsulykker på vei hvor rus har vært en medvirkende årsak, hele 34 prosent, ifølge Statens vegvesen sine ulykkesanalyser.

Idland ¹(2016) finner at 44 prosent av de som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012 var ruspåvirket, og av disse var det kun 4 prosent som brukte flytevest! Vi ser akkurat den samme sammenhengen i vegtrafikken mellom kjøring i rus og manglende bruk av bilbelte. Verdt å påpeke er dessuten at i en fritidsbåt er du generelt langt dårligere beskyttet enn i en personbil.

Ruspåvirket	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totalsum
Ja	4	8	8	5	10	6	41
nei/ukjent	30	20	29	22	19	17	137
Totalsum	34	28	37	27	29	23	178

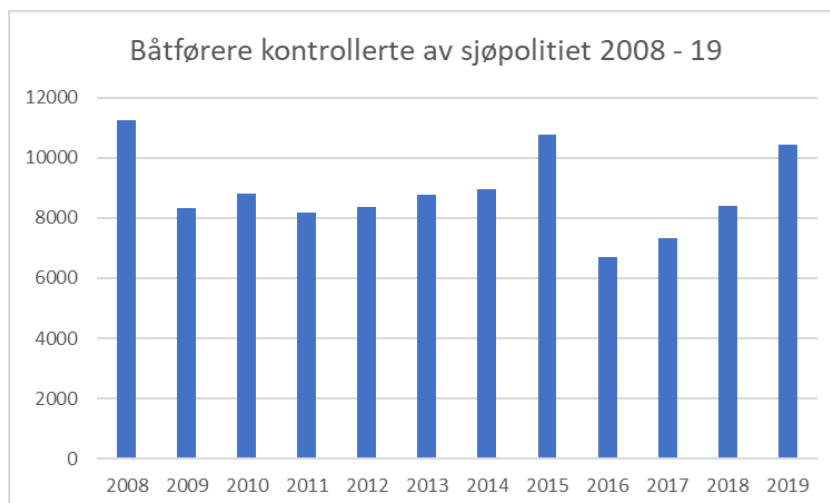
Tabell 1 Antall ruspåvirkede fritidsbåtfører og passasjere i perioden 2013 - 2018. Kilde: Sjøfartsdirektoratet

Regjeringa argumenterer mot reduksjon av promillegrensa til sjøs med at det ikke er grunn til å tro at det er promille under 0,8 som representerer en reell fare på sjøen. I tillegg argumenteres det med at det ikke finnes ressurser til et økt kontrollnivå av promille til sjøs.

Tall fra politiet viser at antallet kontrollerte båtførere i 2018 og 2019 holder samme nivå som i perioden 2008 – 2015, i motsetning til på vei, der antall promillekontroller er halvert (fra 1,6 mill. i 2008 til 926 000 i 2018). Til og med september 2019 har politiet promilletatt 189 på sjøen. Se fig 2 for antall kontrollerte båtførere tatt av politiets sjøtjeneste 2008 tom. september 2019.

¹ Siri Idland: [Ingen å miste: Forebygging av drukning fra fritidsbåt](#) NMBU:2016





Figur 2 Antall kontrollerte båtførere av politiets sjøtjeneste 2008 - tom. september 2019

Det vises til at bruk av fritidsbåt ikke er samferdsel, men først og fremst friluftsliv, rekreasjon og avkobling. De mener at en skjerping av promillegrensen vil være en uforholdsmessig inngripen i dette, og at en slik innskrenking av folks handlefrihet bare bør skje dersom det kan dokumenteres at dette er nødvendig. Det hevdes også at det ikke foreligger faktagrunnlag som tilsier at en promille på under 0,8 er noen stor ulykkesårsak (Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, s. 61, 2012).

Ifølge Folkehelseinstituttet (FHI) blir man mer kritikklos ved en promille over 0,2. Presisjon og reaksjonsevne begynner også å bli dårlig. Redusert balanseevne øker faren for fall over bord. Av alle personer registrert som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012, var hele 43 % registrert som fall over bord. (Idland:2016). Ved en promille på 0,5 blir du mer risikovillig og du blir dårligere til å reagere riktig.

Ved et promillenivå på 0,8 er det uomtvistelig at vår vurderingsevne er svekket og risikovilligheten høynet. Er du kommet opp mot dette nivået, som er grensen for fritidsbåter i dag, er det også vanskeligere selv å vurdere hvor påvirket du er.

Folkehelseinstituttet fastslår at

- du blir høyrøstet
- dine reflekser blir langsommere
- reaksjonstiden og koordinasjonen blir dårligere
- synet svekkes
- og selvtilliten kan bli overdreven.

I Stortingsmeldingen brukes faktumet at de omkomne som var ruspåvirket hadde en gjennomsnittlig promille på 1,7, som et argument mot å senke promillegrensen. Også her kan vi trekke paralleller til rusrelaterte dødsulykker på vei, der gjennomsnittlig promille er på 1,5. Men ingen kan vel forestille seg å øke promillegrensen på vei til 0,8 av den grunn?

De aller fleste nordmenn kunne ikke tenke seg å kjøre bil i påvirket tilstand, det er sosialt uakseptabelt. På sjøen er dessverre holdningene langt mer liberale; hele 1 av 5 synes det er greit å drikke mens de fører en båt. Disse holdningene må endres. Det må bli like sosialt uakseptabelt å drikke som båtfører, som bilfører. Da må regelverket



endres og promillegrensen senkes til 0,2 for å være i samsvar med det holdningsskapende arbeidet.

Det hevdes at en skjerping av promillegrensen ikke vil bli forstått i båtmiljøene. Men hele 72 prosent mener vi bør ha samme promillegrense til sjøs som på veien. Det viser en undersøkelse gjort for MA – Rusfri Trafikk sommeren 2017 av Kantar TNS Gallup. [Les mer om undersøkelsen her.](#) I TØI-rapport 1547/2017 om bruk av fritidsbåt i Norge oppgir omtrent 70 prosent av de over 65 år at de aldri drikker alkohol hverken før eller under en båttur. For aldersgruppen 18-44 år er andelen på rundt 40 prosent. Det vil si at hele 60 prosent i denne aldersgruppen drikker i forbindelse med båtkjøring. Av alle respondentene er det 20 prosent som oppgir at de ofte, svært ofte eller alltid, tar et glass vin eller øl før de skal kjøre båt. Meget foruroligende tall!

MA – Rusfri Trafikk ber derfor om at:

Komiteen ber regjeringen gjennomføre en utredning for å redusere promillegrensa for fritidsbåtførere fra 0,8 promille til 0,2 promille.

2. Tiltak for forbedret kunnskap om dødsulykker i fritidsbåt gjennom bedre ulykkesregistrering

I motsetning til på vei, registreres ikke en dødsulykke der passasjerer omkommer som følge av at føreren er påvirket og overlever, som en fritidsbåtsulykke med rus som medvirkende årsak. Russtatus er knyttet til den avdøde, og ikke til føreren av fartøyet. Det kan m.a.o. oppstå situasjoner hvor en person omkommer som følge av en ruspåvirket båtfører, uten at dette registreres som en dødsulykke med rus. Tilsvarende kan det forekomme hendelser hvor den forulykkede er ruspåvirket mens fører er edru, hvorpå dette registreres som en rusulykke. (Sdir ulykkesstatistikk 2018). Det er viktig at ulykkesstatistikken får frem alle aspektene ved ulykken slik at årsakssammenheng blir så tydelig som overhodet mulig.

Alt trafikksikkerhetsarbeid må være kunnskapsbasert, dette er en av grunnpilarene i nullvisjonsarbeidet. Dette er også påpekt av Transport- og kommunikasjonskomiteen i den siste innstillinga om promillegrensa til sjøs. (Dok 8:32 S (2018-19)). Registreringen av antallet rusrelaterte ulykker i fritidsbåter er, som vi ser, mangelfull. For å få god nok kjennskap til ulykkesårsaker, herunder rus, er det viktig at registreringen forbedres. En kan i så måte se hen til registrering av trafikkulykker i vegtrafikken. Transportstyrelsen i Sverige har siden 2011 utgitt ulykkesstatistikk over fritidsbåtulykker. Denne har en god og riktig detaljeringsgrad, for å gi kunnskap om årsakssammenhenger i fritidsbåtulykker.

MA – Rusfri Trafikk MA – Rusfri Trafikk ber derfor om at:

Komiteen ber regjeringen gjennomføre en utredning for å legge om registreringen av fritidsbåtulykker slik at årsaken til ulykken m.v. kommer frem, herunder ulykker hvor rus har vært en medvirkende årsak.



3. Kunnskap om rus ved drukningsulykker fra fritidsbåt

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde gjelder også for trafikkikkerhet på sjøen. Det vil være vanskelig å se for seg at en skal ha et annet mål for fritidsbåtulykker enn null. Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Dette er det etiske grunnlaget for Nullvisjonen. I tillegg er det viktig at vi alle tar vårt ansvar. Båtførere, myndigheter og andre som kan påvirke trafikkikkerheten til sjøs, må alle ta sin del av ansvaret. Myndighetene har ansvaret for å legge til rette for mest mulig sikker atferd og beskytte trafikantene for alvorlige konsekvenser av feilhandlinger. Derfor er det svært viktig at vi har kunnskap om hvorfor ulykker skjer, også til sjøs.

Det ble i 2016 gjennomført en retrospektiv studie av bruk av flytevest og rus i fritidsbåter, (Idland:2016). I perioden 2001 t.o.m. 2012 var det registrert 396 drukningstilfeller i Sjøfartsdirektoratets register. I Dødsårsaksregisteret var det i samme periode kun registrert 279 drukninger fra fritidsbåt. I direktoratets register manglet det kunnskap om rus i *halvparten* av drukningstilfellene. Og av de man har kunnskap om er det *hele 44 %* som er registrert med rus. Det var ikke mulig å skille mellom alkoholpåvirkning eller annen rus i tallene. Flere studier har vist at det er alkohol som er det vanligste rusmidlet i fritidsbåtulykker. (Idland:2016, s 18) Dette er et betydelig høyere tall enn det Sjøfartsdirektoratet oppgir i sine årlige statistikker, se tabell 1. En utfordring med Sjøfartsdirektoratets statistikk er at den ikke skiller mellom rus hos båtfører og passasjerer. Kunnskap for å iverksette de rette tiltakene er viktig.

Hovedformålet med en rettsmedisinsk obduksjon er å avklare dødsårsak, hendelsesforløpet og om dødsfallet kan knyttes til en straffbar handling. Rettsmedisinsk obduksjon av drepte i fritidsbåtulykker gir viktig informasjon til politiets etterforskning av dødsfallet og sivile myndigheters utredning av ulykken. Dette for å belyse og gi kunnskap om hendelsesforløpet, årsaksfaktorer og skademekanismer ved trafikkulykken.

Vi anbefaler at en ser hen til forslaget om obduksjon av alle døde i vegtrafikken, se «Forslag om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte m.m»², høring og innstilling av gitt av Helse- og omsorgskomiteen 17.12.2019 i denne sammenhengen. I vårt naboland Sverige er det slik at alle som omkommer i en fritidsbåtulykke blir obdusert, på lik linje med dødsulykker i vegtrafikken, og det gjennomføres også en rettskjemisk analyse av den omkomne.

MA – Rusfri Trafikk er av den oppfatning at dagens varierende obduksjonspraksis av dødsfall ved fritidsbåtulykker kan ha uheldige konsekvenser for rettssikkerheten, da det er en risiko for at straffbare forhold overses eller ulykken feiltolkes.

All erfaring tilsier at de pårørende gjerne vil vite mest mulig om årsaken til og omstendighetene omkring en dødsulykke. Dette kan være til hjelp i deres sorgprosess.

² Samferdselsdepartementet: [Forslag om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte m.m](#)



MA – Rusfri Trafikk ber derfor om at:

Komiteen ber regjeringen gjennomføre en utredning for å lovfeste krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle som dør i en fritidsbåtulykke.

Med vennlig hilsen
MA – Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafiksikkerhet

