



Sjøfartsdirektoratet  
v/ Petter A. Søreng  
Postboks 2222  
5509 Haugesund

Oslo, 25. 02. 2019

## Innspill til høring nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker

*MA – Rusfri Trafikk ([www.marusfritrafikk.no](http://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 oppdragsbrev av den 14. januar 2019 hvor Nærings- og fiskeridepartementet ber Sjøfartsdirektoratet igangsette et arbeid med en nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker. Planen skal ferdigstilles innen juni 2019.

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.

MA – Rusfri Trafikk sitter ikke pr d.d. i Sakkyndig råd for fritidsfartøy, som skal samarbeide om utarbeidelsen av denne handlingsplanen. Som eneste frivillige trafikksikkerhetsorganisasjon fremmer vi derfor dette innspillet til handlingsplan mot fritidsbåtulykker. Vi deltar gjerne i det videre arbeidet, da vi har lang erfaring med tilsvarende arbeid i forbindelse med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.



## 1. Promillegrensa til sjøs

### *Bakgrunn*

Norge var et av de første landene i verden som innførte en lov mot å kjøre i beruset tilstand på veg. Loven ble innført i 1912. 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. Denne gjaldt uavhengig av om føreren selv mente han var beruset eller ei. 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 %. Promillenivået 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 stortingsmeldingen om sjøsikkerhet, som er planlagt fremlagt i løpet av neste år. 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. 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.

### *Trafikksikkerhet til sjøs*

Det er for mange som dør på sjøen 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 finne ut hvor stor prosentandel av de som drukner, blir obdusert.

I hvor mange småbåtulykker rus har vært en medvirkende årsak, er derfor usikkert. Tallene fra Sjøfartsdirektoratet i tabell 1 viser at med den informasjonen de sitter inne med gjelder dette 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 vegtrafikken er antallet som dør i ulykker hvor rus har vært en medvirkende årsak over 20 % ifølge Statens vegvesen sine ulykkesanalyser. Folkehelseinstituttet anslår derimot at i minst 30 % av dødsulykkene er rus involvert i trafikken. Idland <sup>1</sup>(2016) finner derimot at 44 % 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 m.a.o. akkurat den samme sammenhengen i vegtrafikken mellom kjøring i rus, manglende bruk av bilbelte og for høy fart etter forholda.

| 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        |
| <b>Totalsum</b> | <b>34</b> | <b>28</b> | <b>37</b> | <b>27</b> | <b>29</b> | <b>23</b> | <b>178</b> |

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

Næringsdepartementet 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 argumenterer Næringsdepartementet med at det ikke finnes ressurser til et økt kontrollnivå av promille til sjøs. Men man kan ikke ta hensyn til dagens

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



ressurssituasjon når man skal endre eller lage lover og regler. Det som er viktig er at vi får et godt regelverk for å forhindre flere fatale fritidsbåtulykker som følge av ruskjøring. Folk flest følger en lov fordi den har en hensikt, ikke fordi de kan bli straffet.

Noen viser 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.

Ifølge Folkehelseinstituttet 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 på en situasjon.

Når du har en promille på 0,8, som er grensen for småbåter i dag:

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

Det er uomtvistelig at vår vurderingsevne er svekket og risikovilligheten høynet på et slikt promillenivå.

Det hevdes også at en skjerping av promillegrensen ikke vil bli forstått i båtmiljøene. Men hele 72 % av nordmenn mener vi bør ha samme promillegrense til sjøs som på vegen. En undersøkelse gjort for MA – Rusfri Trafikk sommeren 2017 av Kantar TNS Gallup, viser et overveldende flertall for å senke dagens promillegrense for fritidsbåtførere fra 0,8 til 0,2. [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. Av alle respondentene er det hele 20 % som oppgir at de ofte, svært ofte eller alltid tar et glass vin eller øl før de skal kjøre båt. Hele én av fem fritidsbåtførere innrømmer at de synes det er greit å drikke alkohol mens de kjører båt.

*Forslag til tiltak for økt trafikksikkerhet for fritidsbåter*

MA – Rusfri Trafikk foreslår derfor at følgende tiltak i Handlingsplan mot fritidsbåtulykker utredes og iverksettes:

- ***Det gjennomføres en utredning for å redusere promillegrensa for fritidsbåtførere fra 0,8 promille til 0,2 promille.***



## 2. Tiltak for bedre kunnskap av dødsulykker i fritidsbåt gjennom bedre ulykkesregistrering

I motsetning til på veg, registreres ikke en dødsulykke der passasjerer omkommer som følge av at føreren er påvirket og overlever, som en fritidsbåtulykke hvor rus kan ha vært medvirkende årsak. Rus registreres da ikke som en sannsynlig medvirkende årsak til dødsulykken, slik som en gjør i vegtrafikken. Rustatusen er knyttet til den avdøde, og ikke 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 få kunnskap om årsakssammenhenger i fritidsbåtulykker.

MA – Rusfri Trafikk foreslår derfor at følgende tiltak i Handlingsplan mot fritidsbåtulykker utredes og iverksettes:

- *Det gjennomføres 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 trafikksikkerhet 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 nullvisjon. I tillegg er det viktig at vi alle tar vårt ansvar. Båtførere, myndigheter og andre som kan påvirke trafikksikkerheten 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 denne statistikken er at den ikke skiller mellom rus hos båtfører og passasjerer. Kunnskap for å iverksette de rette tiltakene er viktig. Som vi ser er det manglende kunnskap om bl.a. rus ved dødsfall i fritidsbåter. Studien viste at dette også gjaldt for flytevest.

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»<sup>2</sup> og høringen 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. Arbeidsgruppen som la frem rapporten om obduksjon i vegtrafikken vurderte også om pårørende burde få adgang til å nekte rettsmedisinsk obduksjon av den trafikkdrepte dersom obduksjonen er rekvirert av trafikksikkerhetshensyn, men har kommet til at samfunnets behov for å få klarlagt ulykkesårsaker tilsier at det ikke bør innføres en slik nektingsrett.

MA – Rusfri Trafikk foreslår at følgende tiltak i Handlingsplan mot fritidsbåtulykker utredes og iverksettes:

- ***Det gjennomføres en utredning for å lovfeste krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle som dør i en fritidsbåtulykke.***

Skulle det være spørsmål eller behov for ytterligere utdyping av våre forslag, er det bare å ta kontakt med oss.

Med vennlig hilsen  
MA – Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen  
Generalsekretær



Anne Beate Budalen  
Rådgiver trafikksikkerhet

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

