

Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222  
5509 HAUGESUND

Deres ref: 201125365-22  
Vår ref: 12/713-2/REMS/ASCH  
Dato: 02.07.2012

## HØRING – RAPPORT OM SIKKERHET VED BRUK AV FRITIDSBÅTER

### HØRINGSSVAR FRA NASJONALT FOLKEHELSEINSTITUTT

Vi takker Sjøfartsdirektoratet for oversendelse av rapport om forslag til tiltak for bedre sikkerhet ved bruk av fritidsbåter. Rapporten er utarbeidet av en bredt faglig sammensatt arbeidsgruppe. Det anmodes om kommentarer til arbeidsgruppens forslag fra høringsinstansene.

#### Oppsummering av arbeidsgruppens forslag til ulike sikkerhetstiltak

Arbeidsgruppens forslag omfatter bl.a. økt satsing på holdningsskapende arbeid, styrking av kompetanse hos båtførerene, påbud om flyteutstyr og et ensartet regelverk for fartsbegrensninger. Folkehelseinstituttet støtter arbeidsgruppen forslag til de ulike tiltak knyttet til områder som er nevnt ovenfor, spesielt skjerpet krav til båtfører kompetanse, fartsbegrensninger, påbud om flytevest og annet sikkerhetsutstyr.

Vi vil nedenfor kommentere enkelte forslag til områder omtalt i rapporten som kan knyttet til Folkehelseinstituttets fagområder.

#### Promillegrense

Arbeidsgruppen har vurdert skjerping av promillegrense og delt seg i et mindretall som vil beholde dagens grense på 0,8 og et flertall som foreslår å senke grense til 0,5 eller, tilsvarende som i dagens veitrafikklov, 0,2 o/oo.

Folkehelseinstituttet støtter en skjerping av promillegrensen og anbefaler primært at grensen senkes til 0,2 o/oo, tilsvarende som for veitrafikkloven. En skjerpet promillegrense vil være et viktig signal om at alkohol kombinert med å føre båt ikke hører sammen, noe som vil være viktig for sikkerheten på sjøen ved en stadig økende trafikk med mange hurtiggående fritidsbåter. Fremlagt statistikk viser også at ca. 1/4 av omkomne på sjøen var alkoholpåvirket.

Selv om spørreundersøkelse fra TØI ikke kan dokumentere om redusert promillegrense fra 0,5 – 0,2 har gitt færre promilleulykker i veitrafikken, viser samtidig nyere litteratur at det allerede ved 0,2 promille er registret prestasjonsforringelser i flere forskjellige eksperimentelle tester. Flere land med høyere promillegrense (eks. USA med 0,8) har lavere grenser for yngre motorvognførere, eks 0,3 o/oo.

Et argument er at yngre førere har mindre erfaring både med alkohol og føre motorvogn. I dagens situasjon er det mange unge som ferdes på sjøen med raske båter i stor fart.

Argumenter for senket grensen til 0,2 kan oppsummeres som følgende:

- Det er ingen tungveiende grunner for forskjellige grenser på land og vann
- Selv om trafikkbilde på sjøen oftest er mer oversiktlig enn på land, kan det være krevende å være båtførere med høyt fart og mange båter i farvannet.
- Signaleffekten og holdning til bruk av alkohol sammen med å føre båt, er viktig, dette betyr at vi må ha regler som sier at alkohol og båt ikke hører sammen av hensyn til alle andre som også ferdes på og i vannet, dvs det preventive folkehelseperspektivet.

Statistikken viser også at alkohol har vært en viktig medvikende faktor ved dødsulykker på sjøen hvor de fleste omkommer på grunn av drukning. Arbeidsgruppens rapport s. 26 illustrerer godt hvordan holdninger til bruk av flyteutstyr blir mer avslappet ved alkoholfåvirkning, i og med at > 90 % av alkoholfåvirkede omkomne på sjøen IKKE brukte flyteutstyr.

#### Andre rusmidler

Rapporten nevner også andre rusmidler, selv om alkohol er det mest sentrale når det gjelder fritidsbåter. Reglene for bruk av andre rusmidler, dvs narkotiske stoffer og legemidler som virker på sentralnervesystemet (varseltrekantmerkede) må også gjelde for båtførere tilsvarende som i veitrafikken.

#### Styrke kontrollapparatet.

Dersom innskjerpede regler skal overholdes er det viktig å styrke kontrollapparatet, både kontroll av fartsovertredelser, kontroll ved mistanke om alkohol eller annen rus påvirkning, samt overholdelse av krav om verneutstyr. Økt kontrollaktivitet kan også virke ulykkesforebyggende. Folkehelseinstituttet ser spesielt positivt på planer om å gi UP kontrollfunksjon på sjøen. UP har betydelig erfaring fra veitrafikk kontroll og bør således være vel kompetente til overvåkning og kontrollfunksjoner til sjøs.

#### Øke undersøkelsesfrekvensen for båttulykker.

Arbeidsgruppen påpeker dagens mangelfulle system for undersøkelse og koding av årsaksforhold knyttet til båttulykkene. En forbedring av disse forhold vil være spesielt viktig for god ulykkesstatistikk, inkludert opplysninger om årsaksforhold, som derved kan danne grunnlag for bedre informasjon og prioritering av forbyggende arbeid.

Ved dødsulykker bør spesielt fører obduseres, inkludert sikring av biologiske prøver til rusmiddelanalyser. Andre alvorlige ulykker, spesielt de med personskader, bør også undersøkes så langt det er mulig. Best mulig kartlegging av årsaksforhold vil bidra til bedre statistikk og videre forebyggende arbeid.

#### Konklusjon

Med økende trafikk på sjøen og sjanse for ulykker, ser Folkehelseinstituttet det som svært viktig at Sjøfartsdirektoratet har tatt initiativ til å foreslå en innskjerping og forbedring av dagens lover og regler, både for fart, alkoholbruk (og andre rusmidler), verneutstyr, bedre kontrollapparat, opplæring og holdningsskapende arbeid, noe som vil øke sikkerheten på sjøen.

Med vennlig hilsen



Toril Attramadal

fungerende direktør



Asbjørg S. Christophersen

avdelingsdirektør