



Rusfri trafikk og livsstil

Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222  
5509 Haugesund

postmottak@sjofartsdir.no

Oslo, 13. juli 2012

**Innspill til høring om ”Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt”.**  
**Fra MA – rusfri trafikk og livsstil**

MA vil takke for muligheten til å komme med innspill i høringsrunden i forbindelse med ”Rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt” fra april 2012.

Rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt er et meget omfattende og godt dokument. Det gis mye relevant og god informasjon for å forstå bakgrunnen og problemene, samt løsninger for å unngå dødsulykker og alvorlige ulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåter.

MA (tidligere Motorførernes Avholdsforbund) har siden 1928 arbeidet med spesielt fokus på rus i trafikken. Vi har imidlertid også vært engasjert i sikker og rusfri trafikk på sjøen.

**Promillegrense**

Den aktuelle rapporten viser med all tydelighet hvor lik veitrafikken og båttrafikken er når det gjelder sikkerhet og problemene knyttet til dette området: De tre hovedårsakene i forbindelse med ulykker er fart, rus og manglende sikkerhetsutstyr (respektive sikkerhetsbelter og redningsvest), eller kombinasjoner av disse årsakene. Når det gjelder rus, er det nærmest sammenfall i at omtrent hver fjerde dødsulykke har rus som medvirkende årsak på land og sjø. Større trafikk, mer krefter og større fartspotensial i kombinasjon med ruspåvirket kjøring skaper fare og alvorlige ulykker.

**MA mener derfor at promillegrensen på veien og sjøen må være den samme: 0,2.**

Dette vil også skape en enhetlig praksis mellom småbåter og større fartøyer (”Småbåtloven” § 33 og ”Sjøloven” § 143). Med unntakene for fritidsbåter uten motor og seilbåter under 4,5 meters lengde, kan det virke underlig at akkurat 15 meters lengde på fartøyet også skulle være en grense for ulik promillegrense. Et lengdemål vil for øvrig ikke reflektere fartspotensial, krefter, båtførerens kompetanse osv).

Argumentasjonen omkring forskjellige promillegrenser og farene forbudet med disse, tid for å kjøre ”dagen derpå” og en oppfatning av frihet på sjøen fra en forgangen tid med liten trafikk og hovedsakelig små og saktegående fritidsbåter, tillater vi oss å la ligge.





En 0,2-grense kan sikkert virke lav for mange, og vi kjenner igjen en del argumenter fra da promillegrensen ble senket fra 0,5 til 0,2 i veitrafikken for et tiår siden. En 0,2-grense vil være å oppfatte som en nulltoleranse, men det klare signalet må være at det er uforenelig å drikke alkohol og å sette seg bak rattet eller ved roret.

### **Faste grenser - annet berusende eller bedøvende middel**

Både ”Småbåtloven” og ”Sjøloven” sier at man i tillegg til forbud mot ulovlig alkoholpromille ikke skal føre fartøyer under berusende påvirkning av ”annet berusende eller bedøvende middel”.

Dette er også sammenfallende med veitrafikkens § 22. Fra 1. februar 2012 ble her de nye forskriftene for kjøring av motorkjøretøyer under påvirkning av annen rus enn alkohol innført. Det er utarbeidet en liste på 20 stoffer – legemidler og illegale narkotiske stoffer – som påvirker sjåførs evne til å kjøre. Folkehelseinstituttet har gjort beregninger av stoffkonsentrasjonen i blodet som tilsvarer promillegrensene på 0,2 og de høyere straffegrensene på 0,5 og 1,2 promille. Politiet er gitt hjemmel til å teste sjåfører på samme måte som ved promillekontroll, og vil i tillegg til å kunne kjenne igjen tegn og symptomer på påvirkning få ”hurtigtestere” til bruk ved kontroll langs veiene. Innføringen av ”faste grenser” for andre stoffer enn alkohol gjør også at dom og straff harmoniseres med behandlingen av promillesaker.

I lys av at annen rus enn påvirkning av alkohol brer om seg, støtter MA at et tilsvarende regelverk og praksis for faste grenser for ”annet berusende eller bedøvende middel” bør bli en del av lovgivningen som regulerer småbåt- og skipstrafikken. Det er gjort et utmerket arbeid i forbindelse med veitrafikken, som på en enkelt måte synes å kunne om- og innarbeides til sjøs.

### **Håndheving**

MA støtter for øvrig at Politiet og Kystvakten må gis de nødvendige ressurser for å håndheve reglene for sikker bruk av fritidsbåter. Bakenfor dette ligger også behovet for holdningsskapende arbeid og skoloring/kurs.

MA vil takke for muligheten til å kommentere den viktige rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåter. Vi imøteser den videre behandlingen.

Med vennlig hilsen,  
MA – rusfri trafikk og livsstil

Terje Tørring  
Direktør

Hans-Erik Hansen  
Redaktør

