

BETÄNKANDE ÖVER MEDDELANDE OM REKOMMENDATION

Rek. Rek. 14//2021/Udvalget for vækst og udvikling D 2021

Tidigare nummer A 1786
Behandlas i Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden

Utskottet för tillväxt och utveckling i Nordens betänkande över
Ökad kontroll av fartyg i nordiska hamnar gällande alkoholtester och säkerhet ombord

Förslag

Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden föreslår att Nordiska rådet lägger meddelandet till handlingarna och anser att Rek.14/2020 vad angår *Ökad kontroll av fartyg i nordiska hamnar gällande alkoholtester och säkerhet ombord* för rådets del är *slutbehandlad*

Bakgrund

Rekommendationen har följande formulering:

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna

- att verka för nolltolerans mot alkohol ombord på kommersiella fartyg.
- att verka för att införa fler hamnstatskontroller.
- att verka för skärpta straff vid grovt sjöfylleri.

Meddelande från de nordiska regeringarna:

Nordiska rådet har den 15 december vid framställning i Presidiet antagit nedanstående rekommendation efter förslag av Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden. Den finska regeringen vill härmed, i sin egenskap av ordförande i Nordiska ministerrådet, ge följande svar som beretts med berörda departement/ministerier i Norden.

(Nordiska rådets rekommendationer i kursiv stil.)

Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna

att verka för nolltolerans mot alkohol ombord på kommersiella fartyg.

Svar: Promillegränserna i yrkesmässig trafik grundar sig på 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-78-konventionen). Till exempel:

- I Finland har man infört promillegränsen 0,5 för all yrkesmässig trafik till sjöss och på inre vattenvägar. Enligt tillgängliga uppgifter har flera rederier beslutat om nolltolerans. Även i vissa kollektivavtal har det förutsatts nolltolerans under arbetsskiftet och i kollektivavtalen tagits in bestämmelser om utandningsprov. I Finland bereder arbets- och näringsministeriet som bäst också lagstiftning om utandningsprov för de anställda som arbetar ombord på fartyg.

Man har också strävat efter att främja säkerheten inom båttrafiken och allmänt ett ansvarsfullt båtliv genom olika åtgärder, t.ex. genom att revidera den nationella sjötrafiklagstiftningen. I Finland bereder kommunikationsministeriet för närvarande en trafiksäkerhetsstrategi som syftar till att förbättra trafiksäkerheten inom alla transportslag. I samband med beredningen har man också diskuterat användningen av alkohol till sjöss samt promillegränsen. I trafiksäkerhetsstrategin behandlas dock inte kommersiell sjöfart på grund av dess internationella karaktär, utan endast fritidsbåtstrafik.

- Norge har regulerat spörsmål om alkoholpåverkan på skip i kapitel 6A i Lov om sjøfarten av 24. juni 1994, og at det i § 143 fremgår at promillegrensen er 0,2 promille.
- Sverige har enligt bestämmelser i sjölagen (1994:1009) en promillegräns på 0,2 promille för all sjötrafik med fartyg som har en längd om minst 10 meter eller som kan framföras med en hastighet om minst femton knop
- I Danmark er promillegrensen 0,5 for skibets fører og vagthavende besætningsmedlemmer. Straffen for spiritussejlads går fra bøde til 1½ års fængsel. Skibsføreren eller vagthavende officerer kan også ved dom miste retten til at gøre tjeneste i skibe.

att verka för att införa fler hamnstatskontroller.

Svar: De nordiska länderna är parter i det samförståndsavtal om hamnstatskontroll (Paris MOU) som undertecknades den 26 januari 1982. Medlemsländernas fartygsinspektionskvoter i Paris MOU fastställs gemensamt på det sätt som anges i protokol-

let. I EU-direktivet (2009/16/EG) om hamnstatskontroll tillämpas motsvarande förfarande. Vid kontrollerna iaktas kvoter som fastställts på detta sätt. På basis av de iakttagelser som gjorts vid kontrollerna ser man i Finland för närvarande inget behov av att öka kontrollerna.

att verka för skärpta straff vid grovt sjöfylleri.

Svar: Minskat alkoholbruk till sjöss och särskilt i sammanhang som påverkar trafiksäkerheten är ett mycket viktigt mål. Det straffrättsliga systemet kan användas till att uppnå detta mål. De straffrättsliga systemen i de nordiska länderna bygger i stor utsträckning på samma grund. I dem ingår en princip som går ut på att man bör använda övriga tillgängliga medel och åtgärder för att motverka klandervärt beteende innan man gör straffsystemet strängare. På grund av detta bör man i första hand undersöka möjligheterna att göra effektivare bruk av övriga tillgängliga medel för att uppnå målet. Dessa medel kan vara effektivare övervakning och större risk att åka fast, samt administrativa och andra sätt att reagera. En effektivare övervakning och större risk att åka fast effektiviserar också de reaktioner som sker via det straffrättsliga systemet.

Därmed anser de nordiska ländernas regeringar rekommendationen som delvis uppfylld.

Utskottets synpunkter

Som framgår av regeringarnas svar ser man allvarligt på frågan om alkohol i samband med sjötrafik. I såväl Norge som Sverige har man en promillegräns på 0,2 medan man i Danmark och Finland har en gräns på 0,5 promille. Att harmonisera dessa gränser ser utskottet inte som realistiskt. Det väsentliga, enligt utskottet, är att dessa gränser efterföljs.

Utskottet menar vidare att regeringarnas svar på förslaget att verka för skärpta straff vid grovt sjöfylleri är tillfredsställande.

Mot bakgrund av regeringarnas svar föreslår utskottet att ärendet skall anses slutbehandlat.

Norden den 7 september

Ann-Sofie Alm (M)

Arman Teimouri (L)

Eveliina Heinäluoma (sd)

Joakim Strand (sv)

Lorena Delgado Varas (V)

Lulu Ranne (saf)

Nils Aage Jegstad (H)

Orla Hav (S)

Pyry Niemi (S)

Ruth Mari Grung (A)

Solfrid Lerbrekk (SV)

Stein Erik Lauvås (A)

Torhild Bransdal (KrF)

