

Lovforslag nr. L 101. Fremsat den 19. februar 2002 af Ole M. Nielsen (KRF), Bodil Kornbek (KRF)
Jann Sjørnsen (KRF) og Tove Videbæk (KRF)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs

(Indførelse af promillegrænser til søs)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 29 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:
»Stk. 4. Den, der fører eller forsøger at føre et fritidsfartøj, jf. § 2, nr. 5, i lov om skibes besætning, der har motor eller sejl som fremdrivningsmiddel, skal altid anses som ude af stand til at føre fartøjet på betryggende måde, jf. stk. 3, når alkoholkoncentrationen i blodet under eller

umiddelbart efter sejladsen overstiger 0,50 promille. Reglen om promillesejlad finder også anvendelse på førere af udenlandske fritidsfartøjer inden for de i § 1, stk. 2, nævnte områder.«

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 5-7.

2. I § 29, stk. 6, der bliver stk. 7, indsættes efter »stk. 3« ordene »og 4«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2002.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er en genfremsættelse af L 48 fra folketingsåret 1999-2000, se Folketingstidende 1999-2000, forhandlingerne side 1312 og tillæg A side 1298.

Den forholdsvis nye promillegrænse på færdselslovens område har vist sig at mindske antallet af dødsfald i trafikken. Samtidig gælder der ikke nogen promillegrænse for færdsel på søen, selv om man må lægge til grund, at antallet af ulykker vil reduceres noget og muligheden for at redde sig selv og eventuelle passagerer i en ulykkesituation, hvor de eksempelvis er faldet over bord, vil øges, hvis der bliver indført et krav om en maksimal alkoholkoncentration på 0,50 promille hos føreren. Det er forslagsstillernes holdning, at der bør være lignende krav for føreren af en båd som for føreren af en bil, idet begge udsætter sig selv, eventuelle passagerer og medtrafikanter for en betydelig fare, hvis de fører deres båd eller bil i spirituspåvirket tilstand.

Ved indsejlingen til større havne, ved populære sejlsteder og i smalle sunde vil man i mange tilfælde stå over for et tilnærmelsesvist lige så kompliceret trafikbillede på søen som på vejene. Der har således været en del ulykker, hvor hurtigtgående lystfartøjer har været indblandet. I nogle af disse tilfælde har førerne af bådene været alkoholpåvirkede.

Senest i sommeren 2001 blev en person dræbt, efter at hans båd blev torpederet af en speedbåd, hvor føreren var beruset. Ifølge vicekommisær Aksel Søgaard Nielsen fra Svendborg Politi sker der ofte indtagelse af alkohol på sejlture om sommeren i det sydfynske øhav. Vicekommisæren nævner endvidere, at det er svært for politiet at fælde berusede sejlere, når der ikke er en egentlig promillegrænse til søs.

I sommeren 2000 døde to personer ved en ulykke ved Frederikshavn. Ulykken skete om natten, hvor en speedbåd under stor hastighed ramte et rev. I søulykesrapporten anfører Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, at »det ikke kan udelukkes, at føreren af speedbåden ikke klart evnede at håndtere speedbåden på be-

tryggende måde på grund af reduceret reaktionsevne efter indtagelse af alkohol inden sejlturen.«

Episoderne understreger betydningen af at indføre faste promillegrænser til søs.

Forslagsstillerne er klar over, at folk ikke holder op med at sejle i beruset tilstand, fordi der indføres faste promillegrænser til søs. Men faste promillegrænser til søs vil gøre det nemmere for folk at konstatere, om de har drukket for meget alkohol til at sejle. Efter de gældende regler skal man vurdere, om man har indtaget så meget alkohol, at man er ude af stand til at sejle på fuldt betryggende måde.

En fast promillegrænse vil endvidere være lettere at håndhæve end de nugældende regler. Politiet vil enkelt kunne konstatere, om lovens grænse er overskredet, og bevisførelsen for domstolene bliver derfor også enkel. Det vil herunder være lettere for politiet at gennemføre en målrettet og effektiv indsats på området, når der er en fast promillegrænse. En fast promillegrænse til søs kan endvidere have en positiv holdningsskabende effekt.

Forslaget om promillesejlds begrænses til kun at omfatte fritidsfartøjer, fordi der allerede gælder restriktive retningslinjer for promillesejlds for størstedelen af erhvervssejladser.

Langt den overvejende del af de ulykker til søs, der er forårsaget af spiritussejlds, vedrører fritidsfartøjer, ligesom det kan være vanskeligt at håndhæve regler om promillegrænser på åbent hav.

Ved fritidsfartøjer forstås et søfartøj, der ikke anvendes til erhvervmæssige formål, under fritidsfartøjer henhører søfartøjer, der anvendes til fritidsfiskeri. I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et skib kan anses for et fritidsfartøj, jf. lov om skibes besætning. De mindste søfartøjer, robåde og lignende, er ikke omfattet af bestemmelsen.

Lovforslaget antages ikke at have provenumæssige konsekvenser. Forslagets administrative konsekvenser begrænser sig til udtagelse af blodprøver på formodede overtrædere.

F. t. l. vedr. sikkerhed til søs

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Alle fritidsfartøjer, der benytter motor eller sejl som fremdrivningsmiddel, er omfattet af bestemmelsen. Den nugældende lovs § 29, stk. 3-6, finder uændret anvendelse i situationer, hvor der har været tale om andre rusmidler end alkohol.

Det foreslås, at § 29, stk. 3, suppleres med en fast promillegrænse på 0,50 for førere af fritidsfartøjer. Efter det foreslåede skal en skibsfører altid anses for

ude af stand til at føre et fritidsfartøj, når promillen overstiger 0,50. Reglen i § 29, stk. 3, hvorefter der skal foretages et skøn, finder fortsat anvendelse i de situationer, hvor alkoholkoncentrationen ligger på eller under 0,50 promille.

Til nr. 2

Ændringen er en konsekvens af den under nr. 1 foreslåede ændring.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2002.

*Skriftlig fremsættelse***Ole M. Nielsen (KRF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs. (Indførelse af promillegrænser til søs).

(Lovforslag nr. L 101).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Gældende formulering

§ 29. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller hæfte, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Det samme gælder, hvis den pågældende gentagne gange ved fejl eller forsømmelse foranlediger en sådan begivenhed.

Stk. 2. Den skibsfører, der på grov måde eller gentagne gange navigerer eller behandler skibet i strid med godt sømandskab, straffes med bøde eller hæfte. Den skibsfører, der undlader at gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber, straffes med bøde eller hæfte.

Stk. 3. Har den, der fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, straffes den pågældende med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 2 år, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 4. Under skærpende omstændigheder kan retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester ved dom frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 år eller for bestandig. Anklagemyndigheden sender i så fald vedkommendes sønæringsbevis og udskrift af dommen til Erhvervsministeriet. Erhvervsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

Lovforslaget

§ 1

1. I § 29 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

Stk. 4. Den, der fører eller forsøger at føre et fritidsfartøj, jf. § 2, nr. 5 i lov om skibes besætning, der har motor eller sejl som fremdrivningsmiddel, skal altid anses som ude af stand til at føre fartøjet på betryggende måde, jf. stk. 3, når alkoholkoncentrationen i blodet under eller umiddelbart efter sejladsen overstiger 0,50 promille. Reglen om promillesejlads finder også anvendelse på førere af udenlandske fritidsfartøjer inden for de i § 1, stk. 2, nævnte områder.

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 5-7.

Gældende formulering

Stk. 5. Frakendes en skibsfører, styrmand eller maskinmester retten til at gøre tjeneste, bestemmes det ved dommen, henholdsvis om skibsføreren kan gøre tjeneste som styrmand, og om styrmanden eller maskinmesteren kan gøre tjeneste i stilling af lavere grad. Erhvervsministeren meddeler ham i så fald fornødent sønæringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted ved overtrædelser efter stk. 3.

Stk. 6. Skønner politiet ved overtrædelser efter stk. 3, at betingelserne for at frakende en person retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester foreligger, kan det midlertidigt fratage ham denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet truffne bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særligt taler for at opretholde fratagelsen af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstanten, der træffer afgørelse herom ved kendelse.

Lovforslaget

2. I § 29, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, indsættes efter »stk. 3« ordene »og 4«.