

Lovforslag nr. L 135. Fremsat den 25. januar 2006 af økonomi og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven

(Fastsættelse af promillegrænser samt forebyggelse af luftforurening fra skibe)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret ved § 1 i lov nr. 1173 af 19. december 2003, lov nr. 1231 af 27. december 2003, § 23 i lov nr. 442 af 9. juni 2004, lov nr. 1465 af 22. december 2004 og § 83 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres "beskyttelse af havet mod forurening" til: "beskyttelse mod forurening".

2. I § 14, stk. 1, udgår "af havet".

3. § 29, stk. 3-6, ophæves.

4. Efter § 29 indsættes:

»§ 29 a. For spiritussejlads straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,20 promille.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. For fritidsfartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører og eventuelle styrmand, straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, kun for spiritussejlads, såfremt alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen

overstiger 0,50 promille. Førere af vandscootere og lignende fartøjer straffes dog også for spiritussejlads, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille.

Stk. 3. Stk. 2 finder ikke anvendelse, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.

Stk. 4. For spiritussejlads straffes endvidere den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Stk. 5. Stk. 2, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskrav, hvis fartøjet havde ført dansk flag.

§ 29 b. Politiet kan til enhver tid forlange, at personer, der er omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads i denne lov, foretager en udåndingsprøve.

Stk. 2. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt bestemmelserne om spiritussejlads, eller vedkommende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

§ 29 c. Spiritussejlads efter § 29 a straffes med bøde eller fængsel i op til 1 år og 6 måneder.

Stk. 2. Spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motor-kraft, straffes dog med bøde.

§ 29 d. Den, som fører skib eller gør tjeneste som styrmand eller maskinmester, til trods for at retten hertil er frakendt den pågældende ubetinget, straffes med bøde, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis den pågældende

- 1) findes skyldig i flere tilfælde af sejlads i frakendelsestiden, eller
- 2) tidligere er straffet for sejlads i frakendelsestiden.

§ 29 e. Retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i spiritussejlads. Frakendelsen sker ubetinget, men kan under formildende omstændigheder dog ske betinget.

Stk. 2. Retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester kan under skærpende omstændigheder tillige frakendes i forbindelse med dom for overtrædelse af § 29, stk. 1 eller 2. Frakendelsen kan ske betinget.

Stk. 3. Ubetinget frakendelse efter stk. 1 og 2, sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

Stk. 4. Frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget, sender anklagemyndigheden vedkommendes søneringsbevis, duelighedsbevis eller speedbådsbevis og udskrift af dommen til Økonomi- og Erhvervsministeriet. Er retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra endelig dom. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

Stk. 5. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører skib eller gør tjeneste som styrmand eller maskinmester under sådanne omstændigheder, at retten hertil skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden. Begår den dømte i prøvetiden et nyt forhold, der medfører frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styr-

mand eller maskinmester, fastsætter retten en fælles frakendelse for dette forhold og den tidligere pådømte lovovertrædelse.

Stk. 6. Skønner politiet i tilfælde af spiritussejlads, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester foreligger, kan politiet midlertidigt inddrage denne ret, dog således at retten, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet truffene bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i første instans, og dommen ankes af anklagemyndigheden, kan anklagemyndigheden, hvor forholdene særligt taler for at opretholde inddragelsen af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstansen, der træffer afgørelse herom ved kendelse. Det tidsrum, hvori retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Stk. 7. 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. Økonomi- og erhvervsministeren meddeler i så fald den pågældende fornødent søneringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spiritussejlads.«

5. I § 32 indsættes efter stk. 1, som nye stykker:

»Stk. 2. Ved udmåling af straf efter § 29 c, stk. 1, skal der særligt tages hensyn til, om

- 1) alkoholconcentrationen i blodet under eller efter sejladsen har oversteg 2,00 promille,
- 2) vedkommende findes skyldig i flere tilfælde af spiritussejlads,
- 3) vedkommende tidligere er frakendt retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester betinget som følge af spiritussejlads, og det nye forhold er begået inden 3 år efter, at den tidligere afgørelse blev endelig,
- 4) vedkommende tidligere er frakendt retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget som følge af spiritussejlads, og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden, eller
- 5) der i øvrigt foreligger alvorlige sejladsfejl eller andre skærpende omstændigheder.

Stk. 3. Ved udmåling af bøder efter § 29 c, stk. 1, skal der endvidere tages særligt hensyn til den pågældendes indtægtsforhold på gernings-tidspunktet og alkoholpromillen i blodet under eller efter sejladsen.

Stk. 4. Ved udmåling af bøder efter § 29 d, stk. 1, skal der tages særligt hensyn til den på-gældendes indtægtsforhold på gerningstids-punktet. Det samme gælder bøder, der i medfør af straffelovens § 58 idømmes i forbindelse med betinget fængselsstraf fastsat efter § 29 c, stk. 1, eller § 29 d, stk. 2.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 3 og 4, kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 6-9.

§ 2

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 17, stk. 1, nr. 3, ændres ”gentagen beru-selse” til ”beruselse”.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2006.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og formål
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Internationale bestemmelser
 - 2.3. Andre landes bestemmelser
 - 2.3.1. De nordiske lande
 - 2.3.2. Nordeuropa
 - 2.4. Statistik
 - 2.5. Lovforslagets bestemmelser om sejlads med skibe, som anvendes erhvervmæssigt
 - 2.6. Lovforslagets bestemmelser om sejlads med fritidsfartøjer
 - 2.7. Sanktioner for spiritussejlads
 - 2.7.1. Straf
 - 2.7.1.1. Bøder
 - 2.7.1.2. Frihedsstraf
 - 2.7.1.3. Skærpende omstændigheder
 - 2.7.1.4. Fritidsfartøjer, der ikke føres frem ved sejl eller motorkraft
 - 2.7.1.5. Ukendt promille
 - 2.7.1.6. Sejlads i frakendelsestiden
 - 2.7.2. Frakendelse
 - 2.7.2.1. Generelt om frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester
 - 2.7.2.2. Frakendelse i forbindelse med spiritussejlads
 - 2.7.2.3. Frakendelse af retten til at føre robåde og lignende fartøjer, der ikke føres frem ved sejl eller motorkraft
 - 2.7.2.4. Generhvervelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester
 - 2.8. Kontrol og håndhævelse
 - 2.9. Jurisdiktion
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring
9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

1. Lovforslagets baggrund og formål

Regeringen ønsker at sætte øget fokus på og højne sikkerheden til søs. Sejlads i spirituspåvirket tilstand udgør en risiko for sikkerheden til søs og kan være med til at forøge skadernes omfang i forbindelse med ulykker. Det gælder særligt for erhvervmæssig sejlads, som ofte omfatter transport af store mængder gods – herunder farligt gods – passagertransport eller fiskeri. På disse områder må der stilles særligt strenge krav til de søfarendes agtpågivenhed og reaktionsevne.

Økonomi- og erhvervsministeren tilkendegav derfor allerede i marts 2005, at han i lyset af blandt andet ulykken, hvor KAREN DANIELSEN påsejlede Storbæltbroen, ville se nærmere på bestemmelserne for spiritussejlads.

Med forslaget tilsigtes generelt at skabe en nul-alkoholkultur på erhvervsområdet, ligesom det er tilfældet inden for fly- og togtransport. Men også for fritidssejlads lægges op til stramninger i forhold til de største og de hurtigste både. Desuden gennemføres en generel stramning af sanktionerne. Strafniveauet søges tilnærmet det, som anvendes ved spirituskørsel, både for erhvervs- og fritidssejlads.

Lovforslaget indeholder således forslag om faste promillegrænser til søs for alle erhvervsfartøjer og for de største og de hurtigste fritidsfartøjer. Med faste promillegrænser ønsker regeringen at sende et klart signal til personer med ansvaret for andres sikkerhed om, at alkohol er uforeneligt med sikkerhedskravene til søs. Desuden har man lagt vægt på, at faste promillegrænser forbedrer mulighederne for kontrol og håndhævelse af bestemmelserne, ligesom bevisførelsen i sager om spiritussejlads vil blive lettet.

Lovændringen er dermed i overensstemmelse med den generelle samfundsmæssige udvikling, hvor man

F. t. I. vedr. sikkerhed til søs og sømandsloven

ser med stadigt stigende alvor på sammenblandingen af spiritus og færdsel.

Efter den gældende bestemmelse i § 29, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs kan den, der fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, straffes med bøde eller fængsel i op til 2 år, såfremt den pågældende har nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Den gældende bestemmelse om spiritussejlads i lov om sikkerhed til søs indeholder således ikke en fast promillegrænse, men indebærer, at der skal foretages en konkret vurdering af, om en person har indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sine opgaver på fuldt betryggende måde. Alkoholpromillen udgør, hvis denne er kendt, et væsentligt led heri.

Folketinget har flere gange behandlet spørgsmål om indførelse af en fast promillegrænse til søs for fritidssejlads, senest i 2002, jf. FF 2001-02, s. 2655, jf. Tillæg A, s. 2783 og jf. Tillæg B, s. 542. Ingen partier, bortset fra Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti, kunne dengang støtte sådanne generelle promillegrænser på området for fritidssejlads. I lyset heraf foreslås alene faste promillegrænser for erhvervsfartøjer og de største og de hurtigste fritidsfartøjer. De mindre fritidsfartøjer vil blive bedømt på samme måde som efter den gældende bestemmelse.

Ud over bestemmelserne vedrørende spiritussejlads præciseres det, at lovens bestemmelser om beskyttelse af havmiljøet ikke kun vedrører selve havet (vandet), men tillige luften.

2. Lovforslagets hovedindhold

Med lovforslaget indføres en promillegrænse på 0,20 for alle former for sejlads, herunder for sejlads med forsvarets skibe, jf. § 29 a, stk. 1, bortset fra sejlads med fritidsfartøjer.

For fritidsfartøjer, hvor der stilles uddannelseskra- v til skibets fører og eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer, fastsættes en promillegrænse på 0,50, jf. lovforslagets § 29 a, stk. 2, 2. og 3. pkt. Om afgrænsningen af fartøjer, hvor der stilles uddannelseskra- v til føreren og eventuelle styrmand, samt vandscootere og lignende fartøjer henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

Den faste promillegrænse på 0,50 for fritidsfartøjer gælder ikke, når det pågældende fritidsfartøj ligger fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads, jf. lovfors-

slagets § 29 a, stk. 3, og de almindelige bemærknin- gers pkt. 2.6.

For alle skibe, det vil sige for både erhvervs- og fritidsfartøjer, suppleres promillegrænserne af en gene- rel bestemmelse svarende til den hidtil gældende be- stemmelse i § 29, stk. 3. Bestemmelsen indebærer, at man ikke må føre skib eller i øvrigt udføre arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerhe- den, hvis man har indtaget spiritus eller andre rusmid- ler i et sådant omfang, at man er ude af stand til at ud- føre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, jf. lovfors- slagets § 29 a, stk. 4. Bestemmelsen gælder generelt for alle typer af skibe og omfatter således også sejlads i fritidsfartøjer, hvor der ikke stilles uddannelseskra- v til føreren, samt fritidssejlere som ligger fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads. Der henvises til bemærkningernes pkt. 2.5 og 2.6.

Den gældende bestemmelse om spiritussejlads i § 29, stk. 3, omfatter ikke alene skibsføreren, men alle personer, som udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Lovforslagets bestemmelser omfatter på tilsvarende måde alle, der udfører arbejde om bord i en stilling af væ- sentlig betydning for sikkerheden såvel på erhvervs- fartøjer som på fritidsfartøjer, jf. lovforslagets § 29 a, stk. 1, 2 og 4. For vandscootere og lignende fartøjer omfattes dog kun føreren. Den omfattede personkreds er nærmere omtalt i de almindelige bemærkningers pkt. 2.5 og 2.6.

Lovforslaget tilsigter endvidere en skærpelse af sanktionerne for spiritussejlads, således at sanktioner- ne for spiritussejlads tilnærmes det skærpede sankti- onsniveau for spirituskørsel, som indførtes med lov nr. 363 af 24. maj 2005 om ændring af færdselsloven. Heri ligger en generel skærpelse af sanktionerne for spiritussejlads både for så vidt angår selve straffen for spiritussejlads og for frakendelse af retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester. Der tilsigtes således en markant skærpelse af sankti- onsniveauet, selvom strafferammen sænkes fra 2 år til 1 år og 6 måneder, hvilket alene har til formål at bringe strafferammen i overensstemmelse med straffe- rammen for spirituskørsel efter færdselsloven. Der henvises til lovforslagets § 29 c, § 29 e og § 32, stk. 2-5, samt de almindelige bemærkningers pkt. 2.7.

Derudover forbedres politiets muligheder for at gennemføre stikprøvekontrol, jf. lovforslagets § 29 b, stk. 1 og 2.

Endvidere foretages konsekvensændringer af sø- mandsløven, idet der foreslås gennemført en mindre justering i eksemplificeringen i sømandsløvens § 17,

stk. 1, nr. 3, af, hvornår en skibsfører kan afskedige en søfarende på grund af beruselse.

Endelig foretages med lovforslaget en ændring af mere teknisk karakter, idet det foreslås præciseret, at lovens bestemmelser om beskyttelse af havmiljøet ikke kun vedrører selve havet (vandet) men tillige luften.

2.1. Gældende ret

Efter § 29, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs kan den, der fører et skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, straffes med bøde eller fængsel i op til 2 år, såfremt den pågældende har nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Bestemmelsen omfatter således ikke kun skibsføreren og vagtgående navigatører, men også alle andre personer, der udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden.

Bestemmelsen stammer tilbage fra 1973, hvor tilsvarende bestemmelser blev indsat i søloven for så vidt angår skibsføreren, og i sømandsloven for så vidt angår andre besætningsmedlemmer. På den tid var der ikke faste promillegrænser i færdselsloven, idet promillegrænserne var overladt til domstolens skøn. Det fremgår imidlertid af forarbejderne til bestemmelsen i sømandsloven, at man forudsatte, at den strenge praksis, som domstolene anlagde i færdselssager, også skulle følges i sager om spiritussejlads.

Straffen for spiritussejlads har typisk været bøder i størrelsesordenen 1.000 – 10.000 kr., og der har ikke været nogen klar sammenhæng imellem bødestørrelsen og promillen. Er der ved spiritussejladsen forvoldt dødsfald eller alvorlig personskade, har der dog været anvendt frihedsstraf. Adgangen til at frakende retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester har kun været anvendt i få tilfælde.

2.2. Internationale bestemmelser

Der er hverken EU-regler eller internationalt fastsatte bestemmelser om spiritussejlads. Dog har FN's søfartsorganisation, IMO, i konventionen om søfarende, sønæring og vagthold (STCW – konventionen) opfordret medlemsstaterne til at overveje at indføre en promillegrænse på højest 0,80 for vagtgående besætningsmedlemmer. I konventionen opfordres medlemsstaterne også til at overveje at indføre et forbud mod indtagelse af alkohol 4 timer før et besætningsmedlems tiltrædelse af vagt.

2.3. Andre landes bestemmelser

2.3.1. De nordiske lande

I Sverige er der ikke faste nedre promillegrænser. Skibsføreren og andre besætningsmedlemmer, der udfører opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden om bord, kan dog idømmes bøde eller fængsel i op til 6 måneder, hvis den pågældende er påvirket af alkohol og ude af stand til at udføre sine opgaver på betryggende måde. Det skal betragtes som en grov forseelse, hvis den pågældende har haft en promille på over 1,00. I så fald er strafferammen op til 2 års fængsel. De svenske bestemmelser gælder for både erhvervs- og fritidssejlads. Den svenske rigsdag har opfordret regeringen til at fremsætte et forslag om indførelse af samme promillegrænser til søs, som gælder til lands, hvor promillegrænsen er 0,20.

For Finlands vedkommende gælder en promillegrænse på 1,00. Grænsen gælder for både erhvervs- og fritidssejlads.

Norge har med en lovændring, som trådte i kraft i juli 2005, gennemført en stramning af de hidtil gældende bestemmelser. De norske bestemmelser indebærer herefter, at der gælder en promillegrænse på 0,20 på skibe med en længde på 15 meter eller mere. Promillegrænsen gælder for skibsføreren og andre, som udfører opgaver af væsentlig betydning for søsikkerheden. Overtrædelse af bestemmelsen kan straffes med bøde eller fængsel i op til 1 år. Samtidig gælder en afholdspligt, som indebærer, at de pågældende besætningsmedlemmer ikke må indtage spiritus i et tidsrum af 8 timer, før tjenesten påbegyndes, ligesom der er forbud mod indtagelse af spiritus om bord. Overtrædelse af afholdspligten straffes med bøde eller fængsel i op til 1 år.

På fritidsbåde gælder i Norge en promillegrænse på 0,80 for skibsføreren. Om bord på små både, som bruges til passagertransport i erhverv, gælder promillegrænsen også for andre, som udfører opgaver af væsentlig betydning for søsikkerheden. Desuden gælder den ovenfor omtalte afholdspligt også på små både, som bruges til passagertransport.

2.3.2. Nordeuropa

I England gælder en promillegrænse på 0,80 for skibsførere, lodser og matroser på vagt. Samtidig er matroser i deres kontrakter underlagt et krav om, at de skal kunne håndtere passagerer i tilfælde af ulykker og derfor ikke må have en promille på over 0,80, når de befinder sig på skibet, uanset om de har vagt eller ej. Fritidsbåde er ikke omfattet af lovgivningen. Der kan

fastsættes bøder i størrelsesordenen 5.000 £ og idømmes fængsel i op til 2 år.

I Tyskland trådte nye regler i kraft i august 2005, hvorefter der gælder en promillegrænse på 0,50 for skibsførere og andre, der er betroet ansvarsfulde opgaver om bord. Fra 1,10 promille anses man for beruset og absolut uegnet til at føre skib. Bestemmelserne omfatter alle typer af skibe, herunder sportsbåde.

I Holland er promillegrænsen 0,80, i visse indre farvande dog 0,50.

2.4. Statistik

Søfartsstyrelsen har kun kendskab til et meget begrænset antal tilfælde af spiritussejlads. I årene 1999-2005 har styrelsen således kun registreret omkring i alt 50 tilfælde vedrørende spiritussejlads på erhvervs- og fritidsområdet. Disse tal er imidlertid behæftet med en meget stor usikkerhed, idet Søfartsstyrelsen formentlig ikke er bekendt med samtlige sager på området.

2.5. Lovforslagets bestemmelser om sejlads med skibe, som anvendes erhvervsmæssigt.

Som nævnt i bemærkningernes pkt. 2 indføres en fast promillegrænse på 0,20 for alle former for sejlads, bortset fra sejlads med fritidsfartøjer. Promillegrænsen på 0,20 gælder derved bl.a. for lastskibe, passagerskibe, fiskeskibe, stenfiskerfartøjer, sandsugere, flydekraner samt havanlæg under forsejling. Også turbåde, havnerundfarer, undervisningsbåde og museums-skibe omfattes af 0,20-promillegrænsen.

Det vil som altovervejende hovedregel være skibets registrering, der er afgørende for, om der er tale om erhvervs- eller fritidssejlads.

Promillegrænsen på 0,20 svarer til den grænse, der gælder for personer, som har sikkerhedsmæssige opgaver inden for fly- og togtransport, f.eks. piloter eller togførere, jf. § 50 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001 med senere ændringer, og § 21 m i lov om jernbaner, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 med senere ændringer.

Når promillegrænsen er fastsat til 0,20, skyldes det endvidere, at Sundhedsstyrelsen til Søfartsstyrelsen har udtalt, at test har vist, at evnen til at opfatte, behandle og løse flere samtidige opgaver synes at være en færdighed, der for de flestes vedkommende påvirkes væsentligt allerede omkring 0,40-0,50 promille. Ligeledes konstateres en betydeligt ringere færdighed til at klare mere komplicerede opgaver, som f.eks. at holde en konstant kurs/hastighed eller at reagere på en uventet hændelse allerede fra 0,40-0,50 promille. Alere med en promille på 0,20 er evnen påvirket for nogle personer til at klare flere opgaver samtidigt, det

vil f.eks. sige til at håndtere det beredskab, som man skal have for at foretage en afværgemanøvre i en kritisk situation. Der kan således ikke fastsættes en sikker nedre promillegrænse.

Når det ved lovændringen alligevel ikke er fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en lavere promillegrænse end 0,20, skyldes det, at der er brug for en håndterbar praksis, som tilgodeser hensynet til retssikkerhed og retsbevidsthed. I praksis bør der således kun straffes for et reelt alkoholindtag og ved en alkoholkoncentration, der med sikkerhed kan måles. En promillegrænse på 0,20 svarer således til et så lille alkoholindtag, at der i praksis tilnærmes en 0-promillegrænse.

Nogle rederier har en mere restriktiv alkoholpolitik, end den som følger af forslaget, f.eks. totalt forbud mod alkohol om bord. Forslaget berører ikke sådanne mere restriktive alkoholpolitikker, som fortsat vil kunne håndhæves med ansættelsesretlige konsekvenser.

Som det fremgår oven for under pkt. 2 omfatter den personkreds, som de nye bestemmelser om spiritussejlads vedrører, ikke blot skibsføreren, men alle personer som udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Samme afgrænsning anvendes i den gældende lovs § 29, stk. 3.

Det er i bemærkningerne til den gældende bestemmelse, jf. L 20 fremsat den 7. oktober 1998 (FF 1998-99, Tillæg A, s. 140), blandt andet anført, at straffebestemmelsen omfatter enhver person, der udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, uanset det ansættelsesretlige forhold. Bestemmelsen kan efter lovbemærkningerne anvendes, uanset om der kræves sønæringsbevis til den pågældende tjeneste eller ikke. De nye bestemmelser om spiritussejlads finder tilsvarende anvendelse uanset de ansættelsesretlige forhold, og uanset om den opgældende tjeneste forudsætter sønæringsbevis eller ej.

Ud over skibsføreren vil bestemmelserne således i praksis omfatte hele driftsbesætningen, f.eks. skibsfører, navigatører og maskinmester samt skibsassistenter. På passagerskibe vil promillegrænsen udover driftsbesætningen omfatte sikkerhedsbesætningen, f.eks. inspektører, porsere og tjenere, som er udpeget til at varetage opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden. Desuden vil lodser om bord på skibe også være omfattet af promillegrænsen.

Bestemmelserne om spiritussejlads omfatter såvel de vagtgående besætningsmedlemmer som besætningsmedlemmer, som ikke er på vagt, men er udset til at udføre funktioner af betydning for sikkerheden. Dette gælder, uanset om de pågældende på den konkrete rejse kommer til at udføre disse funktioner. En

beruset matros, som er udset til at udføre opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden i forbindelse med brandberedskabet om bord, vil således kunne straffes for spiritussejlads, uanset om der har været ild i skibet.

Når der ikke lægges op til en sondring mellem vagtgående og ikke-vagtstående personel, skyldes det, at det i sagens natur ikke kan forudses, hvornår der opstår en nødsituation om bord. Alle personer der f.eks. på brand- og bådrullen er udset til at udføre opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden om bord, vil skulle være i stand til at kunne træde til uden varsel. De bør derfor være omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads, også når de ikke er på vagt. Det vil således ikke være acceptabelt, hvis personer, der har sikkerhedsmæssige opgaver, eksempelvis i forbindelse med evakuering af passagerer, er mindre i stand til at varetage disse opgaver på grund af alkoholindtagelse end vagtgående personel.

Desuden er fastsættelsen af en 0,20 promillegrænse for erhvervssejlads udtryk for en nul-alkoholpolitik om bord på danske handelsskibe svarende til, hvad der gælder for luftfart og jernbane. En lempelse for ikke-vagtstående med sikkerhedsopgaver er vanskelig at forene med denne linje.

Der er endvidere med modellen tilstræbt en sådan klarhed og enkelhed i reglerne, at den søfarende ikke er i tvivl om, hvad der gælder, og hvornår det gælder.

Promillegrænserne gælder også for skibe på erhvervsområdet, når disse er fortojet i havn eller på beskyttet ankerplads, jf. § 29 a, stk. 3, modsætningsvis. Promillegrænserne gælder i disse tilfælde – tilsvarende som til søs – alene for den del af besætningen, hvis arbejde omfatter opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden.

Når skibet er i havn, vil de personer, som har til opgave at udføre sikkerhedsmæssige opgaver, mens skibet er i havn, således være omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads. Personer, som ikke har opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, mens skibet er i havn, omfattes derimod ikke af spiritusbestemmelserne, når skibet er i havn.

Den faste promillegrænse suppleres af den hidtidige bestemmelse om spiritussejlads, der foreslås videreført i § 29 a, stk. 4, hvorefter det er muligt at straffe en person med opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, såfremt den pågældende har indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde. Bestemmelsen vil på området for erhvervssejlads bl.a. være relevant i situatio-

ner, hvor der ikke har kunnet foretages en måling af promillen, f.eks. fordi måling først foretages, når skibet efter længere tids sejlads kommer i havn. Bestemmelsen dækker også andre rusmidler end alkohol. Ved vurderingen vil det kunne være nødvendigt at inddrage vidneudsagn vedrørende den pågældendes tilstand, sejlads mv., ligesom alkoholpromillen - hvis den er målt - vil skulle tillægges meget betydelig vægt.

Det bemærkes endvidere, at de almindelige bestemmelser for færdsel og god opførsel til søs gælder uændret.

For så vidt angår de påtænkte sanktioner for spiritussejlads henvises til pkt. 2.7. nedenfor.

2.6. Lovforslagets bestemmelser om sejlads med fritidsfartøjer

Som nævnt under bemærkningernes pkt. 2 fastsættes der i lovforslagets § 29 a, stk. 2, 2. og 3. pkt., en promillegrænse på 0,50 for sejlads med fritidsfartøjer, for hvilke der stilles uddannelseskra- v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer. Promillegrænsen omfatter derved de største og de hurtigste fritidsfartøjer, hvor der må stilles størst krav til sejlernes agtpågivenhed og reaktionsevne, og hvor der er størst risiko for at påføre andre skade.

Promillegrænsen for fritidsfartøjer svarer til færdselslovens promillegrænse. Der vurderes således ikke at være behov for at skærpe promillegrænsen for sejlads med fritidsfartøjer i forhold til, hvad der gælder for kørsel med bil. Desuden er der for fritidssejlads lagt vægt på, at promillegrænsen på 0,50 er almindelig kendt fra færdselsområdet, og det er dermed også almindeligt kendt, hvor meget alkohol grænsen svarer til.

Der stilles uddannelseskra- v til føreren og den eventuelle styrmand for fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (ca. 50 fod) samt derover, jf. § 10 i lov om skibes besætning, jf. lov nr. 15 af 13. januar 1997 med senere ændringer, som bl.a. ændret ved bekendtgørelse nr. 465 af 14. juni 2002 om ændringer af tonnagegrænser for fiskeskibe og fritidsfartøjer i besætningsloven.

For den store gruppe af fritidsfartøjer med en længde under 15 meter er alene de såkaldte speedbåde omfattet af uddannelseskra- v, jf. bekendtgørelse nr. 185 af 26. marts 1999 om uddannelseskra- v m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 (speedbådsførerbekendtgørelsen), som ligeledes ændret som konsekvens af bekendtgørelse nr. 465 af 14. juni 2002 om ændringer af tonnage-

grænser for fiskeskibe og fritidsfartøjer i besætningsloven.

Speedbådsbevis kræves til førere af planende fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 og med en vis fremdrivningseffekt i forhold til fartøjets størrelse, samt for fritidsfartøjer med en længde under 4 meter og en fremdrivningseffekt på 19 kW (svarende til ca. 25 HK) eller derover, jf. bekendtgørelse nr. 185 af 26. marts 1999 om uddannelseskrav m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 (speedbådsførerbekendtgørelsen). Ved et planende fartøj forstås et fartøj med V-formet bund, et bredt, fladt agterskib og ingen egentlig køl, eller fartøjer, der er bygget på en sådan måde, at skroget ved en vis hastighed løftes delvist ud af vandet.

Den faste promillegrænse vil endelig omfatte vandscootere og lignende fartøjer. Begrebet vandscooter og lignende fartøjer skal fortolkes i overensstemmelse med bestemmelserne i Miljøministeriets regulering af sejlads med vandscootere mv., jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 611 af 4. juli 1994 med senere ændringer. Bekendtgørelsen omfatter vandscootere, luftpudefartøjer og andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter.

Promillegrænsen gælder ikke, når skibet er fortøjet i havn eller ligger til ankers på beskyttet ankerplads, jf. lovforslagets § 29 a, stk. 3.

Ved en beskyttet ankerplads forstås typisk en ankerplads, som er placeret tæt ved kysten og i et farvand, hvor der er ringe eller ingen trafik – især fra handelsskibe. Ved vurderingen af om en fortøjning af et fritidsfartøj er sket på beskyttet ankerplads tages endvidere hensyn til vind- og vejrforholdene i området, strøm og bølger samt farvandets beskaffenhed, herunder bundforhold og dybde. Opankring i søer under gode vejrforhold vil normalt altid anses for opankring på beskyttet ankerplads. Det bemærkes, at inden for fritidssejlsområdet, anvendes udtrykket ”at ligge for svaj”. Udtrykket bruges om skibe, som ligger til ankers og svajer ved påvirkning af vinden. At ligge for svaj har imidlertid ikke selvstændig betydning i forhold til bestemmelserne om spiritussejlads. Det afgørende er, om der er tale om fortøjning i havn eller på beskyttet ankerplads.

Selv om fritidssejlere, som ligger til ankers på beskyttet ankerplads, er undtaget fra den faste promillegrænse, vil der dog kunne ifaldes strafansvar efter den generelle bestemmelse om spiritussejlads i lovforslagets § 29 a, stk. 4, jf. nedenfor og jf. de specielle bemærkninger til bestemmelsen. På en beskyttet ankerplads kan der således efter omstændighederne være

behov for opretholdelse af visse sikkerhedsmæssige funktioner, som f.eks. at sikre fortøjninger eller ankeret. I disse situationer vil der kunne ifaldes strafansvar for personer med opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, såfremt vedkommende har indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende ikke kan udføre sin tjeneste på fuldt tryggende måde.

Den faste promillegrænse for de største og de hurtigste fritidsfartøjer suppleres af den generelle bestemmelse i lovforslagets § 29 a, stk. 4. Bestemmelsen omfatter alle typer af skibe og dermed også alle fritidsfartøjer, herunder joller, robåde, kanoer og kajaker. Desuden vil den generelle bestemmelse også på fritidsområdet gælde i situationer, hvor promillens størrelse ikke har kunnet fastslås, samt i de ovenfor beskrevne situationer, hvor fritidsfartøjer ligger i havn eller på beskyttet ankerplads.

Som nævnt under bemærkningernes pkt. 2 omfatter promillegrænsen personer, der fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Det bemærkes, at udtrykket ”i en stilling” og ”udføre arbejde” ikke indebærer, at der skal være tale om et ansættelsesretligt forhold. På fritidsfartøjer vil promillegrænsen dermed typisk omfatte skibsføreren, og den der virker som rorgænger og/eller navigatør. Også andre personer kan dog være omfattet af promillegrænsen. Det bemærkes således, at der i lov om skibes besætning i visse tilfælde stilles krav om, at der både skal være skibsfører og styrmand med sønæringsbevis på fritidsfartøjer med en længde på 15 meter eller derover. Herudover vil andre personer efter en konkret vurdering af opgaver og forholdene i den konkrete situation have sådanne opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, at de omfattes af forbuddet mod spiritussejlads.

Det bemærkes endelig, at de almindelige bestemmelser for færdsel og god opførsel til søs gælder uændret.

2.7. Sanktioner for spiritussejlads

2.7.1. Straf

Det er efter lovforslaget hensigten, at domstolene fremover skal tilnærme straffniveauet ved spiritussejlads til straffniveauet ved spirituskørsel. Det gælder både i forhold til straf og frakendelse. Det forudsættes således, at de retningslinjer for sanktioner for spirituskørsel, som blev indført ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 om ændring af færdselsloven, som udgangspunkt også anvendes ved spiritussejlads.

Strafferammen i § 29 c, er i lovforslaget fastsat til 1 år og 6 måneders fængsel svarende til færdselslovens bestemmelser. Strafferammen i den nuværende § 29, stk. 3, er 2 års fængsel, men har ikke været udnyttet i retspraksis. Det er derfor valgt at lade strafferammen for spiritussejlads svare til færdselslovens bestemmelser for at undgå fortolkningsvivl. Uanset at der formelt sker en sænkning af strafferammen, er lovforslaget alligevel udtryk for en betydelig skærpelse af sanktionsniveauet, idet forhold, som hidtil er blevet sanktioneret med en mindre bøde, efter forslaget vil kunne sanktioneres med frihedsstraf eller med en bøde svarende til en måneds nettoindtægt ganget med promillens størrelse.

2.7.1.1. Bøder

Som oven for nævnt er det hensigten, at spiritussejlads efter lovforslaget som udgangspunkt skal straffes efter samme retningslinjer som efter færdselslovens bestemmelser om spirituskørsel. Dette indebærer, at sejlads med en promille i intervallet 0,21 – 2,00 som udgangspunkt vil blive straffet med bøde i førstegangstilfælde på erhvervsområdet. Det tilsvarende vil som udgangspunkt gøre sig gældende for promiller i intervallet 0,51 – 2,00 på fritidsområdet.

Bøder for spiritussejlads bør, ligesom bøder for spirituskørsel, som udgangspunkt dels være indtægtsbestemte, dels være graduerede efter forseelsens grovhed, jf. lovforslagets § 32, stk. 3. Bøden tænkes således som efter færdselslovens retningslinjer for spirituskørsel fastsat til 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindtægt ganget med alkoholpromillens størrelse. Bøden kan beregnes efter følgende formel:

$$\frac{\text{Årlig bruttoindtægt} \times 1.000 \text{ kr.} \times \text{promillens størrelse}}{25.000 \text{ kr.}}$$

Efter ovenstående beregning svarer bøden (tilnærmelsesvis) til en måneds nettoindtægt ganget med promillens størrelse. Ved spiritussejlads med en promille på 1,00 vil bøden eksempelvis udgøre én måneds nettoindtægt, mens bøden ved en promille på 0,20 vil udgøre 1/5 nettomånedsindtægt og ved sejlads med en promille på 2,00 nettomånedsindtægten gange to.

For personer på DIS skibe (skibe, som er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister), som lønnes efter det såkaldte nettolønprincip, vil bøden udgøre en månedsløn ganget med promillens størrelse, idet ovennævnte beregningsmåde som anført tilnærmelsesvis svarer til en måneds nettoindtægt ganget med promillens størrelse.

Efter forslaget til § 32, stk. 4, vil der også ved bøder for sejlads i frakendelsestiden blive taget udgangs-

punkt i vedkommendes indtægtsforhold. Bøden tænkes således i disse tilfælde fastsat til 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindtægt, svarende til ca. en måneds nettoindtægt.

Efter lovforslagets § 32, stk. 5, vil der være mulighed for – efter en konkret vurdering – at fravige udgangspunktet i forhold til bøder, når særlige grunde taler herfor. Fravigelsen vil kunne ske såvel i skærpende som i formildende henseende. En tilsvarende bestemmelse findes i færdselsloven og giver domstolene mulighed for i tilfælde, hvor der foreligger ganske særligt formildende omstændigheder, at undlade at anvende den sædvanlige udmålingspraksis, men i stedet fastsætte en skønsmæssigt lavere bøde. Tilsvarende praksis forudsættes anvendt ved spiritussejlads, men anvendelsesområdet forudsættes her udvidet i forhold til anvendelsesområdet efter færdselslovens tilsvarende bestemmelse, idet den almindelige udmålingspraksis eksempelvis vil kunne tænkes fraveget i forhold til spiritussejlads i fritidsfartøjer, som ikke er omfattet af den faste promillegrænse, såfremt de konkrete omstændigheder måtte tale herfor. Ved spiritussejlads med et fritidsfartøj, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand (og som ikke er en vandscooter eller lignende fartøj), vil udgangspunktet således være, at der tages udgangspunkt i promillens størrelse, og at der straffes efter samme retningslinjer som efter færdselsloven, men at dette strafniveau efter en konkret vurdering vil kunne nedsættes efter bestemmelsen i § 32, stk. 5.

2.7.1.2. Frihedsstraf

Frihedsstraf tænkes f.eks. anvendt ved sejlads med en promille på over 2,00 i de situationer, som er omfattet af den faste promillegrænse, jf. lovforslagets § 32, stk. 2, nr. 1. Ligesom det gælder ved førstegangstilfælde af spirituskørsel, forudsættes straffen her som udgangspunkt i førstegangstilfælde at udgøre 20 dages fængsel, jf. bilag 2.

Også for fritidsfartøjer, hvor der ikke gælder uddannelseskrav til skibets fører eller eventuelle styrmand, og hvor der således ikke er nogen fast promillegrænse, vil der blive taget udgangspunkt i promillens størrelse og anvendt tilsvarende frihedsstraf i førstegangstilfælde, hvis promillen har været over 2,00. Dette gælder dog ikke for spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, hvor straffen som følge af den mindre risiko, som er forbundet med sejlads i sådanne mindre fartøjer, alene er bøde, jf. forslaget § 29 c, stk. 2., og nedenfor under pkt. 2.7.1.4.

Frihedsstraf påtænkes endvidere anvendt i gentagelsestilfælde, også selv om der ikke foreligger skær-

pende omstændigheder, jf. forslaget til § 32, stk. 2, nr. 3 og 4, og bilag 2. Straffpositionerne i disse tilfælde svarer ligeledes til færdselslovens straffpositioner for gentagelsestilfælde af spirituskørsel.

2.7.1.3. Skærpende omstændigheder

Efter lovforslagets § 32, stk. 2, nr. 5, skal der ved udmålingen af straf for spiritussejlads tages særligt hensyn til, om der foreligger skærpende omstændigheder. Som efter færdselslovens bestemmelser vil der kunne foreligge skærpende omstændigheder, når der samtidig med spiritussejladsen er begået alvorlige fejl og/eller tilsidesættelse af sejladsbestemmelser. Efter lovforslaget er det således hensigten, at der vil foreligge skærpende omstændigheder for spiritussejlads, når der er sket grov tilsidesættelse af sejladsforskrifter, som har indebåret skade på person eller ting, eller der er fremkaldt nærliggende fare herfor. Det kan f.eks. være forvoldelse af kollision ved tilsidesættelse af vigepligt eller grov tilsidesættelse af hastighedsbegrænsninger i havne eller andre steder med intensiv trafik.

I disse situationer forudsættes de straffpositioner, som anvendes ved spirituskørsel under skærpende omstændigheder, anvendt på tilsvarende måde. Dette indebærer eksempelvis, at spiritussejlads med en promille over 2,00 i førstegangstilfælde vil blive straffet med fængsel i 30 dage, hvis der foreligger skærpende omstændigheder, mod 20 dage hvis der ikke foreligger skærpende omstændigheder.

Det vil endvidere efter almindelige strafudmålingsprincipper kunne anses for særligt dadelværdigt, at førere eller vagthavende navigatører eller maskinmestre på skibe, som transporterer passagerer eller farligt gods, har en promille på over 0,50. På disse skibe må der således stilles særligt store krav til den personkreds, som er direkte ansvarlig for skibets sejlads. Straffen for disse personer forudsættes derfor allerede i førstegangstilfælde normalt at være fængsel i 10 dage, såfremt promillen overstiger 0,50, jf. bilag 2.

Der henvises til bilag 2 for så vidt angår de nærmere straffpositioner.

2.7.1.4. Fritidsfartøjer, der ikke føres frem ved sejl eller motorkraft

Sejlads i spirituspåvirket tilstand i robåde og lignende, der alene fremføres ved "muskelkraft", er som følge af den lavere hastighed ikke forbundet med samme risikomomenter som spiritussejlads i fartøjer, der fremføres ved motor eller sejl. For sejlads i spirituspåvirket tilstand i sådanne fartøjer, som indebærer en overtrædelse af § 29 a, stk. 4, foreslås derfor kun bø-

destraf, jf. lovforslagets § 29 c, stk. 2. Det forudsættes herefter, at der anvendes samme straffpositioner som ved cykelkørsel i beruset tilstand, således at første-, anden- og tredje gangstilfælde straffes med bøder på henholdsvis 500, 1.000 og 1.000 kr. Det bemærkes, at det ikke er afgørende, om fartøjet i det konkrete tilfælde har anvendt sejl eller motor, men derimod om fartøjet generelt er beregnet hertil eller til fremførelse ved »muskelkraft«.

2.7.1.5. Ukendt promille

Hvor promillen er ukendt, forudsættes anvendt sanktioner svarende til en promille i intervallet 0,51-1,20. Det forudsættes herved, at der - når der ikke foreligger en måling af alkoholpromillen - kun rejses tiltale for overtrædelse af promillegrænserne, hvis der er et andet bevismæssigt grundlag for at antage, at promillen har været over 0,51. Ved bødemålingen sidestilles disse tilfælde med en promille på 0,51, hvilket svarer til praksis for spirituskørsel med ukendt promille efter færdselsloven.

2.7.1.6. Sejlads i frakendelsestiden

Sejlads i en periode, hvor retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester er frakendt, jf. §§ 29 d og 29 e samt pkt. 2.7.2. om frakendelse, forudsættes straffet efter samme principper som kørsel i frakendelsestiden straffes efter færdselsloven. For så vidt angår de nærmere straffpositioner henvises til bilag 2.

2.7.2. Frakendelse

2.7.2.1. Generelt om frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester

Efter den gældende § 29, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs kan der under skærpende omstændigheder ske frakendelse af retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester for en periode på op til fem år eller for bestandigt. Bestemmelsen vedrører både frakendelse som følge af spiritussejlads og som følge af andre former for overtrædelse af lov om sikkerhed til søs. Adgangen til frakendelse har kun været benyttet i begrænset omfang. Der er ikke efter de gældende bestemmelser hjemmel til at gøre frakendelsen betinget.

Der kan også ske frakendelse af retten til at føre skib, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskrav eller beviser. Frakendelse forudsætter således ikke, at den pågældende har haft sønærings- eller speedbådsbevis, eller at der har været tale om sejlads med et skib, hvortil sådanne beviser er påkrævet.

Efter forslaget § 29 e, stk. 3, lægges der op til, at ubetinget frakendelse kan ske for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

Det er hensigten med lovændringen at tilnærme bestemmelserne om frakendelse af retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester til færdselslovens bestemmelser af frakendelse af førerretten.

Straffeloven indeholder generelle bestemmelser om frakendelse af retten til at udøve virksomhed mv. Af samme årsager som på færdselslovens område, er der fundet behov for at fastsætte særskilte bestemmelser om frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester. Frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester efter bestemmelserne i § 29 e omfatter ikke sejlads med både, som ikke er beregnet til at blive drevet frem ved sejl eller motor, men alene ved »muskelkraft«.

2.7.2.2. Frakendelse i forbindelse med spiritussejlad

Frakendelse efter § 29 e, stk. 1, af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester som følge af spiritussejlad forudsættes som udgangspunkt at skulle ske efter samme retningslinjer som frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel efter færdselsloven. Det gælder både for spiritussejlad på erhvervsfartøjer og fritidsfartøjer.

Efter færdselsloven sker frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel i førstegangstilfælde for en periode på 3 år. Frakendelsen sker ved promiller i intervallet 0,51 – 1,20 betinget og ubetinget ved promiller på 1,21 og derover.

På søfartsområdet vurderes det imidlertid, at en minimumsfrakendelsesperiode på 3 år er for lang. Skibs-officerers erhvervelse af sønæringsbevis kræver således en uddannelse på mellem 3 og 6 år, inklusiv fartstid under uddannelsen. Hertil kommer, at den pågældende skal have gjort tjeneste som navigatør for at kunne erhverve sønæringsbevis, f.eks. som styrmand af første grad eller skibsfører, således at det samlede forløb, der går med erhvervelse af sådanne sønæringsrettigheder, strækker sig op til ca. 10 år. Der lægges derfor med lovforslaget op til, at ubetinget frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester, sker for minimum 1 år, jf. bilag 3.

Det samme gælder for fartøjer, hvortil der ikke er uddannelseskraV, idet man vanskeligt kan operere med en længere frakendelsesperiode for skibe, hvortil der ikke er uddannelseskraV, og for dem med uddannelseskraV.

Ligesom efter færdselsloven forudsættes der efter forslaget at ske betinget frakendelse i førstegangstilfælde af sejlads med en promille på indtil 1,20. Har promillen været over 1,20, gøres frakendelsen - ligesom efter færdselsloven - ubetinget.

I gentagelsestilfælde forudsættes frakendelse at ske ubetinget.

Også for fritidsfartøjer, hvortil der ikke stilles uddannelseskraV til føreren, og hvor der ikke gælder en fast promillegrænse, vil der ved sanktionsudmålingen blive taget hensyn til promillen. Med de modifikationer, som følger af fravigelserne vedrørende frakendelsestiden, forudsættes færdselslovens frakendelsesprincipper således også anvendt i disse tilfælde. Dette indebærer eksempelvis, at en person med sønæringsbevis, som sejler spiritussejlad i en mindre fritidsbåd, vil kunne få inddraget sønæringsbeviset og frakendt retten til også at føre mindre både.

Som anført under pkt. 2.7.2.1. vil ubetinget frakendelse kunne ske for en periode fra 6 måneder og op til 5 år eller for bestandig. Frakendelse for bestandig som følge af spiritussejlad tænkes eksempelvis anvendt i tilfælde, hvor den pågældende under sejladsen har begået grov tilsidesættelse af sejladsforskrifter, sejladsen har resulteret i alvorlig personskade, og der foreligger sådanne oplysninger om den pågældendes tidligere tilsidesættelse af sejladsforskrifter, at frakendelse for bestandig skønnes påkrævet af hensyn til sejladssikkerheden og retsfølelsen. Dette svarer til, hvad der gælder på færdselslovens område.

Der henvises for så vidt angår de nærmere frakendelsesperioder til bilag 3, idet det bemærkes, at sanktionsniveauet for frakendelse - efter en konkret vurdering - vil kunne fraviges i såvel formildende som skærpende henseende, når særlige grunde taler herfor.

2.7.2.3. Frakendelse af retten til at føre robåde og lignende fartøjer, der ikke føres frem ved sejl eller motorkraft

Spiritussejlad i robåde, kanoer, kajaker og lignende fartøjer kan ikke medføre frakendelse efter lovforslaget, ligesom en frakendelse af adgangen til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ikke udelukker den pågældende fra at sejle med sådanne både. Sejlads i sådanne både er således som følge af den lavere hastighed ikke forbundet med samme risikomomenter som spiritussejlad i skibe, der fremføres ved motor eller sejl.

Har en persons spiritussejlad med robåd eller lignende flere gange givet anledning til redningsoperationer eller grov forstyrrelse af sejladsen, vil spørgsmålet om eventuel frakendelse af adgangen til også at

sejle med sådanne både, skulle afgøres efter de almindelige bestemmelser i straffeloven.

2.7.2.4. *Generhvervelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester*

Lovforslagets § 29 e, stk. 4, erstatter den gældende bestemmelse i § 29, stk. 4. Den foreslåede formulering svarer stort set til bestemmelsen i færdselslovens § 132 om generhvervelse af førerretten før frakendelsestidens udløb.

Der foreslås hverken ved betingede eller ubetingede frakendelser stillet krav om en kontrollerende prøve eller lignende som betingelse for generhvervelsen. Dette skal ses i sammenhæng med, at der ikke er nogen uddannelses- eller prøvekrav til de mindre fritidsfartøjer, og på erhvervsområdet følger det af de almindelige betingelser om fornyelse af søneringsbevis, at der som udgangspunkt skal bestås en generhvervelsesprøve ved den 5-årige fornyelse, hvis den pågældende ikke har udnyttet søneringsrettighederne i mindst 12 måneder inden for de seneste 5 år.

2.8. *Kontrol og håndhævelse*

Efter de gældende bestemmelser foretages håndhævelsen af bestemmelserne om spiritussejlads af politiet som en strafferetlig efterforskning efter bestemmelserne i retsplejeloven. Politiets kontrol har således kun kunnet ske ved konkrete mistanker om overtrædelse af bestemmelserne, herunder i forbindelse med ulykker. Det gælder for både erhvervs- og fritidsområdet og svarer til, hvad der gælder på andre særlovsområder. Politiet foretager i dag ikke generel patruljering til søs med henblik på at afsløre spiritussejlads eller andre tilsidesættelser af sejladsforskrifter. Enkelte steder, hvor der har været særlige problemer, har man dog foretaget mere målrettede aktioner for at opretholde orden og forebygge fare.

Med lovforslagets § 29 b, stk. 1 og 2, får politiet mulighed for at lave bredere stikprøvekontroller. Tilsvarende bestemmelser findes på fly- og togområdet i henholdsvis § 50 i lov om lufttransport og § 21 m i lov om jernbaner.

2.9. *Jurisdiktion*

Lovforslaget medfører ikke ændringer i de danske myndigheders mulighed for at håndhæve bestemmelserne om spiritussejlads over for udenlandske skibe i dansk farvand.

I de indre danske farvande (det såkaldte indre territorialfarvand), for eksempel havne og fjorde, kan Danmark både fastsætte regler og håndhæve dem over for udenlandske skibe.

I det ydre danske farvand (det såkaldte ydre territorialfarvand) kan Danmark inden for de rammer, som folkeretten sætter, bestemme, at regler om faste promillegrænser til søs skal gælde for udenlandske skibe, der passerer søterritoriet, ligesom man kan håndhæve disse regler over for skibe, hvis sejlads konkret har forvoldt fare. Der er derimod ikke adgang til at indføre præventive kontrolforanstaltninger over for skibe, hvis sejlads ikke konkret har givet anledning til fare.

Derimod kan hverken Danmark eller andre kyststater fastsætte promillegrænser for udenlandske skibe på såkaldt åbent hav.

3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde økonomiske eller administrative konsekvenser af væsentlig betydning for det offentlige. Der har således hidtil været tale om mindre end 10 tilfælde af spiritussejlads om året, og det forventes ikke, at den øgede anvendelse af frihedsstraf vil indebære nogen belastning af Direktoratet for Kriminalforsorgen af betydning, ligesom politiets kontrol af de nye bestemmelser om faste promillegrænser vil blive udført inden for de eksisterende rammer.

4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget vurderes ikke at indeholde økonomiske eller administrative konsekvenser af væsentlig betydning for erhvervslivet.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. *Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. *Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. *Forholdet til EU-retten*

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. *Høring*

Lovforslaget har været i høring hos: Advokatrådet, Amdsrådsforeningen i Danmark, Bilfærgernes Rederi-

forening, Danboat, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tursejlerforening, Danske Havne, Danske Maritime, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurationsforening, Datatilsynet, Fagligt Fælles Forbund, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Hjemmestyre, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i

Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Restaurationsbranchens Forbund, Skibsfartsnævnet, Statsansattes Kartel, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening, Sømændenes Forbund og Søsportens Sikkerhedsråd.

9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/Mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Forslagets bestemmelser om frihedsstraf vil ikke medføre nogen øget belastning af Kriminalforsorgen af betydning, ligesom politiets kontrol af de nye bestemmelser om faste promillegrænser vil blive udført inden for de eksisterende bevillingsrammer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Ved vedtagelsen af lov om sikkerhed til søs i 1999 var det sigtet, at loven skulle danne grundlag for gennemførelse af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) for så vidt angår krav, der vedrører selve skibet. Der henvises til Folketingstidende 1998-99 Tillæg A, s. 140. Konventionen vedrører primært beskyttelsen af selve havet (vandet), men indeholder også bestemmelser, der har til formål at forebygge luftforurening fra skibe.

I lovens § 3, som er hjemlen til at fastsætte tekniske forskrifter om forurening fra skibe, anvendes der flere forskellige formuleringer. Efter § 3, nr. 2 og 3, kan der fastsættes regler til "forebyggelse af forurening". I

§ 3, nr. 9, og enkelte andre steder i loven, anvendes formuleringen "beskyttelse af havet mod forurening". Lovforslaget indebærer, at ordene "af havet" udgår, således at der ikke kan efterlades nogen tvivl om, at loven også finder anvendelse på skibes forurening af luften.

Til nr. 3

Med lovændringen ophæves de hidtil gældende bestemmelser i § 29, stk. 3-6, om sejlads i spirituspåvirket tilstand, overtrædelse af sejladsforskrifter, straf og frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester. Bestemmelserne erstattes af forslagets §§ 29 a-e, samt § 32, stk. 2-5.

Til nr. 4

Den gældende bestemmelse i § 29, stk. 3, om sejlads i spirituspåvirket tilstand indeholder ikke en fast promillegrænse.

Med forslaget § 29 a, stk. 1, indføres en fast promillegrænse på 0,20 for alle former for sejlads, bortset fra sejlads med fritidsfartøjer. For fritidssejlads i fartøjer, hvor der stilles uddannelseskraft til fartøjets fører og eventuelle styrmand, samt for vandscootere, fastsættes en promillegrænse på 0,50, jf. § 29 a, stk. 2, 2 og 3. pkt.

Den promille, der danner grundlag for sagens pådømmelse, er den højeste alkoholkoncentration, som den fører eller under sejladsen indtagne mængde spiritus bevirker i blodet under eller efter sejladsen. Det er således det tidspunkt, hvor promillen har været højest, der skal anvendes, også selvom dette tidspunkt eventuelt måtte ligge efter sejladsen, og selvom promillen under sejladsen eventuelt måtte have været lavere. Dette svarer til, hvad der gælder for spirituskørsel efter færdselsloven.

Personkredsen, der omfattes af spiritusbestemmelserne, er den samme, som efter den gældende bestemmelse i § 29, stk. 3, jf. forslaget § 29 a, stk. 1, 2 og 4. Der henvises herom til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.5 og 2.6. Promillegrænserne er gældende på et hvilket som helst tidspunkt under sejladsen, uanset om de pågældende besætningsmedlemmer i drifts- og sikkerhedsbesætningen er vagtgående eller ej. Personer med opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden skal således til enhver tid være i stand til at kunne træde til og løse deres sikkerhedsmæssige opgaver på fuldt betryggende måde, jf. de almindelige bemærkninger under pkt. 2.5 og 2.6.

Promillegrænsen omfatter ikke fritidsfartøjer, som er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads, jf. § 29 a, stk. 3, og de almindelige bemærkningers pkt. 2.6.

Lovforslagets § 29 a, stk. 4, indeholder en generel bestemmelse om sejlads i en tilstand, hvor man er påvirket af alkohol eller andre rusmidler. Bestemmelsen, der er et supplement til de faste promillegrænser i § 29 a, stk. 1, svarer til den gældende bestemmelse i § 29 stk. 3. Bestemmelsen indeholder et generelt forbud mod sejlads i en tilstand, hvor man er så påvirket af alkohol eller andre rusmidler, at man er ude af stand til at udføre sine opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden på fuldt betryggende måde. Bestemmelsen omfatter alle fartøjer, herunder også fritidsfartøjer, hvor der ikke stilles uddannelseskraft til skibets fører, samt fritidsfartøjer, der ligger til ankers på beskyttet ankerplads, jf. omtalen i pkt. 2.5 og 2.6 i de almindelige bemærkninger.

Efter forslaget til § 29 a, stk. 5, vil promillegrænsen på 0,50 også gælde for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelses-

krav, hvis det pågældende fartøj havde ført dansk flag. I disse tilfælde vil det være fartøjets kategorisering efter danske bestemmelser, der vil være afgørende for, om fartøjet omfattes af promillegrænsen på 0,50. Herved sikres det, at det er muligt at strafforfølge førere af eksempelvis tyske speedbåde, som anvendes i Danmark.

Bestemmelserne i § 29 b, stk. 1 og 2, præciserer politiets beføjelser i forbindelse med kontrol af bestemmelserne og giver politiet mulighed for at foretage stikprøvekontroller med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af bestemmelserne om spiritussejlads. Der henvises til det under pkt. 2.8 i de almindelige bemærkninger anførte.

Lovforslagets § 29 c, stk. 1, fastsætter sanktionsniveauet for spiritussejlads. Straffen for spiritussejlads foreslås at være bøde eller fængsel i indtil 1 år og 6 måneder. Strafferammen sænkes med lovforslaget fra 2 år til 1 år og 6 måneder, hvilket imidlertid alene har til formål at bringe strafferammen i overensstemmelse med strafferammen for spirituskørsel efter færdselsloven. Der tilsigtes således på trods af den sænkede strafferamme en markant skærpelse af sanktionsniveauet. Bestemmelsen i § 29 c, stk. 1, omfatter spiritussejlads generelt og fastlægger således strafferammen for både overtrædelse af de nye faste promillegrænser i § 29 a, stk. 1 og 2, og for overtrædelse af den generelle bestemmelse i § 29 a, stk. 4, jævnfør pkt. 2.7.1.5.

Den gældende bestemmelse i § 29, stk. 3, lægger ikke op til sondringer i strafniveauet afhængig af hvilken type fartøj, der er tale om. Det vurderes imidlertid ikke rimeligt, at den generelle skærpelse af sanktionsniveauet, som følger af lovforslaget, skal gælde for fritidsfartøjer, som ikke drives frem ved motor- eller sejlkraft. Sådanne fartøjer, som f.eks. robåde, kanoer og kajaker, udgør typisk ikke en fare for andre, hverken i kraft af fartøjets størrelse eller fart. Derfor foreslås sanktionsniveauet for disse typer fartøjer maksimalt at udgøre bøde, jf. lovforslagets § 29 c, stk. 2., jævnfør pkt. 2.7.1.4.

Hvis en person fører skib eller gør tjeneste som styrmand eller maskinmester i en periode, hvor den pågældende er frakendt retten hertil ubetinget, foreslås den pågældende som udgangspunkt straffet med bøde, jf. § 29 d, stk. 1. Straffen kan dog stige til fængsel i op til 1 år og 6 måneder, hvis den pågældende findes skyldig i flere tilfælde af sejlads i frakendelsestiden eller tidligere er straffet for sejlads i frakendelsestiden, jf. § 29 d, stk. 2. Bestemmelsen svarer til færdselslovens bestemmelser om kørsel i frakendelsestiden.

Efter den gældende bestemmelse i § 29, stk. 4, kan retten til at gøre tjeneste som skibsfører, styrmand eller maskinmester under skærpede omstændigheder frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 eller for bestandig. Bestemmelsen omfatter både frakendelse som følge af grovere tilsidesættelse af sejladsforskrifter samt som følge af spiritussejlads. Som anført under de almindelige bemærkninger, pkt. 2.7.2.1, er frakendelse efter den gældende bestemmelse imidlertid kun anvendt i meget begrænset omfang.

Med forslaget til § 29 e, stk. 1, indføres en specifik bestemmelse om frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester i tilfælde af spiritussejlads. Frakendelse som følge af spiritussejlads sker ubetinget, men kan efter forslaget under formildende omstændigheder dog ske betinget, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.2.2.

Bestemmelsen i forslaget til § 29 e, stk. 2, omfatter frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester i andre tilfælde end som følge af spiritussejlads, f.eks. som følge af grov tilsidesættelse af sejladsforskrifter. Ved vurderingen af om frakendelse efter § 29 e, stk. 2, skal ske betinget eller ubetinget, forudsættes der lagt afgørende vægt på grovheden af den eller de begåede forseelser, herunder om der er forvoldt personskade, materielskade, forurening eller har været nærliggende fare herfor, samt om overtrædelse har karakter af hensynsløs sejlads. Bestemmelsen svarer til den gældende bestemmelse i § 29, stk. 4, for så vidt angår frakendelse som følge af overtrædelse af § 29, stk. 1 eller 2.

Ubetinget frakendelse foreslås efter § 29 e, stk. 3, at skulle ske for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig. Minimumsfrakendelsesperioden på 6 måneder svarer til færdselslovens minimumsfrakendelsesperiode, og det maksimalt fastsatte tidsrum på 5 år svarer til, hvad der er fastsat i den gældende bestemmelse i § 29, stk. 4. Såfremt ubetinget frakendelse sker som følge af spiritussejlads, forudsættes minimumsfrakendelsesperioden dog at være 1 år, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.2.2. og bilag 3.

Forslagets § 29 e, stk. 4, erstatter den gældende bestemmelse i § 29, stk. 4, 2. og 3. pkt., hvorefter økonomi- og erhvervsministeren har ret til at tilbagegive sønæringsrettigheder, som domstolene har fradømt. Bestemmelsen svarer i vidt omfang til færdselslovens § 132. Ved rettens vurdering af, om tilbagegivelse bør ske, bør tages hensyn til samme omstændigheder som efter færdselsloven.

Med forslaget til § 29 e, stk. 5, bestemmes det, at prøvetiden for en betinget frakendelse af retten til at

føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester er 3 år. Dette svarer til, hvad der gælder for en betinget førerretsfrakendelse efter færdselsloven, og indebærer at retten frakendes ubetinget, hvis den pågældende i prøvetiden begår et nyt forhold, som medfører frakendelse. Af samme årsager som på færdselslovens område, er der fundet behov for særskilt regulering af dette spørgsmål frem for at anvende straffelovens almindelige bestemmelser.

Forslagets § 29 e, stk. 6, svarer til den gældende bestemmelse i § 29, stk. 6, dog med den præcisering, at det tidsrum, hvori retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester midlertidigt har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Lovforslagets § 29 e, stk. 7, svarer til den gældende bestemmelse i § 29, stk. 5.

For så vidt angår de enkelte frakendelsespositioner henvises til bilag 3.

Til nr. 5

Af lovforslagets § 32, stk. 2, fremgår det, at der ved udmålingen af straf for spiritussejlads skal tages særligt hensyn til en række specifikke omstændigheder. Det fremgår således, at der bl.a. skal lægges vægt på, om promillen overstiger 2,00, jf. § 32, stk. 2, nr. 1. Er dette tilfældet, vil der, ligesom efter færdselsloven, som udgangspunkt – selv i førstegangstilfælde – skulle udmåles frihedsstraf, jf. bilag 2 og de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.1.2.

Med forslagens § 32, stk. 2, nr. 3 og 4, fastlægges den tidsmæssige udstrækning af gentagelsesvirkningen af en tidligere afgørelse for spiritussejlads, idet der ved strafudmålingen endvidere skal tages særligt hensyn til tidligere afgørelser inden for de nævnte perioder.

Det bemærkes særligt, at en tidligere dom for sejlads i frakendelsestiden forudsættes ikke at have gentagelsesvirkning i forbindelse med pådømmelsen af en senere spiritussejlads. Dette svarer til, hvad der gælder for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden efter færdselsloven.

Ligesom ved spirituskørsel efter færdselsloven foreslås det, at tidligere afgørelser om spiritussejlads alene skal have betydning for, om der foreligger et gentagelsestilfælde og i givet fald for hvilken gang, samt om der skal idømmes en betinget eller ubetinget frihedsstraf. Promillens størrelse ved tidligere spiritussejlads skal derimod ikke have betydning for udmåling af straffen for den sejlads, der nu er til pådømmelse. Det vil således i gentagelsestilfælde ikke være nødvendigt at undersøge promillens størrelse ved tid-

ligere sejlads for at kunne fastsætte straffen for den aktuelle sejlads.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.1.2. og til bilag 2.

Endelig skal der efter forslaget til § 32, stk. 2, nr. 5, ved strafudmålingen tages særligt hensyn til, om der i øvrigt foreligger skærpende omstændigheder. Der henvises herved til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.7.1.3.

Af lovforslagets § 32, stk. 3, fremgår det, at bøder for spiritussejlads skal udmåles i forhold til den pågældendes indtægtsforhold og promillens størrelse. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i færdselslovens § 117 b og indebærer, at bøder for spiritussejlads ligesom bøder for spirituskørsel dels vil være indtægtsbestemte, dels vil blive gradueret efter forseelsens grovhed. Bøden fastsættes således, som efter færdselslovens retningslinjer for spirituskørsel til kr. 1.000 pr. kr. 25.000 årlig bruttoindtægt (ca. en måneds nettoindtægt) ganget med alkoholpromillens størrelse. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7.1.1. under de almindelige bemærkninger. Bestemmelsen vil medføre en markant stigning i bødeniveauet for spiritussejlads, hvor bøderne hidtil har ligget i størrelsesordenen kr. 1.000 – 10.000.

Lovforslagets § 32, stk. 4, vedrører bøder for straf for sejlads i frakendelsestiden samt bøder, der idømmes i forbindelse med en betinget fængselsstraf fastsat efter § 29 c, stk. 1., eller § 29 d, stk. 2. Udmålingen af disse bøder foreslås ligeledes udmålt i forhold til den pågældendes indtægtsforhold, jf. pkt. 2.7.1.1.

Forslaget til § 32, stk. 5, giver domstolene mulighed for at fravige den almindelige udmålingspraksis i såvel skærpende som formildende retning. I tilfælde, hvor der foreligger ganske særlige formildende omstændigheder kan der således eksempelvis fastsættes en skønsmæssigt lavere bøde. Bestemmelsens ordlyd svarer til færdselslovens § 117 b, stk. 3. Bestemmelsen forudsættes dog anvendt i udvidet omfang i forhold til færdselslovens bestemmelses anvendelsesområde, idet den almindelige udmålingspraksis eksempelvis vil kunne tænkes fraveget i forhold til spiritussejlads i fritidsfartøjer, som ikke er omfattet af den faste promillegrænse, såfremt de konkrete omstændigheder måtte tale herfor. Ved spiritussejlads med fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskraav til fartøjets fører eller eventuelle styrmand (og som ikke er vandscootere eller lignende fartøjer), vil udgangspunktet således være, at der tages udgangspunkt i promillens størrelse, og at der straffes efter de samme retningslinjer som efter færdselsloven, men at

dette strafniveau efter en konkret vurdering vil kunne nedsættes efter bestemmelsen i § 32, stk. 5, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.1.1.

For så vidt angår de enkelte strafpositioner henvises til bilag 2.

Til § 2

Efter den gældende bestemmelse i sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 3, kan skibsføreren afskedige en sømand, der forser sig groft i tjenesten, f.eks. ved gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod andre ombordværende eller gentagen beruselse.

Med lovforslaget ændres ordene "gentagen beruselse" til "beruselse" i sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 3. Det vil herefter fremgå af bestemmelsen, at skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis han forser sig groft i tjenesten, såsom ved gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod andre ombordværende eller beruselse. Ændringen i forhold til den gældende bestemmelse vil således være, at "beruselse" nævnes som et eksempel på en grov forseelse og dermed afskedigelsesgrund efter bestemmelsen. Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget til § 29 a i lov om sikkerhed til søs.

Det er fortsat en konkret vurdering, om beruselse kan anses for en grov forseelse. Der skal således i hvert enkelt tilfælde tages konkret stilling til forseelsens grovhed i forhold til den pågældendes ansvarsområde. For ansatte om bord, der kan henføres til de foreslåede bestemmelser i § 29 a, stk. 1 og 4, i lov om sikkerhed til søs, dvs. ansatte, der udfører arbejde ombord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, vil beruselse med en promille, der overskrider 0,20 ved erhvervssejlads og 0,50 ved fritidssejlads, som udgangspunkt altid være en grov tjenesteforseelse. For ansatte, der ikke udfører arbejde ombord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, og som ikke er underkastet særlige afskedsreglementer, skal der normalt mere til, for at der er tale om, at den pågældende på grund af beruselse har forset sig groft i tjenesten. Der kan f.eks. være tale om gentagelsestilfælde, en meget voldsom beruselse eller et enkelt tilfælde af beruselse kombineret med vold eller alvorlige trusler herom.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at loven træder i kraft den 1 juli 2006.

Lovændringen får – for så vidt angår straffastsættelsen – virkning for alle sager, der ikke er endeligt afgjort ved lovens ikrafttræden, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

Det følger af reglerne i straffelovens § 3, stk. 1, at de foreslåede skærpelser af straffen kun finder anvendelse på forhold, der er begået efter lovens ikrafttræden.

Sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, og som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden, vil skulle endeligt afgøres efter de nye regler, som ikke var gældende ved pådømmelsen i første instans. Straffen må dog ikke blive strengere end efter de tidligere regler, jf. straffelovens § 3, stk. 1. Endvidere finder princippet i straffelovens § 3, stk. 1, anvendelse i forhold til de nye regler om gentagelsesvirkning. Afgørelsen må således ikke blive strengere end den, der følger af de tidligere regler.

For så vidt angår frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester følger det af straffelovens § 4, stk. 2, at frakendelse kun kan ske, når dette også var hjemlet ved den ved handlingens foretagelse gældende lovgivning.

Til § 4

Området søsikkerhed er færøsk særanliggende, hvorimod det er dansk lovgivning, som regulerer disse forhold i Grønland. Lovforslaget vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland. Før dette sker, vil det dog blive forelagt de grønlandske myndigheder til udtalelse.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 14. Er det som følge af fejl eller mangler ved skrog, maskineri, sikkerhedsudstyr, placering af ballast og ladning, bemanning eller af andre grunde forbundet med fare for ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller fare for forurening af havet at lade et skib gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan Søfartsstyrelsen tilbageholde skibet.

Stk. 2...

§ 29. Den, der foranlediger grundstødning, forlis eller anden søulykke ved grov fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder, 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 fængsel i indtil 4 måneder. 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 fængsel i indtil 4 måneder.

§ 1. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret ved § 1 i lov nr. 1173 af 19. december 2003, lov nr. 1231 af 27. december 2003, § 23 i lov nr. 442 af 9. juni 2004, lov nr. 1465 af 22. december 2004 og § 83 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres ”beskyttelse af havet mod forurening” til: ”beskyttelse mod forurening”.

2. I § 14, *stk. 1*, udgår ”af havet”.

Gældende formulering

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 eller fængsel i indtil 2 år, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 4. Under skærpene 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 Økonomi- og Erhvervsministeriet. Økonomi- og erhvervsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

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. Økonomi- og erhvervsministeren meddeler ham i så fald fornøden 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 appelininstansen, der træffer afgørelse herom ved kendelse.

Lovforslaget

3. § 29, stk. 3-6, ophæves.

Bilag til f. t. l. vedr. sikkerhed til søs og sømandsloven

Gældende formulering

Lovforslaget

4. Efter § 29 indsættes:

“§ 29 a. For spiritussejlads straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,20 promille.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for fritidsfartøjer, hvortil der ikke er foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører eller eventuelle styrmand. For fritidsfartøjer, hvortil der er foreskrevet uddannelseskra­v til fartøjets fører og eventuelle styrmand, straffes den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, kun for spiritussejlads, såfremt alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille. Førere af vandscootere og lignende fartøjer straffes dog også for spiritussejlads, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen overstiger 0,50 promille.

Stk. 3. Stk. 2 finder ikke anvendelse, når et fritidsfartøj er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.

Stk. 4. For spiritussejlads straffes endvidere den, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden efter at have indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Stk. 5. Stk. 2, 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for et udenlandsk fritidsfartøj, såfremt der ville have været foreskrevet uddannelseskra­v, hvis fartøjet havde ført dansk flag.

§ 29 b. Politiet kan til enhver tid forlange, at personer, der er omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads i denne lov, foretager en udåndingsprøve.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 2. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt bestemmelserne om spiritussejlads, eller vedkommende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

§ 29 c. Spiritussejlads efter § 29 a straffes med bøde eller fængsel i op til 1 år og 6 måneder.

Stk. 2. Spiritussejlads i robåde og lignende fartøjer, som ikke føres frem ved sejl- eller motorkraft, straffes dog med bøde.

§ 29 d. Den, som fører skib eller gør tjeneste som styrmand eller maskinmester, til trods for at retten hertil er frakendt den pågældende ubetinget, straffes med bøde, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Straffen efter stk. 1 kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis den pågældende

- 1) findes skyldig i flere tilfælde af sejlads i frakendelsestiden, eller
- 2) tidligere er straffet for sejlads i frakendelsestiden.

§ 29 e. Retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester kan ved dom frakendes den, som har gjort sig skyldig i spiritussejlads. Frakendelsen sker ubetinget, men kan under formildende omstændigheder dog ske betinget.

Stk. 2. Retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester kan under skærpende omstændigheder tillige frakendes i forbindelse med dom for overtrædelse af § 29, stk. 1 eller 2. Frakendelsen kan ske betinget.

Stk. 3. Ubetinget frakendelse efter stk. 1 og 2, sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 5 år eller for bestandig.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 4. Frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget, sender anklagemyndigheden vedkommendes sønæringsbevis, duelighedsbevis eller speedbådsbevis og udskrift af dommen til Økonomi- og Erhvervsministeriet. Er retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra endelig dom. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger.

Stk. 5. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører skib eller gør tjeneste som styrmand eller maskinmester under sådanne omstændigheder, at retten hertil skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden. Begår den dømte i prøvetiden et nyt forhold, der medfører frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester, fastsætter retten en fælles frakendelse for dette forhold og den tidligere pådømte lovovertrædelse.

Stk. 6. Skønner politiet i tilfælde af spiritussejlads, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester foreligger, kan politiet midlertidigt inddrage denne ret, dog således at retten, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet truffene bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i første instans, og dommen ankes af anklagemyndigheden, kan anklagemyndigheden, hvor forholdene særligt taler for at opretholde inddragelsen af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester under anken, indbringe spørgsmålet for appelinstansen, der træffer afgørelse herom ved kendelse. Det tidsrum, hvori retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 32. Ved straffens udmåling skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

- 1) ved overtrædelsen er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre

Stk. 2. Det skal betragtes som en særlig skærpende omstændighed, at der for unge under 18 år er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor, jf. stk. 1, nr. 1.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 4. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som nævnt i stk. 1

Stk. 5. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 7. 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. Økonomi- og erhvervsministeren meddeler i så fald den pågældende fornødent sønæringsbevis. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spiritussejlads.”

5. I § 32 indsættes efter stk. 1, som nye stykker:

”*Stk. 2.* Ved udmåling af straf efter § 29 c, stk. 1, skal der tages særligt hensyn til, om

- 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen har oversteg 2,00 promille,
- 2) vedkommende findes skyldig i flere tilfælde af spiritussejlads,
- 3) vedkommende tidligere er frakendt retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester betinget som følge af spiritussejlads, og det nye forhold er begået inden 3 år efter, at den tidligere afgørelse blev endelig,
- 4) vedkommende tidligere er frakendt retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester ubetinget som følge af spiritussejlads, og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden, eller
- 5) der i øvrigt foreligger alvorlige sejladsejlsfejl eller andre skærpende omstændigheder.

Stk. 3. Ved udmåling af bøder efter § 29 c, stk. 1, skal der endvidere tages særligt hensyn til den pågældendes indtægtsforhold på gernings-tidspunktet og alkoholpromillen i blodet under eller efter sejladsen.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 4. Ved udmåling af bøder efter § 29 d, stk. 1, skal der tages særligt hensyn til den pågældendes indtægtsforhold på gerningstidspunktet. Det samme gælder bøder, der i medfør af straffelovens § 58 idømmes i forbindelse med betinget fængselsstraf fastsat efter § 29 c, stk. 1, eller § 29 d, stk. 2.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 3 og 4, kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.”

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 6-9.

§ 2. I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, foretages følgende ændringer:

§ 17. Skibsføreren kan afskedige en sømand, hvis han:

- 1) er uduelig til sin tjeneste,
- 2) ikke kommer om bord i rette tid og skibet skal afgå, eller en anden må antages i hans sted,
- 3) forser sig groft i tjenesten, såsom ved gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod andre ombordværende eller gentagen beruselse,
- 4) gør sig skyldig i tyveri eller anden grov forbrydelse,
- 5) udsætter skibet for alvorlige vanskeligheder ved at skjule nogen om bord,
- 6) skjuler gods om bord, som er toldpligtigt, eller som det er forbudt at udføre fra afgangsstedet eller at indføre til bestemmelsesstedet, eller
- 7) indbringer en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk myndighed.

Stk. 2. Vil skibsføreren afskedige en sømand efter stk. 1, nr. 3-7, skal han meddele sømanden dette snarest og senest inden 7 dage efter, at han har fået kundskab om det forhold, der begrundet afskeden, medmindre særlige grunde gør en overskridelse af denne frist nødvendig.

Stk. 3. Afskediges en sømand efter stk. 1, har han ikke ret til hyre for længere tid, end han har gjort tjeneste. Hvis det ved afsked efter stk. 1, nr. 2, viser sig, at sømanden er uden skyld, og han er uarbejdsdygtig på grund af sygdom eller legemsskade, har han dog ret til hyre efter § 29, stk. 2.

1. I § 17, stk. 1, nr. 3, ændres ”gentagen beruselse” til ”beruselse”.

§ 3. Loven træder i kraft den 1 juli 2006.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 4. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bilag 2

Straffen for spiritussejlads

Frihedsstraffene gøres som udgangspunkt betingede med vilkår om samfundstjeneste samt en tillægsbøde på en måneds nettoindtægt, hvis der ikke tidligere er idømt en betinget straf for spiritussejlads, som fortsat har gentagelsesvirkning¹⁾. Bøder fastsættes som promillen gange en måneds nettoindtægt²⁾, dog min. 1.500 kr., for ægtefæller

uden egen indkomst dog min. 3.000 kr. Nedenstående skema angiver det straffniveau, som forudsættes anvendt almindeligvis. Den konkrete sags særlige omstændigheder kan dog bevirke fravigelser herfra såvel i skærpende som i formildende henseende.

Straffen for spiritussejlads	Promille indtil 2,00		Promille over 2,00	
	Uden skærpende omstændigheder	Med skærpende omstændigheder ³⁾	Uden skærpende omstændigheder	Med skærpende omstændigheder ⁴⁾
1. gang	Bøde (en måneds nettoindtægt x promillen)	Bøde ⁵⁾⁶⁾	20 dg. fængsel	30 dg. fængsel
2. gang	10 dg. fængsel	20 dg. fængsel	30 dg. fængsel	40 dg. fængsel
3. gang	20 dg. fængsel	30 dg. fængsel	40 dg. fængsel	50 dg. fængsel
4. gang	30 dg. fængsel	40 dg. fængsel	50 dg. fængsel	60 dg. fængsel
5. gang	40 dg. fængsel	50 dg. fængsel	60 dg. fængsel	70 dg. fængsel
6. gang	50 dg. fængsel	60 dg. fængsel	70 dg. fængsel	80 dg. fængsel

For robåde, kanoer, kajakker og lignende fartøjer, der ikke føres frem ved sejl- eller motorkraft, er straffen i førstegangstilfælde en bøde på 500 kr., i andengangstilfælde en bøde på 1.000 kr. og i tredjegangstilfælde en bøde på 1.000 kr.

Straffen for sejlads i frakendelsestiden forudsættes ligeledes at følge færdselslovens strafpositioner for kørsel i frakendelsestiden:

Sejlads i frakendelsestiden	Straf
1. gang	Bøde (1 måneds nettoindtægt)
2. gang	10 dages fængsel
3. gang	20 dages fængsel
4. gang	30 dages fængsel
5. gang	40 dages fængsel
6. gang	50 dages fængsel
7. gang	60 dages fængsel

Efter færdselsloven skærpes straffen for spirituskørsel, hvis kørslen er sket i frakendelsesti-

den. Tilsvarende skærperelser forudsættes anvendt ved spiritussejlads i frakendelsestiden.

- ¹⁾ De retningslinjer for anvendelse af betingede domme, som efter lov nr. 363 af 24. maj 2005 om ændring af færdselsloven anvendes i tilfælde af spirituskørsel, forudsættes anvendt tilsvarende for spiritussejlad.
- ²⁾ Se de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.1.1. vedrørende bødeberegningen.
- ³⁾ I skemaet anvendes "skærpende omstændigheder" for de tilfælde, hvor der foruden spiritussejlad foreligger grov tilsidesættelse af sejladforskrifter, som har indebåret skade på person eller ting, eller har fremkaldt nærliggende fare herfor. Dette kan f.eks. være forvoldelse af kollision ved tilsidesættelse af vigepligt eller grov tilsidesættelse af hastighedsbegrænsninger i havne eller andre steder med intensiv trafik.
- ⁴⁾ Se note 3.
- ⁵⁾ For førere, vagthavende navigatorer og maskinmestre på skibe, som transporterer passagerer eller farligt gods anvendes dog allerede i førstegangstilfælde frihedsstraf, såfremt promillen har været i intervallet 0,51-2,00. Straffen "rykkes" med én position, således at straffen i førstegangstilfælde er fængsel i 20 dage, i andengangstilfælde 30 dage osv.
- ⁶⁾ Foreligger der overtrædelse af andre regler, f.eks. forvoldelse af søulykke, fastsættes en fællesstraf, der kan være højere end bøden beregnet som en måneds nettoindtægt ganget med promillens størrelse.

Bilag 3

Frakendelsestidens længde ved spiritussejlads¹⁾

Frakendelse pga. spiritussejlads ²⁾	Promille indtil 1,20	Promille over 1,20
1. gang	Betinget	1 år
2. gang	1 år	3 år
3. gang	3 år	5 år
4. gang	5 år	5 år

¹⁾ Skemaet angiver det frakendelsesniveau, som forudsættes anvendt almindeligvis. Den konkrete sags særlige omstændigheder kan dog bevirke fravigelser herfra såvel i skærpende som i formildende henseende.

²⁾ Frakendelse kan ske for personer, der har ført skib eller udført arbejde om bord i et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Frakendelse er ikke betinget af, at den pågældende har sønærings-, dueligheds- og/eller speedbådsbevis. Ved frakendelse meddeles der ved dommen et generelt forbud mod at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester.

Til lovforslag nr. L 135. Skriftlig fremsættelse (25. januar 2006)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Fastsættelse af promillegrænser samt forebyggelse af luftforurening fra skibe).

(Lovforslag nr. L 135).

Lovforslaget har til formål at højne sikkerheden til søs. Spiritussejlads udgør en risiko for sikkerheden til søs og kan være med til at forøge skadernes omfang i forbindelse med ulykker.

Regeringen ønsker med forslaget at skabe en nul-alkoholkultur på erhvervsområdet og i øvrigt at skærpe sanktionerne for spiritussejlads svarende til, hvad der gælder for andre former for færdsel. Foruden den forøgede sikkerhed, som faste promillegrænser i sig selv vil indebære, er der gennem en markant skærpelse af straffniveauet lagt vægt på at sende et klart signal om, at spiritussejlads er uacceptabelt.

Der er ikke efter det gældende regelsæt nogen fast promillegrænse til søs, idet der skal foretages en konkret vurdering af, om en person har indtaget spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sine opgaver på fuldt betryggende måde.

Med lovændringen foreslås at indføre en fast promillegrænse på 0,20 for alle typer af erhvervssejlads. For de største og de hurtigste fritidsfartøjer indføres en promillegrænse på 0,50, som dog ikke gælder i havn og på beskyttede ankerpladser.

Den hidtil gældende bestemmelse vil fortsat gælde parallelt med de nye, faste promillegrænser. Dette indebærer, at den sejlede ikke som følge af spiritusindtagelse må være ude af stand til at agere på fuldt betryggende vis. Bestemmelsen gælder for alle typer af skibe, dvs. også for de mindre og mere langsomme fritidsfartøjer, som ikke omfattes af de nye promillegrænser.

Sanktionerne for spiritussejlads vil med lovforslaget i langt overvejende grad komme til at svare til det skærpede sanktionsniveau for spirituskørsel, som blev indført med ændringen af færdselsloven i maj 2005. Herved opnås en gennemsigtighed i reglerne, ligesom der sendes et klart signal om, at sammenblandingen af alkohol og færdsel – hvad enten denne foregår til lands eller til vands – er uacceptabel og skal sanktioneres konsekvent.

Endelig indeholder forslaget enkelte mindre justeringer og præciseringer, herunder en konsekvensændring af sømandsloven.

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