

duelighedsbevis, og jeg er enig i, at problemstillingen er bredere end blot en promillegrænse. Men vi er helt indstillet på, at en af de ting, man kan gøre for at forbedre sikkerheden til søs på det her område, er også at se på en promillegrænse. Så vi er positivt stemt over for lovforslaget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil gerne sige tak for den forholdsvis positive modtagelse. Jeg har ikke helt fået talt sammen på scoringslisten endnu, men jeg synes, det ser ud til, at vi skulle kunne finde ud af noget fornuftigt sammen. Og så kan man jo sige, at så er det lidt sent at læse sin ordførertale op her til sidst, så det tror jeg ikke jeg vil gøre i dens helhed, men alligevel.

Først lige en kommentar – det var Venstres ordfører, der var inde på, at det er lige så farligt i en sejlbåd som i en lille robåd, der ligger og gynger, som hr. Ole Sohn så romantisk sagde:

Jeg kan godt se, at vores formuleringer heri måske kan misforstås, men sejlbådene er altså med i tanken. Det må vi selvfølgelig have præciseret, og det bliver der jo selvfølgelig lejlighed til at få gjort.

Men jeg tror alligevel, jeg vil læse noget af min ordførertale op:

Den forholdsvis nye promillegrænse på færdselslovens område har vist sig at mindske antallet af dødsfald i trafikken. Samtidig gælder der ikke nogen promillegrænse for færdsel på søen, selv om man må lægge til grund, at antallet af ulykker vil reduceres noget, og muligheden for at redde sig selv og eventuelle berusede passagerer i en ulykkessituation, eksempelvis hvor de er faldet over bord, vil øges, hvis der bliver indført et krav om en maksimal alkoholkoncentration på 0,5 promille hos føreren.

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

En fast øvre promillegrænse vil indebære retstekniske fordele. En sådan bestemmelse er let at håndhæve, da politiet enkelt vil kunne konstatere, om lovens grænse er overskredet, og bevistførelsen for domstolene bliver enkel.

Formålet med forbudet mod efterfølgende alkoholnydelse er at afhjælpe de bevismæssige

problemer, der kan opstå, hvis føreren påstår, at han har drukket efter, at sejladsen er afsluttet.

Der kan rejses principielle indvendinger imod en regel, som i realiteten indebærer, at man kriminaliserer, at den mistænkte ødelægger et bevis m.v. for egen skyld. Imidlertid må man af praktiske årsager anse den bestemmelse for påkrævet ved promillegrænser til søs.

Mange kan have vanskeligheder ved at konstatere, om de selv er forberusede til at føre et søfartøj. Med indførelse af en fast promillegrænse vil det blive lettere at formidle kravet om skibsførerens ædruelighed, og vurderingen af alkoholpåvirkningen bliver som kendt fra vejtrafikken. En fast promillegrænse vil have en positiv holdningsskabende effekt.

Forslaget om promillesejladts begrænsning til kun at omfatte fritidsfartøjer, fordi der allerede gælder restriktive retningslinjer for promillesejladts for størstedelen af erhvervsejladts den overvejende del af de ulykker til søs, der er forårsaget af spiritussejladts, vedrører desuden fritidsfartøjer, ligesom det kan være vanskeligt at håndhæve regler om promillegrænser på åbent hav.

Ved fritidsfartøjer forstås et skib, der ikke anvendes til erhvervsmaessige formål, herunder et skib, der anvendes til fritidsfiskeri.

Alle søfartøjer, der har en motor som fremdriftsmiddel, herunder vandscootere, omfattes af promillereglen, men det er altså alle med motor, og det betyder selvfølgelig, at det ikke er alle uden motor, for dér undtager vi altså de små robåde, hvor man sidder og pilker lidt torsk og drikker et par bajere til.

I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et skib kan anses for et fritidsfartøj, jf. lov om skibes besætning. Jeg har nævnt, at de mindste søfartøjer er fritaget.

Ifølge oplysninger fra Søfartsstyrelsen er der ikke udarbejdet statistisk materiale her i Danmark, der viser, i hvor mange tilfælde alkohol har været en af årsagerne til en søulykke. Dette registreres ikke særskilt, men kun når der sker anmeldelse til politi om spiritussejladts, hvilket kun er sket ganske få gange. Men Søfartsstyrelsen har til brug for dette forslag udarbejdet en liste over ulykker, hvor spiritussejladts er forekommet, og det er altså 18 ulykker på 3 år, fra 1996 til 1999.

Loven om sikkerhed til søs gælder for danske skibe. Dog findes en bemyndigelse til ministeren til at bestemme, at disse regler kan gælde for udenlandske skibe. I forbindelse med pro-