

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

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

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

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

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

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

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

Episoderne understreger betydningen af at indføre faste promillegrænser til søs.

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

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

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

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

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

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