

## NOTAT

25. januar 2006

Til Folketingets Erhvervsudvalg

### **Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Fastsættelse af faste promillegrænser samt forebyggelse af luftforurening fra skibe) – L 135.**

#### **1. Sammenfatning**

Formålet med lovforslaget er at øge sikkerheden til søs, og det skal desuden ses i lyset af den generelle samfundsmæssige udvikling, hvor man betragter sammenblandingen af spiritus og færdsel med stadigt stigende alvor.

Med lovforslaget tilsigtes en nul-alkoholkultur på erhvervsområdet. Samtidig lægges op til stramninger for sejlads med fritidsfartøjer – særligt for så vidt angår de største og de hurtigste fartøjer. Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

1. For al erhvervssejlads, herunder fiskeri, fastsættes en promillegrænse på 0,20. Samtidig gennemføres en konsekvensændring af sømandslovens afskedigelsesbestemmelse.
2. For fritidsfartøjer, hvortil der stilles uddannelseskrav til føreren eller den eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer bliver promillegrænsen på 0,50. Den faste promillegrænse omfatter derved de største og de hurtigste både, nemlig:
  - fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (knap 50 fod) eller derover,
  - speedbåde, hvortil der kræves speedbådsbevis, dvs. de planende speedbåde. En planende speedbåd er en speedbåd med så stor motorkraft, at skroget ved en vis hastighed løftes delvis ud af vandet,
  - vandscootere og lignende.
3. På fritidsområdet gælder promillegrænsen ikke, når fartøjet er for-  
tøjet i havn eller på beskyttet ankerplads.
4. Personkredsen vil være alle, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Dette gælder både for erhvervs- og fritidssejlads.
5. Der bevares en generel spiritusbestemmelse, der opsamler tilfælde, der ikke er omfattet af de faste grænser. Den generelle bestemmelse omfatter endvidere andre rusmidler end alkohol.
6. Politiet gives mulighed for at gennemføre stikprøvekontroller.

7. Sanktionsniveauet tilnærmes det, som gælder efter færdselsloven. Skærpelsen omfatter også spiritussejladts med fritidsfartøjer, som ikke omfattes af de nye promillegrænser.

Endelig præciseres det, at lovens bestemmelser om beskyttelse af havmiljøet ikke kun vedrører selve havet (vandet), men tillige luften.

## **2. Høringssvarene og kommentarer hertil**

Lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer mv.: Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Bilfærgernes Rederiforening, Danboat, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tursejlerforening, Danske Havne, Danske Maritime, Dansk Sejlunion, Dansk Sø-Restaurations Forening, 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.

### **2.1. Generelt**

Danmarks Tursejlerforening har med de under pkt. 2.3. anførte bemærkninger udtrykt sin støtte til forslaget.

Danboat har givet lovforslaget sin anbefaling, ligesom Dansk Sejlunion har oplyst, at man kan støtte forslaget fuldt ud.

Ligeledes har Fiskernes Forbund tilkendegivet, at man kan støtte forslaget fuldt ud.

Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening har generelt udtrykt støtte til forslaget, som man finder til gavn for søsikkerheden, men har dog også en række indvendinger imod dele af forslaget. Disse er omtalt under pkt. 2.2., 2.3. og 2.4.

Advokatrådet finder indførelsen af faste promillegrænser til søs positiv, og finder det endvidere hensigtsmæssigt, at der er tilstræbt en model, som svarer til færdselslovens.

Grønlands Hjemmestyre finder, at lovforslaget er et godt tiltag til fremme af søsikkerheden, men har peget på behovet for en række mindre justeringer af teknisk karakter, såfremt loven sættes i kraft i Grønland.

Danmarks Fritidssejler Union, Statstjenestemændenes Centralorganisation (CO II), Datatilsynet, Skibsfartsnævnet og Forbundet af Offentligt Ansatte (FOA) har ikke haft bemærkninger til lovforslaget.

Restaurationsbranchens Forbund finder generelt lovforslaget overflødigt, idet der ikke er reelle alkoholrelaterede sikkerhedsproblemer på danske skibe, bl.a. som følge af rederiernes alkoholpolitikker.

## **2.2. Erhvervssejlad**

### *2.2.1. Promillegrænsen på 0,20*

Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening, Sømændenes Forbund, Fagligt Fælles Forbund (3F) samt Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd har anført, at med den foreslåede promillegrænse på 0,20 pådrager de personer, der omfattes af lovforslaget, sig et strengt strafferetligt ansvar, såfremt der – uanset om dette måtte ske i fritiden – indtages alkohol om bord, f.eks. i form af et glas vin eller en øl til middagen.

Organisationerne finder, at der bør tages hensyn til, at søfolk om bord i handelsflåden bestrider et særligt erhverv, hvor skibet i lange perioder udgør den søfarendes hjem, og er rammen om den pågældendes fritid. Der peges på, at søfartserhvervet på den måde adskiller sig fra fly- og togdrift.

Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening samt Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd anbefaler på den baggrund, at promillegrænsen for erhvervssejlad fastsættes til 0,50.

CO Søfart (Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening) har tilsluttet sig det af Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening anførte og finder, at forslaget er en krænkelse af de søfarendes fritidsrettigheder i de op til 6 måneder, de kan være om bord.

Restaurationsbranchens Forbund har ligeledes udtalt sig imod en promillegrænse på 0,20, navnlig under hensyn til de søfarendes muligheder for at have et velfungerende socialt liv i deres fritid om bord. Organisationen anser de eksisterende ansættelsesretlige konsekvenser af en overtrædelse af rederiernes alkoholpolitikker for tilstrækkelige til at opfylde sikkerhedskravene, og det er unødvendigt også at kriminalisere og strafbelægge selv en lille alkoholindtagelse om bord. Såfremt en promillegrænse alligevel findes nødvendig, bør den ikke være under 0,50, svarende til færdselslovens promillegrænse.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe ville foretrække en grænse på 0 promille, men man tager til efterretning, at der vil være strafferetlige betænkeligheder ved at operere med en sådan nul-grænse. Man finder det samtidig glæde-

ligt, at det i lovforslaget anføres, at 0,20-grænsen svarer til et så lille alkohol-indtag, at der i praksis tilnærmes en nul-promillegrænse, hvilket harmonerer med den allerede eksisterende nul-alkoholpolitik i rederierne. Der ytres i den forbindelse tilfredshed med, at det i lovforslaget tilkendes, at de nye promillegrænser ikke har konsekvenser for rederiernes alkoholpolitikker. Rederiforeningerne finder det således helt afgørende at kunne opretholde de interne bestemmelser om alkoholforbud om bord.

Rederiforeningen af 1895<sup>1</sup> har tilkendegivet, at man foretrækker, at alkoholpolitikken fastlægges i de enkelte rederier. Man finder, at grænsen på 0,20 er for restriktiv i lyset af rederiernes divergerende alkoholpolitikker. Der anbefales derfor en grænse på 0,50 under forudsætning af, at rederierne fortsat vil have mulighed for individuelt at fastsætte en lavere grænse.

### **Kommentar**

*Sigtet med lovforslaget er at skabe en nul-alkoholkultur til søs på det erhvervsmæssige område. Ved en forhøjelse af grænsen som foreslået af mandskabsorganisationerne og Rederiforeningen af 1895, vil dette mål ikke blive nået.*

*Dertil kommer, at Sundhedsstyrelsen som anført i lovforslaget har udtalt, at evnen til at opfatte, behandle og løse flere samtidige opgaver for de flestes vedkommende påvirkes væsentligt allerede omkring 0,40 – 0,50 promille, ligesom der ved en sådan promille kan 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 med en promille på 0,20 er evnen imidlertid 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 fastlægges en klar nedre promillegrænse.*

*En grænse på 0,20 korresponderer således bedst med de høje krav, man må stille til de søfarendes agtpågivenhed og reaktionsevne – særligt på det erhvervsmæssige område, hvor der transporteres passagerer og gods – herunder farligt gods.*

### **2.2.2. Den personkreds, der omfattes af promillegrænsen**

CO Søfart (Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening) har anført, at det ikke er klart defineret, hvem der omfattes af promillegrænsen. Det anføres således, at det er uvist, om personkredsen omfatter et hvilket som helst besætningsmedlem, som er opført på brand- og bådrullen uanset pågældendes funktion på ”rullen”.

---

<sup>1</sup> Foreningen repræsenterer 18 fortrinsvis mindre rederier indenfor coasterflåden. Rederierne repræsenterer i alt ca. 2% af tonnagen i handelsflåden og ca. 5% af antallet af skibe i handelsflåden.

Restaurationsbranchens Forbund har peget på, at den omfattede personkreds bør fastlægges konkret fra skib til skib, afhængig af de konkrete opgaver på båd- og brandrullerne.

Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd har anført, at promillegrænsen ikke bør gælde for søfarende, som har fri, og som ikke skal gå vagt indenfor 24 timer.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe har tilkendegivet, at det er afgørende for alkoholpolitikken, at alle ombordværende er omfattet. Man har noteret sig, at den omfattede personkreds svarer til den personkreds, som er omfattet af de eksisterende regler.

Rederiforeningerne har endvidere anført, at det bør overvejes at fastlægge den personkreds, der omfattes, således, at der alene bliver tale om personer, der *er ansat til* at føre skib eller i øvrigt *er ansat til* at udføre arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden.

### ***Kommentar***

*Som anført i lovforslaget vil bestemmelserne ud over skibsføreren omfatte alle, der udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Alkoholbestemmelsen i den gældende lov er afgrænset på samme måde. Promillegrænsen vil som udgangspunkt omfatte hele driftsbesætningen, f.eks. skibsfører, navigatører og maskinmestre samt skibsassistenter, idet hele denne persongruppes arbejdsfunktioner omfatter opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden om bord. 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. Alle personer, som er optaget på båd- og brandrullen, vil således som udgangspunkt anses for omfattet af promillegrænserne. Det må dog efter en konkret vurdering afgøres, om enkelte er tillagt så begrænsede funktioner, at opgaver ikke kan anses som værende af væsentlig sikkerhedsmæssig betydning.*

*Bestemmelserne om spiritussejlad omfatter derved både de vagtgående besætningsmedlemmer og besætningsmedlemmer, som ikke er på vagt, men er udset til at udføre funktioner af betydning for sikkerheden. Der lægges således vægt på, at den pågældende til enhver tid kan træde til, når der skal udføres en opgave af væsentlig betydning for sikkerheden.*

*Det bemærkes, at personer, der ikke udfører arbejde om bord af væsentlig betydning for sikkerheden, ikke er omfattet af spiritusbestemmelserne. 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 spiritussejlad. Personer, som ikke har opgaver af væ-*

*sentlig betydning for sikkerheden, mens skibet er i havn, omfattes derimod ikke af spiritusbestemmelserne, når skibet er i havn.*

*Såfremt personkredsen, som foreslået af de tre rederiforeninger, afgrænses til personer, som er ansat, vil det betyde, at man ikke kan straffe f.eks. ejeren af en coaster, som selv sejler spiritussejlads, eller personer som i spirituspåvirket tilstand stjæler og fører et fiskeskib.*

### **2.3. Fritidssejlads**

Som nævnt oven for har Danboat, Dansk Sejlunion og Tursejlerforeningen udtrykt generel støtte til lovforslaget.

Danmarks Tursejlerforening har dog udtrykt ønske om, at promillegrænsen på 0,50 kommer til at gælde for alle fritidsfartøjer, bortset fra de fartøjer som fremføres ved ”muskelkraft”. Herved lettes politiets kontrol, idet man ikke vil skulle vurdere, hvorvidt der stilles uddannelseskraft til et givent fartøj, ligesom man undgår, at føreren af et fritidsfartøj, som befinder sig lige under grænsen på 15 meter, ikke kan straffes for spiritussejlads.

Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening har ligeledes anført, at man savner saglig begrundelse for at undtage de mindre fritidsfartøjer fra promillegrænsen. Al sejlads med en promille over 0,50 udgør en fare for sejladsikkerheden, også sejlads i de mindre fritidsfartøjer, og grænsen bør derfor gælde for alle fartøjer.

Organisationerne mener, at der ved en alment gældende promillegrænse på 0,50 opnås en enkelthed og klarhed i reglerne, der gør dem praktisk anvendelige, forståelige og kontrollerbare.

#### **Kommentar**

*Folketinget har flere gange behandlet spørgsmål om indførelse af en fast promillegrænse til søs for fritidssejlads, senest i 2002. Ingen partier bortset fra Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti kunne dengang støtte sådanne generelle promillegrænser på området for fritidssejlads. I lyset heraf er der i lovforslaget alene foreslået faste promillegrænser for erhvervsfartøjer og de største og de hurtigste fritidsfartøjer.*

*Promillegrænsen på 0,50 er fastsat for de største og de hurtigste fritidsfartøjer, som indebærer størst risiko for andre, og hvor der må stilles størst krav til de sejlandes agtpågivenhed og reaktionsevne.*

*Dette indebærer imidlertid ikke, at spiritussejlads i andre typer af fritidsfartøjer ikke kan straffes. Den almindelige bestemmelse, hvorefter man skal være i stand til at udføre sine opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden på fuldt tryk, gælder således også for de mindre*

*fritidsfartøjer. Desuden skærpes sanktionerne for spiritussejladts – også for denne gruppe – markant i forhold til hidtil.*

#### **2.4. Internationale regler**

Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening har tilkendegivet, at man ønsker, at Danmark – såvel gennem EU som gennem IMO – arbejder for fastsættelse af internationale regler om promillegrænser svarende til de danske.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Sømændenes Forbund, Fagligt Fælles Forbund (3F) og Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd har ligeledes peget på behovet for internationale regler på området.

#### **Kommentar**

*Danmark har sammen med Tyskland og en række andre lande i FN's søfartsorganisation IMO rejst forslag om, at der indledes et arbejde med at fastsætte obligatoriske bestemmelser om en fast promillegrænse. Forslaget skal drøftes i IMO's Søsikkerhedskomite (Maritime Safety Committee) i maj 2006.*

#### **2.5. Sømandsloven**

CO Søfart (Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening) har anført, at samtlige danske rederier har langt strengere vilkår for alkoholindtagelse og tilhørende afskedigelsesret, end det i sømandsloven anførte. Ændringen af sømandsloven findes derfor unødvendig. Endvidere anføres det, at ændringerne vedrørende promillegrænser i lov om sikkerhed til søs alene gælder for personer, der fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord på et skib i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, mens ændringen i sømandsloven vedrørende afskedigelse gælder generelt.

Sømændenes Forbund og Fagligt Fælles Forbund (3F) har udtrykt retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved den foreslåede ændring af sømandsloven og har stillet spørgsmål ved, om den ansatte vil have krav på at få foretaget en blodprøve som dokumentation for alkoholpromillens størrelse. Det frygtes, at der vil blive tale om ”omvendt bevisbyrde”, således at den søfarende i en afskedigelsessag selv vil skulle sandsynliggøre, at han ikke har haft en promille på mere end 0,20.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895 har anført, at de afskedigelsessager, som man er bekendt med vedrørende overtrædelse af rederiernes alkoholpolitik, har vedrørt ”grov tjenesteforseelse” frem for ”gentagen beruselse”. Man har med tilfredshed noteret sig, at lovforslaget ikke tilsigter at ændre ved denne retstilstand.

**Kommentar**

Det vil efter lovforslaget skulle baseres på en konkret vurdering, om beruselse kan anses for en grov forseelse, som kan føre til afskedigelse. Der skal således i hvert enkelt tilfælde tages konkret stilling til forseelsens grovhed i forhold til den pågældendes ansættelsesvilkår og ansvarsområde. For ansatte om bord, der udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, vil en promille, der overskrider 0,20 ved erhvervssejlad, som udgangspunkt altid være en grov tjenesteforseelse. For ansatte, der ikke udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, og som ikke er underkastet særlige ansættelsesvilkår vedrørende alkohol, 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.

Dette er anført i bemærkningerne til lovforslaget, og der er således taget højde for, at ændringen i lov om sikkerhed til søs gælder for en særlig fastlagt personkreds, mens ændringen i sømandsloven gælder for alle.

Uanset at bestemmelsen angiveligt kun bruges i begrænset omfang, findes det af betydning at konsekvensændre bestemmelsen som følge af den generelle skærpelse vedrørende spiritussejlad. Lovforslaget indebærer i øvrigt ingen begrænsning af den hidtidige afskedigelsesadgang.

For så vidt angår Sømændenes Forbund og Fagligt Fælles Forbunds betæneligheder vedrørende den ansattes krav på blodprøve som dokumentation bemærkes, at det i det fagretslige system er fastlagt, at rederierne er berettiget til at foretage alkoholkontrol. Forslaget indebærer ikke nogen ændring heri.

**2.6. Information om reglerne efter loven ikrafttræden**

Advokatrådet støtter som tidligere nævnt indførslen af faste promillegrænser til søs positiv. Man anser det dog for væsentligt, at den berørte personkreds har mulighed for på forhånd at have kendskab til, hvilke retningslinjer der gælder, samt til det regelsæt hvorefter indgreb sker. Advokatrådet har supplerende oplyst, at man sigter til, at borgerne bør informeres om de nye regler.

**Kommentar**

Søsportens Sikkerhedsråd har oplyst, at man i forbindelse med lovens ikrafttræden via sine medlemsorganisationer vil orientere om de nye regler, ligesom søfartserhvervets organisationer forventes at foretage en massiv omtale af reglerne, når de er vedtaget.



*Endvidere vil der blive udarbejdet en informationspjece på engelsk om de nye regler, som vil kunne udleveres til udenlandske besætninger på skibe, som anløber dansk havn.*

### **3. Tekniske ændringer**

I forbindelse med forslaget lovtekniske gennemgang i Justitsministeriet og drøftelser med de berørte myndigheder, herunder Rigsadvokaten, er foretaget en række, mindre ændringer i lovforslaget af lovteknisk karakter. Endvidere er oplysningerne om fremmed ret opdateret.

### **4. Forhold, som ligger udenfor lovforslagets område**

Sømændenes Forbund og Fagligt Fælles Forbund (3F) har i høringssvarene anført, at hvis lovforslaget gennemføres, bør der indføres tilsvarende skærper indenfor andre områder af betydning for sikkerheden til søs, herunder udkig, vagthold og hviletid, idet disse forhold på samme vis har afgørende betydning for søsikkerheden. Man foreslår derfor at nedsætte en arbejdsgruppe, som skal gennemgå alle aspekter vedrørende sikkerheden til søs.

#### ***Kommentar***

*Det er allerede besluttet i 2006 at iværksætte en række initiativer på de områder, som Sømændenes Forbund og Fagligt Fælles Forbund (3F) omtaler, herunder at afholde et tværgående seminar om vagthold, udkig og hviletid for interessenterne på søfartsområdet.*

*Herudover vil Danmark i FN's søfartsorganisation IMO – bl.a. på baggrund af ulykken, hvor KAREN DANIELSEN påsejlede Storebæltsbroen i marts 2005 – stille forslag om, at alle skibe skal have brovagtsalarm.*