

yderligere regler for, hvordan skibsførere og kaptajner af olietankere skal agere, når de er stødt på grund i danske farvande. Såvel Forsvarsministeriet som Søfartsstyrelsen er enig heri.

Spm. nr. S 1932

Til økonomi- og erhvervsministeren (11/2 03) af:
Jørn Dohrmann (DF):

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor der ikke er ens faste promillegrænser for skibsførere, piloter og lokomotivførere, der i deres erhverv transporterer passagerer, og vil ministeren arbejde for, at der kommer klare enslydende regler på området?«

Begrundelse

Med baggrund i sagen fra midten af januar, hvor politiet i Esbjerg måtte opgive en sag mod en af skibsførerne på Fanøfærgeren, der blev pågrebet med en promille på 0,9 promille, finder spørgeren det bekymrende, at politiet måtte opgive at føre en sag, da der i dag ikke findes faste promillegrænser i søfartsloven.

En forkert eller for sen manøvrering af et stort skib/færge kan medføre store skader på passager og andre implicerede i ulykken.

Da der findes en helt klar promilleregulering på 0,2 promille for piloter og lokomotivførere – som også har ansvaret for mange passager og borgere, undrer det spørgeren, at der ikke allerede findes ens regler på området.

Svar (19/2 03)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Hjemlen til at straffe for promillesejladts findes i § 29, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs. Efter denne bestemmelse kan skibets fører eller andre i stillinger af væsentlig betydning for sikkerheden straffes, hvis denne har nydt spiritus i et sådant omfang, at vedkommende er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde.

Bestemmelsen gælder for alle former for sejladts lige fra kanosejladts til store erhvervsfartøjer. Spørgsmålet om indførelse af faste promille-

grænser for fritidsfartøjer har flere gange i de senere år været rejst i Folketinget, der hver gang har afvist at indføre faste promillegrænser til søs. Baggrunden herfor er bl.a., at den bevismæssige lettelse af håndteringen af sagerne, som er forbundet med faste promillegrænser, i praksis kun vil medføre en meget beskedent lettelse af myndighedernes arbejde, da der kun er tale om meget få sager, ligesom en fast promillegrænse ville give anledning til en række afgrænsningsproblemer. Fritidsbåde blev under debatten sidestillet med fritidshuse, idet de anvendes såvel til sejlads som til ophold.

Størstedelen af rederierhvervet har i dag faste alkoholpolitikker, og der er især i de større rederier en decideret nul-alkohol-politik. Baggrunden er dels hensynet til sikkerheden til søs dels markedsvilkårene i dag, hvorefter det er et krav i forbindelse med ordregivning, at der er en alkoholpolitik. Der er derfor stor opmærksomhed på området fra rederierne side, og de interne politikker håndhæves. En fast promillegrænse vil kunne skabe en risiko for, at den etablerede nul-alkohol-politik udhules. Den restriktive praksis i erhvervet har medført, at de senere års debatter i Folketinget om promillegrænser ikke har omfattet erhvervssejladts.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at der kun er et begrænset antal sager om alkohol i forbindelse med erhvervssejladts, men at man fremover vil indstille til anklagemyndigheden, at sager om promillesejladts prøves ved domstolene med henblik på en skærpet praksis for personer, der udfører arbejde af væsentlig betydning for sikkerheden om bord i erhvervsfartøjer.

Jeg finder i lyset heraf ikke, at der på nuværende tidspunkt bør iværksættes lovgivningsinitiativer med baggrund i den konkrete sag.

Spm. nr. S 1947

Til statsministeren (12/2 03) af:

Aage Frandsen (SF):

»Vil statsministeren oplyse, om der i forbindelse med etablering af dagbladet Dagen og overvejelser om mulighederne for økonomisk støtte i en eller anden form fra Dagspressens Finansieringsinstitut til dagbladet Dagen har været kontakter mellem Statsministeriet og nogle af initiativtagerne bag dagbladet Dagen eller mellem Statsministeriet og Tilsynsrådet for Dagspres-