

delsret er brugen af f.eks. dokumentation for produktansvarsforsikringer så almindelig og udbredt, at den kan anvendes som mønster. Allerede når et skib har planlagt sin rute gennem danske farvande, kan skibsfører, rederi eller forsikringsselskab elektronisk fremsende forsikringscertifikat med relevante policeoplysninger til de danske myndigheder, der således har sikkerhed for, at skibet er behørigt forsikret, når det gennemsejler danske stræder.

Effekten af en sådan forsikringsordning vil være, at det vil være vanskeligt og bekosteligt at tegne forsikring for et skib, hvis tilstand er tvivlsom, og hvor besætningen ikke er fortrolig med det farvand, der besejles, eller hvor besætningen nægter at tage lods om bord. Ligeledes vil forsikringspræmien afhænge af lasten og de eventuelle skadevirkninger, som denne kan medføre, hvis et uheld indtræffer.

Forsikringerne bør praktisk indrettes med en forholdsvis lav selvrisiko, så det sikres, at rederiet ikke går konkurs som konsekvens af et uheld. Ligeledes skal forsikringen naturligvis indrettes med en minimums- og maksimumsdækning alt afhængigt af karakteren, farligheden og værdien af fartøjets last. Maksimumsdækningen må ligeledes i et vist omfang modsvare en væsentlig del af de udgifter, der vil være forbundet med at rydde op efter en større ulykke.

Sidegevinsten ved indførelse af en obligatorisk ansvarsforsikring kan være, at særlig farlige laster eller særlig udslidte skibe måske slet ikke vil kunne blive forsikret og dermed ikke vil have ret til at besejle danske farvande. Dette vil yderligere sikre danske farvande mod olieforurening.

Ved den nærmere udformning af reglerne bør ministeriet inddrage sagkyndig eksternt bistand.

4. Alkoholpromillegrænser for skibspersonnel

I januar 2003 anmeldtes en skibsfører på Fanøfærgen for at virke beruset under overfarten. Politiet mødte op på havnen i Esbjerg og foretog en alkoholtest, der viste sig positiv, hvorpå skibsføreren blev anholdt. Resultatet af den blodprøve, der efterfølgende blev foretaget, var, at skibsføreren havde en promille på 0,9. Politiet måtte imidlertid opgive at rejse en sag mod skibsføreren, blandt andet under hensyntagen til, at der ikke i lov om sikkerhed til søs findes en eksakt promillegrænse for trafik på søen.

Af lov om sikkerhed til søs fremgår af § 29, 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.«

Af retspraksis fremgår det, at der de facto er sat en grænse på 1,0 promille, hvilket er 0,5 promille højere end grænsen for promillekørsel i personbil. Til sammenligning forefindes en promillegrænse på 0,2 for bl.a. piloter og lokomotivførere.

Forslagsstillerne er af den overbevisning, at der bør gælde den samme promillegrænse for skibsførere som for piloter og lokomotivførere, da alle disse grupper potentielt er ansvarlige for store grupper af passagerers sikkerhed og førerlyshed.

Økonomi- og erhvervsministeren har i et svar til Dansk Folkepartis medlem af Miljø- og Planlægningsudvalget, Jørn Dohrmann, bedyret, at en af hovedårsagerne til, at der efter hans overbevisning ikke er behov for at indføre en fast promillegrænse for skibsførere er, at en sådan promillegrænse også vil ramme skibsførere i fritidsfartøjer. Argumentationen forekommer imidlertid mærkværdig, idet promillegrænsen for både piloter, lokomotivførere og billister også gælder for disse grupper, selv om deres kørsel ikke er en del af deres erhverv. Forslagsstillerne har vanskeligt ved at se, hvorfor danske farvande ikke skal være reguleret af faste promillegrænser, medens det modsatte er tilfældet både i dansk luftrum, på danske veje og på danske jernbaner.

Økonomi- og erhvervsministeren henviser til, at fritidsbåde under debatten blev sidestillet med fritidshuse. Efter forslagsstillernes opfattelse må det imidlertid være forholdsvis simpelt at skelne mellem, hvornår en båd sejler og en båd ligger i havn. Naturligvis bør en promillegrænse kun gælde for skibsføreren, i det omfang han fører skibet, og ikke i tilfælde, hvor båden ligger til kaj i en havn. Sammenligneligt har ministeren ikke påpeget et lignende problem med hensyn til autocampere, der også anvendes både til beboelse og til kørsel. Det bør være selvindlysende, at en autocampers ejer naturligvis kun kan ifalde dom, såfremt føreren af autocampere rent faktisk kører autocampere i beruset tilstand, og ikke fordi han opholder sig i autocampere i beruset tilstand.

Økonomi- og erhvervsministeren anfører yderligere til støtte for ikke at indføre en egentlig promillegrænse, at rederierhvervet i dag har faste alkoholpolitikker, og at de større rederier fører en decideret nulalkoholpolitik. En række busselskaber i Storkøbenhavn har meldt, at de heller ikke accepterer alkohol i blodet på deres chauffører. Det får imidlertid ikke nogen til at overveje at fjerne promillegrænsen på vejene. Derudover bør man være opmærksom på, at danske far-