

snit her, som er afbalanceret, og som er til at håndhæve også om bord på skibene.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er jeg helt med på, når der er tale om erhvervssejlad. Men hvad er begrundelsen for, at det skal være lidt lempeligere, når man har erhvervskørsel, hvor man kører rundt på landevejene, hvor der dog trods alt er flere mennesker og flere børn, man kan komme i karambolage med, flere broer, man kan komme i karambolage med, end der er til søs?

Hvad er egentlig grunden til, at når der snakkes erhverv til søs, indfører vi en meget skrap regel, som kan være meget fornuftig, hvorimod vi lukker øjnene lidt for, hvad der sker til lands? Eller er der en faktisk forskel? Det er muligt, at der er en saglig begrundelse for, at man godt må drikke en ekstra øl eller to, når man kører lastbil, men ikke når man skal sejle et skib.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Mig bekendt må man heller ikke indtage genstande, når man kører lastbil på landeveje og motorveje, eller hvor man i øvrigt kører dem.

Her sender vi altså med en ny lovgivning inden for erhvervssejladens område et klart signal om en nulalkoholpolitik. Det er så det færdselsområde, vi har til behandling i dag. Det er ikke spørgsmålet om, hvor meget alkohol man må drikke eller ikke drikke, når man fører en lastbil. Her vil vi gerne på erhvervssejladens område sende et klart signal om, at vi ikke accepterer, at man udøver sit erhverv under nogen form for påvirkning af spiritus.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste ordfører er Socialdemokraternes ordfører, hr. Niels Sindal.

Niels Sindal (S):

Lov om ændring af sikkerhed til søs og sømandsloven har også en første del, som går ud på at ændre en formulering, så man ikke bare skal forhindre at forurene havet, men generelt skal forhindre forurening. Det vil jeg gerne nævne til indledning, idet de emissioner, der er fra skorstene fra de store skibe, ofte forurener lige så meget som det forankrede skib. Så jeg synes, at det er en lille ændring med en stor virkning.

Anden del af lovforslaget er så som nævnt fastsættelse af regler for promillegrænser for at forhindre spiritussejlads til søs. Som udgangspunkt synes Socialdemokraterne, at det er på sin plads at drøfte og fastsætte regler, der øger sikkerheden på havet.

Det foreliggende forslag har bl.a. baggrund i ulykken med »Karen Danielsen« og Storebæltsbroen. Jeg skal i den sammenhæng gøre opmærksom på, at skibet ikke var dansk, ikke havde dansk besætning, og at det, vi måske vedtager med denne lov, ikke vil ændre på fremmede landes lovgivning.

Fremmede skibe i danske farvande vil fortsat være underkastet IMO's anbefalinger og hjemstedslovgivningen. Der er i Europa en del forskelle på de enkelte landes gældende regler, og den internationale rekommandation er så fra IMO. Gældende lov indeholder ingen faste promillegrænser, men det er selvfølgelig ikke tilladt at sejle, hvis man er beruset.

Lovforslaget lægger som nævnt op til at fastlægge grænser, og det er nok en god idé. Men vi er optaget af, at love skal kunne håndhæves. I fremmede havne har vi havnekontrol, men på søen skal de også kunne håndhæves. Skal det være myndighederne i udlandet, eller skal det være skipperen om bord? Det er meget vigtigt, at vi ikke vedtager love, som ingen effekt har.

Kl. 14.35

Det er også vigtigt, at vi lovgiver for befolkningen og ikke for virksomheder. I en lovoversigt fra ministeriet hedder det, at man også tilnærmer sig den politik, der føres i rederierne. Men hvor rederier på nuværende tidspunkt selv håndterer sagen, er vi måske på vej til at kriminalisere en situation: Mange søfolk er påmønstret i op til 4-5 måneder; der er måske også et hensyn til privatlivet, når man har fri, og mange rederier har en personalepolitik på området, der skal respekteres. Så sammenligningen med togdrift og luftfart er måske ikke rimelig, når vi taler om hele besætningen, hvor kokken om bord underlægges den samme regel som skipperen.

Hvis vi ser på situationen i Europa, bør Danmark finde et niveau, der er fornuftigt, håndterbart og internationalt gangbart.

Høringssvarene er jo forudsigeligt delt, men det er min subjektive opfattelse, at rederier og organisationer egentlig ikke synes, at der er brug for lovgivning, at man selv kan håndtere det, som man gør i dag. Jeg har fået en del henvendelser om lovforslaget, og min kollega, hr.