

Regler og håndhævelse af spiritussejlads

Søfartsstyrelsen 7. juni 2010

Spiritussejlads og håndhævelse

Der har de seneste år været en række tilfælde af erhvervsskibe, der er grundstødt eller har sejlet hasarderet, på grund af den vagthavende navigatørs indtagelse af spiritus. Senest har der i marts og april 2010 været to tilfælde af sejlads, som påkaldte sig opmærksomhed hos henholdsvis Storebælt VTS og Øresund VTS.

Begge disse tilfælde rejste en række spørgsmål omkring mulighederne for håndhævelse over for udenlandske skibe i passage på dansk søterritorium.

Der søges her at give retningslinjer for mulighederne for at gribe ind i sådanne sager. Indledningsvis orienteres om bestræbelserne på at indføre en international promillegrænse samt de danske regler angående promillesejlads.

Obligatorisk international promillegrænse til søs gennem IMO

Forhandlingerne om en revision af STCW konventionen og koden har resulteret i et komplet tekstforslag til en ny konvention og kode, der afventer endelig vedtagelse ved en diplomatkongres i juni 2010. Den ny STCW konvention og kode forventes at træde i kraft i 2012. Indeholdt i tekstforslaget til den nye STCW konvention og kode er indført en obligatorisk international promillegrænse på 0,50.

Almindelige regler i Danmark og på danske skibe

Promillegrænse til søs i Danmark

Ligesom til lands gælder der også til søs en promillegrænse på 0,50. Promillegrænsen gælder for al erhvervssejlads og for de største og de hurtigste fritidsfartøjer¹.

Herudover gælder for *alle* fartøjer et generelt forbud mod sejlads, hvis man i øvrigt er så påvirket af alkohol eller andre rusmidler, at man er ude af stand til at føre fartøjet på fuldt betryggende måde².

Hvem gælder reglerne for

Alle, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, er omfattet af reglerne.

For erhvervssejlads betyder det, at hele driftsbesætningen (skibsfører, navigatører, maskinmestre og skibsassistenter mv.) normalt er omfattet.

På passagerskibe er inspektører, porsere og tjenere mv., som er udpeget til at varetage opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, tillige omfattet.

Spiritusreglerne omfatter også personer, som ikke er på vagt, men som skal kunne træde til for at løse sikkerhedsmæssige opgaver, hvis det bliver nødvendigt.

På fritidsområdet gælder reglerne typisk for skibsføreren og/eller rorgænger og navigatør. Men også andre, f.eks. en udkig, kan være omfattet, hvis de udfører arbejde i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden.

¹ Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 1 og stk. 2 modsætningsvist.

² Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 4.

Regler og håndhævelse af spiritussejlads

Søfartsstyrelsen 7. juni 2010

Hvad gælder, når et skib ligger i havn eller på beskyttet ankerplads

På erhvervsområdet gælder spiritusreglerne fuldt ud, også når skibet er i havn eller ligger på beskyttet ankerplads. Men de personer, som ikke har opgaver af væsentlig betydning for sikkerheden, mens skibet ligger i havn, er ikke omfattet af spiritusreglerne, mens skibet er i havn.

På fritidsområdet gælder den faste promillegrænse ikke, når fartøjet er fortøjet i havn eller på beskyttet ankerplads³.

Men man skal være opmærksom på, at den *generelle* spiritusbestemmelse⁴ også gælder, når man ligger på beskyttet ankerplads. Det betyder, at man ikke må indtage mere spiritus, end at man kan udføre sine sikkerhedsopgaver på fuldt betryggende måde. Man skal f.eks. være i stand til at sikre fortøjningerne eller ankeret, ligesom førelse af lanterner kan være påkrævet.

Hvad er en beskyttet ankerplads

En beskyttet ankerplads er typisk en ankerplads, som er placeret tæt på kysten og i et farvand, hvor der er ringe eller ingen trafik – især fra handelsskibe. Ved vurderingen af om der er tale om en beskyttet ankerplads indgår endvidere forhold som vind- og vejrforholdene i området, strøm, bølger, bundforhold og dybde. Opankring i søer under gode vejrforhold anses normalt altid for opankring på beskyttet ankerplads.

Hvad er reglerne om spiritussejlads for fritidsfartøjer?

Den faste promillegrænse på 0,50 gælder for de fartøjer, hvortil der stilles uddannelseskraft til føreren eller den eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer⁵. Promillegrænsen omfatter dermed

- fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (knap 50 fod) eller derover,
- speedbåde, hvortil der kræves speedbådsbevis, dvs. de planende speedbåde, samt
- vandscootere og lignende.

Men herudover gælder for *alle* fartøjer et generelt forbud mod sejlads, hvis man i øvrigt er så påvirket af alkohol eller andre rusmidler, at man er ude af stand til at føre fartøjet på fuldt betryggende måde⁶.

Hvad gælder for kanoer, kajakker, robåde og lignende?

Det generelle forbud mod sejlads, hvis man er så påvirket af alkohol eller andre rusmidler, at man er ude af stand til at føre fartøjet på fuldt betryggende måde, gælder også for kanoer, kajakker, robåde og lignende fartøjer, som fremføres ved håndkraft. Straffen for spiritussejlads i et sådant fartøj er typisk en bøde på 500 kr.

Hvad sker der, hvis reglerne overtrædes?

Politiet kontrollerer overholdelsen af reglerne og kan i den forbindelse lave stikprøvekontroller. Overtrædelse af reglerne medfører både hårde straffe (meget høje bøder og fængsel) samt fratagelse af retten til sejlads. Hvis der f.eks. sejles med en promille på 1,00, vil bøden være en

³ Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 3.

⁴ Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 4.

⁵ Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 2, modsætningsvis.

⁶ Lov om sikkerhed til søs, § 29 a, stk. 4

Regler og håndhævelse af spiritussejlads

Søfartsstyrelsen 7. juni 2010

måneds nettoløn. Det betyder, at hvis månedsindtægten efter skat er 20.000 kr., vil bøden være på 20.000 kr. Hertil kommer frakendelse af retten til at sejle. Er promillen over 2,00, er straffen fængsel i 20 dage foruden frakendelse af retten til sejlads. Straffene kan øges markant, hvis der f.eks. er tale om gentagelsestilfælde, eller hvis der er skærpende omstændigheder.

Hvad betyder frakendelse af retten til sejlads?

Hvis man findes skyldig i spiritussejlads, vil man samtidig få frakendt retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester. Frakendelsen betyder, at det er forbudt at føre alle fartøjer, der drives frem med sejl eller motor. Det er stadig tilladt at føre fartøjer, som drives frem ved håndkraft, f.eks. kanoer, kajakker og lignende. Frakendelse kan ske, selv om man ikke har et sønærings-, dueligheds- eller speedbådsbevis. Frakendelse kan endvidere ske, selv om spiritussejladsen finder sted i et fartøj, som det ikke forudsætter uddannelsesbeviser at føre. Det betyder eksempelvis, at en styrmand, som gør sig skyldig i spiritussejlads i sit fritidsfartøj, vil kunne miste retten til at fungere som styrmand.

Hvad gælder for udenlandske skibe

Spirituserne gælder også for udenlandske skibe i dansk farvand.

I de indre danske farvande (f.eks. havne og fjorde) har danske myndigheder fuld adgang til at håndhæve reglerne over for udenlandske skibe.

I det ydre danske territorialfarvand kan der efter international ret ikke foretages stikprøvekontrol på udenlandske skibe, som sejler i uskadelig passage igennem danske farvande. Det betyder, at danske myndigheder ikke kan afbryde et udenlandsk skibs passage gennem Storebælt og Øresund for at tage spiritusprøver, hvis skibet ellers ”opfører sig normalt”. Men skibet kan standses, hvis sejladsen konkret giver anledning til fare – f.eks. hvis skibet sejler på en slingrende kurs, støder på grund eller lignende.

I praksis vil det være nødvendigt at vurdere hvert enkelt tilfælde individuelt for så vidt angår udenlandske skibe, der er i passage gennem de danske farvande, og som dermed ikke kommer til en dansk havn eller ankerplads, jf. nærmere neden for.

Standning af et udenlandsk skib på grund af mistanke om spiritussejlads

Hvis et udenlandsk skib sejler på en sådan måde, at det giver anledning til mistanke om spiritussejlads vil det være muligt at standse skibet for at tilgodese sejladssikkerheden samt foretage spirituskontrol.

Udenrigsministeriet har oplyst, at det i hvert enkelt tilfælde må vurderes nøje, om der vil være mulighed for at standse et udenlandsk skib. Havretskonventionen er ikke entydig, men nærmere uklar på dette område. Det må forventes, at der vil være tilfælde, hvor der vil kunne stilles spørgsmål ved, om det er muligt at forfølge eventuelle overtrædelser, fordi skibet reelt er i uskadelig passage. Såfremt man vælger at standse et skib, vil der kunne være risiko for, at rederen eller dennes repræsentant indbringer sagen for retten. Hvis sagen tabes her, vil der efterfølgende opstå spørgsmål om erstatning. Man vil derfor oftest være henvist til at skrive til flagstaten, uagtet at dette ikke altid fører til videre handling. Det er endvidere oplyst, at hvis et skib f.eks. er for højt til at passere under Storebæltbroen, vil ønsket om at stoppe skibet mere være et spørgsmål om

Regler og håndhævelse af spiritussejlads

Søfartsstyrelsen 7. juni 2010

nødret end anvendelse af havretskonventionens bestemmelser om jurisdiktion. Skibet vil under alle omstændigheder være erstatningsansvarligt for eventuelle skader.

Det vil altid bero på et konkret skøn, om sejladsen giver anledning til mistanke om spiritussejlads, eller om skibet er omfattet af reglerne om uskadelig passage. Der vil dog næppe skulle ret meget til, før skibet kan standses – f.eks. hvis det sejler i zig zag eller lignende. Ved at indsamle robust dokumentation for skibets sejlads samt kommunikationen der er foretaget eller søgt foretaget, vil dette give grundlaget for det skøn som er foretaget i situationen.

Politiets medvirken

Politiet kan til enhver tid forlange, at personer, der er omfattet af bestemmelserne om spiritussejlads, foretager en udåndingsprøve⁷.

Endvidere kan politiet fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt bestemmelserne om spiritussejlads, eller vedkommende nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge⁸.

Standstning af et skib ved opankring eller anløb af en havn

Hvis et skib skal standses, vil dette nemmest kunne gøres ved, at skibet ankrer op på en anvist beskyttet ankerplads. Der vil herefter skulle foretages transport af politiet ud til skibet. Hvis det grundet omstændighederne vælges at lade et standset skib anløbe en havn, vil der kunne opstå en problemstilling med betaling af udgifterne. Desuden vil det kunne medføre en risiko at lade et skib anløbe en havn, hvis besætningen i forvejen ikke har været i stand til at sejle skibet forsvarligt på åbent vand. Det vil derfor oftest være at foretrække at lade skibet ankre op.

Fjernelse af skibsføreren fra et udenlandsk skib

I det seneste tilfælde, hvor et skib sejlede hasarderet, blev skibet anmodet om at ankre op, hvorefter politiet gik om bord. Efter en række konsultationer de danske myndigheder imellem, blev skibets fører taget med i land. Dette har rejst spørgsmålet om konsekvenserne ved at fjerne en skibsfører fra et skib.

Ifølge de internationale regler om vagthold i STCW koden, er den vagthavende navigatør førerens stedfortræder og er til enhver tid primært ansvarlig for skibets sikre navigering. Den eller de øvrige navigatører vil derfor træde i stedet for skibsføreren, mens skibet er liggende til ankers, hvis skibsføreren fjernes fra skibet. Hvis det efterfølgende ikke er muligt at lade skibsføreren vende tilbage til skibet, vil rederen skulle sørge for, at en ny skibsfører påmønstrer skibet, eller at en anden styrmand påmønstrer, hvis man udnævner en ombordværende styrmand til ny skibsfører, såfremt kvalifikationerne er i orden.

⁷ Lov om sikkerhed til søs, § 29 b, stk. 1.

⁸ Lov om sikkerhed til søs, § 29 b, stk. 2.