

Lagutskottets betänkande

1980/81:21

om lagstiftningen rörande onykterhet i trafik till sjöss

Ärendet

I betänkandet behandlas motionerna 1980/81:662, 899 och 1481, vari framställs önskemål om en ändring av sjölagens regel om onykterhet till sjöss.

I motion 1980/81:662 av Margareta Andrén (fp) och Elver Jonsson (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att lagförslag utarbetas innebärande att motsvarande trafikbrottslagstiftning skall gälla även för båttrafik.

I motion 1980/81:899 av Thure Jadestig (s) och Tyra Johansson (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att regeringen skyndsamt utreder möjligheten av att trafiknykterhetslagstiftningen också vidgas att gälla till sjöss.

I motion 1980/81:1481 av Eric Enlund m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om förslag till lagstiftning rörande s. k. promillegränser till sjöss i enlighet med vad som anförs i motionen.

I motiveringarna till yrkandena (motiveringen till motion 662 finns i motion 1980/81:295 och till motion 1481 i motion 1980/81:1479) framhåller motionärerna att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt och att utvecklingen också gått mot snabbare båtar med starka motorer. Enligt motionärerna är omkring 60 % av dem som årligen omkommer i samband med fritidsbåtsolyckor alkoholpåverkade. Motionärerna anser det rimligt att samma krav på nykterhet uppställs vid trafik på land och till sjöss och att promillegränser efter mönster av trafikbrottslagen bör införas för sjötrafiken.

Gällande ordning

Enligt trafikbrottslagen (1951:649) skall ansvar för rattfylleri ådömas den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Straffskalan upptar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall dömas den förare som av annat berusningsmedel varit så påverkad som nyss sagts. Ansvar för rattfylleri inträder vidare när någon fört motorfordon m. m. efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller mer. Uppgick

blodalkoholhalten inte till 1,5 promille men översteg den 0,5 promille döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen (1899:35 s. 1). I lagrummet stadgas straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart.

Frågans tidigare behandling

Under förarbetena till den nuvarande bestämmelsen i 325 § sjölagen diskuterades frågan om införande av en promillegräns för sjötrafikens del. Sjölagskommittén föreslog i sitt betänkande (SOU 1965:18) Fartygs befälhavare, Gemensamt haveri och dispasch, Ansvarsbestämmelser m. m. bl. a. en bestämmelse om straff för onykterhet som i huvudsak överensstämde med nu gällande regel. Kommittén avvisade tanken på att införa en promilleregul och hävdade att en sådan regel inte skulle vara generellt genomförbar för sjöfartens del på grund av de särpräglade förhållandena till sjöss. Redan valet av promillegräns skulle bli ett problem, eftersom de till sjöss starkt skiftande trafikförhållandena samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställde olika starka krav i nykterhethänseende.

På grundval av kommitténs förslag framlades i proposition 1966:145 förslag till ändringar i bl. a. sjölagen. Beträffande frågan om ansvar för onykterhet till sjöss anslöt sig föredragande statsrådet till kommitténs uppfattning att ansvarsbestämmelsen inte borde innehålla någon promilleregul. Han ansåg att det fanns starka skäl för att avstå från en sådan regel. Han pekade på bl. a. att en ändamålsenlig blodprovstagning ingalunda alltid kan äga rum samt att det inte kunde bortses från att handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal inte bara tjänstgör ombord utan också bor och tillbringar det mesta av sin fritid där. I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (1LU 1967:3) godtog första lagutskottet de redovisade skälen mot en promilleregul men underströk samtidigt vikten av att utredningen om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod användes som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottet påpekade dock att det inte ansåg frågan om en promilleregul vara slutligt löst utan att saken kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mer och övervakning genom sjöpolis förstärkts.

Spörsmålet blev ånyo föremål för riksdagens prövning åren 1970 och 1971 samt vid 1976/77 års riksmöte med anledning av motioner. År 1971 beslöt riksdagen överlämna motionen till fritidsbåtsutredningen medan motionerna vid de två andra tillfällena avslogs (1LU 1970:7, LU 1971:17 och LU 1976/77:2).

Vid 1977/78 års riksmöte aktualiserades åter frågan om sjölagens ansvarsregel med anledning av en motion om införande av regler om högsta tillåtna blodalkoholhalt vid trafik till sjöss. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1977/78:12) avstyrkte utskottet bifall till motionen. Utskottet framhöll att särskilda risker är förenade med alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar. Sålunda visade tillgänglig statistik att det årligen inträffar ett inte obetydligt antal olyckor med fritidsbåtar vid vilka personer i alkoholpåverkat tillstånd drunknar. Enligt utskottets mening fanns det därför anledning att närmare överväga åtgärder som är ägnade att motverka olycksriskerna.

Utskottet hänvisade till att fritidsbåtsutredningen behandlat frågan i ett år 1974 avlämnat betänkande och framhöll att de skäl som i betänkandet anförts mot en ändrad lagstiftning på området var tungt vägande. Ett slutligt ställningstagande i frågan från riksdagens sida borde dock anstå till dess regeringen prövat spörsmålet. Utskottet anförde vidare att det påtalade problemet hade samband med att allmänheten kunde antas sakna full insikt om faran av att använda alkohol ombord på fritidsbåtar. Utskottet ansåg det därför angeläget att, i enlighet med fritidsbåtsutredningens förslag, informationen till båtägarna om innehållet i gällande bestämmelser och om de risker som är förknippade med alkoholförtäring till sjöss starkt intensifierades och byggdes ut. Enligt utskottet var det betydelsefullt att en sådan informationskampanj snarast kom till stånd.

Fritidsbåtsutredningen m. m.

Som ovan berörts behandlade fritidsbåtsutredningen frågan om en skärpning av straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss. Utredningen slutförde sitt uppdrag år 1974 genom avlämnande av betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv, Samhället och fritidsbåtarna. Utredningen föreslog bl. a. obligatorisk registrering av fritidsbåtar samt flera andra åtgärder beträffande sådana båtar. I fråga om en promilleregulering anförde utredningen flera skäl mot lagstiftning. Utredningen framhöll bl. a. att kontrollen och övervakningen av regelns efterlevnad skulle hämmas av betydande praktiska svårigheter. Enligt kommittén var det mycket tveksamt om införandet av en promilleregulering skulle få nykterhetsfrämjande effekt utan en mycket omfattande och kostnadskrävande utbyggnad av bevakningsresurserna och en väsentligt utökad information. Speciellt svårlöst föreföll bevakningsproblemet vara beträffande landets många insjöar, där en mycket stor del av de mindre fritidsbåtarna finns. Det var enligt kommittén också i denna båtmiljö och bland dessa båtkategorier som ett stort antal olyckor enligt tillgänglig statistik inträffat. Kommittén ansåg vidare att statistiken avseende fritidsbåtsolyckorna ej kunde sägas utgöra ett tillfredsställande underlag för en skärpning av lagstiftningen eller för att ge denna en annan inriktning, t. ex. genom en promilleregulering. Kommittén anförde vidare bl. a. följande.

Båtlivets speciella villkor kan skapa särskilda problem vad gäller efterlevnaden av en promilleregler. Det finns ett stort antal båtar som används för övernattnings vid kortare eller längre färder. De ersätter i många fall fritidshuset och nyttjas över veckoslut, semestrar och annan ledighet för fisketurer och annan rekreation. Gemensamt för skilda användningsområden är emellertid att de används som bostad, vilket kan vålla gränsdragningsproblem vid rättstillämpningen. Även vid alkoholförtäring i en förtöjd båt – vilket rimligtvis inte kan förbjudas – kan väderleksförhållanden etc. nödvändiggöra förflyttning och förande av båten, vilket således skulle medföra brott mot bestämmelsen om promillegräns.

Det har i sammanhang, då promilleregler på sjön diskuterats, framförts argument mot promilleregler för yrkessjöfartens del med hänsyn till de speciella förhållanden de ombordanställda lever under. Man har emellertid därvid gjort gällande att det vore annorlunda med fritidsbåtarna och att det vore lämpligt med promilleregler för dessa båtar. Utredningen finner det emellertid svårt att argumentera för en strängare bestämmelse för fritidsbåtarna. Skälet för införande av en sådan bestämmelse är säkerhetsaspekten. Den skada en berusad person i ansvarig ställning ombord kan vålla torde vara så mycket mindre i en fritidsbåt än i ett fartyg. Det skulle sannolikt också vara nödvändigt att knyta promillebestämmelser till *föraren* vilket säkert skulle komma att vålla problem ur bevissynpunkt.

Avslutningsvis framhöll utredningen att starka skäl talade mot en lagstiftning men att ställningstagandet ej skulle ses som ett slutligt ställningstagande för lång tid framöver från samhällets sida. Den i betänkandet föreslagna förbättrade rapporteringen av fritidsbåtsolyckorna och den intensifierade bearbetningen av materialet från denna tillsammans med materialet från den likaledes föreslagna registreringen av vissa fritidsbåtar borde väsentligt kunna bidra till att bättre klarlägga alkoholens roll i olyckorna och även ange vägar till framtida åtgärder för att lösa detta problem. Det borde ankomma på båtmyndigheten att noga följa utvecklingen på detta område och att föreslå eventuella åtgärder.

I avvaktan på resultatet av denna verksamhet föreslog utredningen en starkt intensifierad och utbyggd information till båtägarna, dels om gällande bestämmelse i 325 § sjölagen, dels om de allmänna risker som är förenade med alkoholförtäring inte bara i samband med förande av fritidsbåt utan även vid vistelse ombord. Den föreslagna båtregistreringen torde enligt utredningen även skapa en ny och viktig möjlighet till direktkontakt med båtägarna – eller grupper av dessa – som bör kunna öka effekten av sådan information. Det borde ankomma på båtmyndigheten att närmare utforma denna informationsverksamhet.

Utredningens betänkande remissbehandlades. Vid remissbehandlingen uttalade sig rikspolisstyrelsen, sjösäkerhetsrådet och konsumentverket i frågan om införande av en promilleregler. Rikspolisstyrelsen och sjösäkerhetsrådet anslöt sig till utredningens synpunkter. Konsumentverket däremot ansåg att övertygande skäl förelåg för en promilleregler men att lagstiftning borde anstå i avvaktan på en informationskampanj för att öka allmänhetens förståelse för faran av att använda alkohol till sjöss.

Efter regeringens bemyndigande år 1975 tillkallades en särskild sakkunnig för att ytterligare pröva frågan om registrering av fritidsbåtar. Den sakkunnige avlämnade år 1977 betänkande (SOU 1977:25) Båtliv 2, Registerfrågan, vari framläggs förslag till olika alternativ för registrering av fritidsbåtar. Betänkandet, som remissbehandlats, är jämte fritidsbåtsutredningens förslag föremål för överväganden inom regeringskansliet.

I den i januari 1981 avlämnade propositionsförteckningen har en proposition rörande fritidsbåtstrafiken aviserats till den 31 mars 1981.

Utskottet

I motionerna 1980/81:662, 899 och 1481 framställs önskemål om ändring av sjölagens bestämmelser om ansvar vid onykterhet till sjöss.

Till stöd för önskemålet anför motionärerna att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt och att utvecklingen också gått mot snabbare båtar med starka motorer. Enligt motionärerna är omkring 60 % av dem som årligen omkommer i samband med fritidsbåtsolyckor alkoholpåverkade. Motionärerna anser det rimligt att samma krav på nykterhet uppställs vid trafik på land och till sjöss och att promillegränser efter mönster av trafikbrottslagen bör införas för sjötrafiken.

I motionerna 662 och 1481 begärs att riksdagen skall föreläggas förslag till erforderlig lagstiftning och i motion 899 att frågan skyndsamt skall utredas.

I 325 § sjölagen stadgas straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart. Beträffande den som är onykter vid förande av motorfordon m. m. gäller enligt trafikbrottslagen att straffansvar inträder när föraren varit så påverkad av starka drycker att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Straffskalan upptar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall dömas den förare som av annat berusningsmedel varit så påverkad som nyss sagts. Ansvar för rattfylleri inträder vidare när någon fört motorfordon m. m. efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller mer. Uppgick blodalkoholhalten inte till 1,5 promille men översteg den 0,5 promille döms föraren för rattnykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Enligt utskottets mening förhåller det sig otvivelaktigt så att alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar inte är förenligt med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Som motionärerna framhåller inträffar det sålunda årligen ett inte obetydligt antal olyckor med fritidsbåtar

vid vilka personer i alkoholpåverkat tillstånd omkommer. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att antalet fritidsbåtar ökat väsentligt under senare år finns det all anledning att se allvarligt på det problem som alkoholförtäring till sjöss utgör och överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att olycksriskerna skall minska.

Frågan om en skärpning av sjölagens straffbestämmelse efter mönster av trafikbrottslagen har, som närmare framgår av redogörelsen ovan (s. 2-5), övervägts flera gånger tidigare i olika sammanhang, bl. a. under fritidsbåtsutredningens arbete. De skäl som därvid anförts mot en ändrad lagstiftning på området har enligt utskottets mening inte förlorat sin bärkraft. Bl. a. är möjligheterna att övervaka efterlevnaden av en skärpt lagstiftning på området alltjämt mycket begränsade. Enligt utskottets mening synes i vart fall f. n. motionärernas förslag inte genomförbart.

I anslutning till det anförda vill utskottet erinra om vad utskottet framhöll år 1978 (LU 1977/78:12) vid behandlingen av ett likartat motionsyrkande, nämligen att problemet har samband med att allmänheten kan antas sakna full insikt om faran av att använda alkohol ombord på fritidsbåtar. Utskottet vill därför ånyo stryka under vikten av att båtägarna får tillfredsställande information om innehållet i gällande bestämmelser och om de risker som är förknippade med alkoholförtäring till sjöss.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen avslår motionerna 1980/81:662, 899 och 1481.

Stockholm den 23 april 1981

På lagutskottets vägnar

LENNART ANDERSSON

Närvarande: Lennart Andersson (s), Bernt Ekinge (fp), Inger Lindquist (m), Stig Olsson (s), Elvy Nilsson (s), Arne Andersson i Gamleby (s), Ingemar Konradsson (s), Olle Aulin (m), Owe Andréasson (s), Marianne Karlsson (c), Bengt Silfverstrand (s), Stina Andersson (c), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m) och Rune Torwald (c).

Reservation

Bernt Ekinge (fp) och Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 5 med orden "Enligt utskottets" och slutar på s. 6 med "till sjöss" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening förhåller det sig otvivelaktigt så att alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar inte är förenligt med de krav sjölivet ställer och

leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Som motionärerna framhåller inträffar det sålunda årligen ett betydande antal olyckor med fritidsbåtar vid vilka personer i alkoholpåverkat tillstånd omkommer. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att antalet fritidsbåtar ökat väsentligt under senare år finns det all anledning att se allvarligt på det problem som alkoholförtäring till sjöss utgör. I likhet med motionärerna anser utskottet således att det finns starka skäl som talar för en skärpning av gällande regler på området efter mönster av vad som gäller för vägtrafiken.

Frågan om en skärpning av sjölagens straffbestämmelse efter mönster av trafikbrottslagen har, som närmare framgår av redogörelsen ovan (s. 2-5) övervägts flera gånger tidigare i olika sammanhang, bl. a. under fritidsbåtsutredningens arbete. De skäl som därvid anförts mot en ändrad lagstiftning på området kan enligt utskottets mening inte helt fränkännas betydelse. När det som nu gäller att åstadkomma en attitydförändring i fråga om alkoholförtäring till sjöss och därmed minska riskerna för allvarliga olyckor väger dessa skäl emellertid lätt.

På grund av det anförda delar utskottet den uppfattning som framförts i motion 899, nämligen att frågan om en ändring av 325 § sjölagen efter mönster av trafikbrottslagen skyndsamt bör utredas. Det får ankomma på regeringen att bestämma de närmare formerna för utredningsarbetets bedrivande. Ställningstagandet innebär att önskemålen i motionerna 662 och 1481 i väsentlig mån tillgodoses.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1980/81:899 och med anledning av motionerna 1980/81:662 och 1980/81:1481 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført om översyn av 325 § sjölagen.

