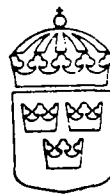


Regeringens proposition

1990/91:128

om sjöfylleri m.m.



Prop.
1990/91:128

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 7 mars 1991.

På regeringens vägnar

Odd Engström

Laila Freivalds

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag dels om vissa ändringar i bestämmelserna om onykterhet till sjöss, dels om en ny straffsanktionerad bestämmelse om störande sjötrafik.

Sjölagens onykterhetsbrott delas enligt förslaget in i två grader som kallas sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Vid bedömning av om ett brott skall anses som grovt skall förutom påverkansgraden särskilt beaktas om den uppgift gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller om framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Straffskalan för sjöfylleri föreslås vara böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt sjöfylleri fängelse i högst ett år.

Några promilleregler för sjötrafiken föreslås inte i detta ärende. Frågan skall i stället bli föremål för en särskild utredning.

Den föreslagna bestämmelsen om störande sjötrafik innebär att man vid sjöfärder är skyldig att anpassa färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att inte omgivningen störs i onödan. Straffet för överträdelse av bestämmelsen föreslås vara penningböter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1991.

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)

dels att 325, 332 och 334 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 324 a och 325 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

324 a §

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

325 §¹

Är den som framför fartyg eller *eljest* på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat *berusningsmedel*, att det *måste antagas*, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *han* till böter eller fängelse i högst *ett* år.

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss *och då är* så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller *något annat medel*, att det *kan antas*, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *för sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst *sex månader*.

325 a §

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

¹ Senaste lydelse 1986:297.

332 §²

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *inte skall ha rätt* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen *ofördröjligen* underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att *anställa* åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten *till besvär hos regeringen över sjöfartsverkets beslut* är inte inskränkt till viss tid.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 325 a, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han *för viss tid eller för alltid skall fräntas rätten* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen *samma dag* underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att *väcka* åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten *att överklaga sjöfartsverkets beslut till regeringen* är inte inskränkt till viss tid.

334 §³

Har flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff *ådömes ej* enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Har flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 325 a, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff *döms inte ut* enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1991.
2. Till och med utgången av år 1991 skall straffet för brott mot 324 a § vara böter, högst ettusen kronor.

² Senaste lydelse 1986:297.

³ Senaste lydelse 1986:297.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap.1§ luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s.1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap.1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § eller 325 a § sjölagen (1891:35 s.1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1991.

¹ Senaste lydelse 1990:1161.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 mars 1991

Närvarande: statsrådet Engström, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Freivalds, Wallström, Lööw, Persson, Molin, Sahlin, Åsbrink

Föredragande: statsrådet Freivalds

Proposition om sjöfylleri m.m.

1 Inledning

Utvecklingen av trafiken till sjöss har varit utomordentligt snabb under senare år och i många avseenden har sjötrafiken mer och mer kommit att likna trafiken på våra vägar. Antalet fritidsbåtar har ökat kraftigt och båtarna är också ofta större och snabbare. Ökningen av sjötrafiken gör att det blir än mer angeläget än tidigare att ställa höga krav på nykterhet till sjöss. Den gör också att behovet av aktsamhet och hänsyn i sjötrafiken blir större.

Frågan om att anpassa sjölagens bestämmelser om onykterhet till de bestämmelser som finns för vägtrafiken har aktualiserats i riksdagen, som ställt sig bakom ett uttalande av lagutskottet (LU 1987/88:23, rskr. 199) enligt vilket regeringen i lämpligt sammanhang bör överväga, om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss bör komma till uttryck genom en ändring av 325 § sjölagen (1891:35 s.1) så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen).

Inom justitiedepartementet har utarbetats departementspromemorian (Ds 1990:52) Sjöfylleri m.m. I promemorian föreslås bl.a. att sjölagens bestämmelser om onykterhet till sjöss delas in i två svårhetsgrader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri.

I promemorian föreslås också en straffsanktionerad bestämmelse om störande sjötrafik.

Promemorians lagförslag bör fogas som *bilaga 1* till protokollet i detta ärende.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av *hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, riksåklagaren (RÅ), brottförebyggande rådet (BRÅ), socialstyrelsen, transportforskningsberedningen, sjöfartsverket, sjösäkerhetsrådet, statens väg- och trafikinstitut (VTI), kustbevakningen, juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, rikspolisstyrelsen (RPS), polismyndigheten i Stockholm, Sveriges advokatsamfund, Centralorganisationen SACO, Svenska tulltjänstemanna-*

förbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Föreningen Sveriges åklagare, Föreningen Sveriges polischefer, Nämnden för båtlivsutbildning (NFB), Sveriges redareförening, Svenska kryssarklubben, Svenska båtiononen och IOGT-NTO-Rörelsen.

RÅ har överlämnat yttranden från *överåklagarna vid åklagarmyndigheterna i Stockholm, Göteborg och Malmö* samt från *överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Stockholm, Jönköping, Kalmar och Luleå*. Överåklagaren vid regionåklagarmyndigheten i Stockholm har vid sitt yttrande fogat yttranden från *chefsåklagaren i Handen* och *distriktsåklagaren Erik Hasselrot*. RPS har överlämnat yttranden från *polismyndigheterna i Göteborg och Malmö*.

En skrivelse har kommit in från *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)*.

En sammanställning av remissyttrandena har upprättats inom justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 88-1480).

Kommittén (Kn 1981:02) för undersökning av allvarliga olyckshändelser (katastrofkommissionen) lade i februari 1990 fram betänkandet (SOU 1990:15) Beredskapen mot oljeutsläpp till sjöss. I betänkandet föreslås bl.a. att lagstiftningen om straff för onykterhet till sjöss ses över. För straffansvar bör, enligt kommissionen, gälla samma bestämmelser om alkoholkoncentration i blodet som i trafikbrottslagen.

Betänkandet har remissbehandlats av försvarsdepartementet. Frågan om onykterhet till sjöss har därvid kommenterats av *kustbevakningen, Svenska petroleuminstitutet* och *Sveriges redareförening*.

RÅ har överlämnat yttranden från *överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Göteborg, Malmö, Kalmar och Härnösand*. Överåklagaren vid regionåklagarmyndigheten i Kalmar har vid sitt yttrande fogat yttranden från *chefsåklagarna i Kalmar och Karlskrona*.

En sammanställning över remissyttrandena beträffande frågan om onykterhet till sjöss har upprättats inom justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet.

Jag kommer nu att ta upp de frågor som behandlas i promemorian och i betänkandet beträffande regleringen av onykterhet till sjöss.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 21 februari 1991 att inhämta lagrådets yttrande över lagförslag som utarbetats i ärendet. De till lagrådet remitterade lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Lagrådet har den 25 februari 1991 lämnat förslagen utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har en ändring av redaktionell karaktär gjorts i lagtexten.

Lagrådets yttrande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

2 Bakgrund

2.1 Gällande rätt

Sjölagen

I 324 § sjölagen finns ansvarsbestämmelser om vårdslöshet i sjötrafik. Där stadgas att den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka skall dömas, om inte oaktsamheten är ringa, till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt, är straffskalan fängelse i högst två år.

I 325 § sjölagen föreskrivs straff för den som framför fartyg eller annars på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och som 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 omfattar böter eller fängelse i högst ett år. Bestämmelsen har inte ändrats mer än i formellt hänseende sedan den infördes i lagstiftningen år 1966.

Vissa andra sjörättsliga regleringar

I 2 kap. sjötrafikförordningen (1986:300) finns bestämmelser om föreskrifter för sjötrafiken. I 1 § finns ett bemyndigande för sjöfartsverket att meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till sjösäkerheten vid förande av fartyg. Enligt 2 § får länsstyrelsen i samråd med sjöfartsverket meddela föreskrifter om bl.a. fartbegränsning och om andra begränsningar och förbud som avser rätten att använda ett vattenområde för trafik med fartyg under vissa närmare angivna förutsättningar (andra stycket). I tredje stycket anges att länsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket får meddela även andra föreskrifter om användandet av Sveriges sjöterritorium när de är av tillfällig natur. Ansvarsbestämmelserna finns i 5 kap. 1 § 3 där det anges att den som bryter mot bl.a. föreskrift som har meddelats med stöd av 2 kap. 1 eller 2 § döms till böter.

Med stöd av dessa bestämmelser har länsstyrelser utfärdat lokala föreskrifter om hastighetsbegränsningar, förbud mot trafik med motordrivna fartyg, m.m.

Trafikbrottslagen, järnvägssäkerhetslagen och vägtrafikkungörelsen

I 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen finns bestämmelser om rattfylleri och grovt rattfylleri. Bestämmelserna fick sin nuvarande lydelse år 1990 (SFS 1990:149).

Bestämmelserna om rattfylleri inleds med en promilleregeln som straffbelägger framförande av motordrivna fordon om föraren har en alkoholhalt i blodet som uppgår till minst 0,2 promille eller motsvarande värde för alkoholhalten i utandningsluften. Därefter följer en straffbestämmelse om s.k. kliniskt rattfylleri. Med detta uttryck avses att föraren är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet.

I bestämmelsen om grovt rattfylleri anges vissa omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Förutom ett värde för alkoholhalten i förarens blod eller utandningsluft (1,5 promille resp. 0,75 milligram per liter luft) nämns i bestämmelsen annan avsevärd påverkan av alkohol eller något annat medel samt påtaglig fara för trafiksäkerheten som sådana omständigheter som skall beaktas särskilt i sammanhanget. Också andra omständigheter kan emellertid kvalificera brottet som grovt.

Straffskalan för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst ett år.

I allt väsentligt motsvarande straffbestämmelser finns i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) beträffande den som för maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Järnvägssäkerhetslagen innehåller dessutom en bestämmelse om ansvar för den som utan att föra sådant fordon vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt. Straffskalan är böter eller fängelse i högst ett år.

I 1 § första stycket trafikbrottslagen finns ansvarsbestämmelser om vårdslöshet i trafik. Brister en vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är inte oaktsamheten ringa, döms enligt dessa bestämmelser för vårdslöshet i trafik till böter. I andra stycket finns ansvarsbestämmelser om grov vårdslöshet i trafik.

I vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK) finns regler för trafik med motordrivna fordon. I 116 § anges att fordonsförare skall behandla fordonet så att det inte bullrar onödigt mycket. Det anges också att föraren i möjligaste mån skall se till att fordonet inte släpper ut avgaser i sådan mängd att de förorsakar olägenheter. Bestämmelsen i 117 § tar sikte på körningar som är onödiga och störande. Där sägs att sådan körning inte får äga rum med motordrivet fordon vid bostadsbebyggelse. Det anges också att färdväg, hastighet och färdväg i övrigt skall anpassas så att andra inte störs i onödan. Dessa regler är straffsanktionerade genom 164 § 10 VTK. Där sägs att den som bryter mot bl.a. 116 och 117 §§ skall dömas till böter, högst ettusen kr.

2.2 Utländsk rätt m.m.

Danmark

I dansk rätt föreskrivs straff för en skeppsförare, som utför arbete ombord på ett skepp, om han har använt alkohol eller andra rusmedel i en sådan omfattning att han är ur stånd att utföra sin tjänst på fullt betryggande sätt. Straffet är böter eller haefte (ett kortvarigt fängelsestraff).

I Finland döms den för fylleri i sjötrafik som framför fartyg efter att ha förtärt alkohol eller annat rusmedel i sådan mängd att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt eller alkoholhalten i blodet medan uppgiften handhas eller därefter är minst 1,5 promille när omständigheterna är sådana att gämingen är ägnad att äventyra annans säkerhet. Straffskalan uppstår böter eller fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik döms även ett fartygs befälhavare, styrman eller lots eller någon annan person i tjänst på fartyget som efter att ha förtärt nyss nämnda mängd alkohol eller rusmedel och under i övrigt samma omständigheter manövrerar fartyget eller handhar uppgift av väsentlig betydelse för dess trafiksäkerhet.

Med fartyg avses i finsk rätt inte roddbåt, segeljolle eller annan därmed jämförbar farkost.

Norge

I norsk rätt föreskrivs ansvar för förare av skepp, maskinist, styrman, steward, telegrafist, skeppselektriker eller lots som avsiktligt eller oaktsamt berusar sig under tjänsten eller när den förestår. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år.

Straffelovrådet har fått i uppdrag att utreda frågan om en fast promillegräns för båtförare och för manskap och besättningsmedlemmar ombord på båten.

2.3 Vissa tidigare överväganden om regleringen av nykterhet i sjötrafiken

Frågan om en anpassning av sjölagens bestämmelser om onykterhet till de bestämmelser som finns för vägtrafiken har vid flera tillfällen aktualiserats motionsvägen i riksdagen.

Som jag tidigare redovisat har lagutskottet i ett betänkande som riksdagen ställt sig bakom (LU 1987/88:23, rskr. 199) anfört att regeringen bör i lämpligt sammanhang överväga om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss bör komma till uttryck genom en ändring i 325 § sjölagen så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt trafikbrottslagen.

Utskottet underströk i sitt betänkande att alkoholförtäring i samband med sjötrafik inte är förenlig med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Utvecklingen när det gäller antalet fritidsbåtar och deras utrustning och fartegenskaper medförde enligt utskottets mening att man i högre grad än förr måste inskräpa kravet på nykterhet till sjöss. När det gäller anpassningen till den påföljdspraxis som tillämpas vid rattfylleri framhöll emellertid utskottet att hänsyn måste tas till att sjölagens bestämmelser har ett betydligt vidare tillämpningsområde än trafikbrottslagens. Bl.a. pekade utskottet på att sjölagens regler inte gäller endast den som för fartyget utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord samt att reglerna gäller inte bara motordrivna forskaffningsmedel utan även t.ex. segelbåtar

och roddbåtar. Utskottet konstaterade mot den bakgrunden att det även i fortsättningen måste finnas ett betydande utrymme för att döma ut böter som påföljd vid onykterhet till sjöss liksom annars för en nyanserad bedömning av varje enskilt fall.

I betänkandet diskuterade utskottet även frågan om att införa promille-regler i sjölagen men utskottet ställde sig, i likhet med vid flera tidigare tillfällen, avvisande till att i sjölagen införa särskilda ansvarsregler som anknyter till promillehalten. Utskottet uttalade därvid bl.a. att man inte borde införa ansvarsregler vars efterlevnad i praktiken inte kan övervakas.

Frågan har därefter behandlats även i lagutskottets betänkanden 1989/90:LU8 och LU15.

Frågan om att införa en promilleregler för sjötrafikens del efter mönster av trafikbrottslagen har även diskuterats i flera andra sammanhang. Den behandlades under förarbetena till den nuvarande straffbestämmelsen om onykterhet till sjöss (prop. 1966:145, 1 LU 1967:3) och av fritidsbåtsutredningen (SOU 1974:95 s. 79 f).

Frågan har även aktualiserats inom Nordiska rådet. Social- och miljöutskottet behandlade vid sina möten i november 1988 och i januari 1989 ett medlemsförslag om samordnad insats för minskat alkoholbruk i Norden (A 846/s). I medlemsförslaget hemställdes att Nordiska rådet skulle rekommendera Nordiska ministerrådet att utarbeta ett tidsbestämt aktionsprogram för att uppfylla Världshälsoorganisationens (WHO) mål om en 25-procentig minskning av alkoholkonsumtionen till år 2000, men dessutom bl.a. att samma regler som tillämpas på land avseende promillegränser och påföljder i trafiken skulle rekommenderas att gälla även till sjöss. Social- och miljöutskottet inskränkte sin hemställan till Nordiska rådet till att omfatta det ovan angivna aktionsprogrammet. Nordiska rådet beslutade den 3 mars 1989 att följa social- och miljöutskottets rekommendation.

I social- och miljöutskottets betänkande uttalades emellertid att den starkt ökande trafiken med fritidsbåtar och antalet alkoholrelaterade båtolyckor gjorde det rimligt att frågan om samma promillegränser till sjöss som vid trafik till lands skulle utredas i samband med det tidsbegränsade aktionsprogrammet.

Med anledning av rekommendationen har ministerrådet i meddelande redovisat vilka åtgärder som vidtagits i Danmark, Finland, Norge och Sverige samt anfört att det för närvarande inte är möjligt att utlova något tidsbestämt aktionsprogram för att uppfylla WHO:s mål.

Socialstyrelsen har år 1989 lagt fram ett handlingsprogram för förebyggande åtgärder. Programmet utgör den första delen i ett mer omfattande alkoholpolitiskt handlingsprogram för att minska alkoholkonsumtionen med 25 % till år 2000. Bland de åtgärder som socialstyrelsen anser bör prioriteras anges i handlingsprogrammet att man bör verka för att ingen alkohol konsumeras i situationer som ställer särskilda krav på reaktionsförmåga och omdöme. I detta hänseende föreslår socialstyrelsen bl.a. att regeringen verkar för att lagstiftningen jämställer onykterhet till sjöss med onykterhet i trafiken samt att kontrollen ökas av nykterheten hos båtförare.

2.4 Några statistiska uppgifter

Fritidsbåtolyckor

Sjösäkerhetsrådet ger årligen ut en redovisning av allvarigare fritidsbåtolyckor. Av redovisningen för år 1989 framgår bl.a. följande.

Under år 1989 omkom 63 personer vid 58 olyckor med fritidsbåtar. Av dessa personer var 55 % alkoholpåverkade. Av de som omkom under åren 1986, 1987 och 1988 var 43, 63 resp 79 % alkoholpåverkade.

Beträffande olyckorna som skedde under år 1989 lämnas vissa uppgifter om de närmare omständigheterna i redovisningen.

Knappt hälften av de som omkom (31 personer) förolyckades i samband med fritidsfiske. Många av de omkomna färdades i små, öppna båtar (28 personer i öppen båt med motor och 17 i roddbåt eller jolle). När det gäller typ av olycka kan sägas att fall över bord är den i särklass vanligaste orsaken (34 omkomna), närmast följd av kantring (15 omkomna). Kollision med annan båt var inte olycksorsak i något fall och endast i ett fall var kollision med annat föremål orsak till olyckan. Beträffande typen av olycksplats kan sammanfattningsvis sägas att de flesta olyckorna, liksom under tidigare år, skedde på mindre insjöar.

Sjöräddningsinsatser

Av de sjöräddningsinsatser som gjordes under år 1989 beträffande fritidsbåtar förorsakades 46 % av motorhaveri och 30 % av grundstötning.

Statistik beträffande yrkessjöfarten

Sjöfartsverket sammanställer uppgifter om till verket rapporterade sjöolyckor med svenska handels- och fiskefartyg. Enligt den senaste statistiken (sjöfartsverkets meddelanden nr 3 1989), som gäller år 1986, rapporterades 200 olyckor med svenska fartyg till sjöfartsverket. I sjöfartsverkets redogörelse anges inte i något fall drogpåverkan som sannolik orsak eller som en omständighet som har bidragit till olyckan.

Statistik om brott mot 325 § sjölagen

Från statistiska centralbyrån har inhämtats statistik över lagföringar för brott mot 325 § sjölagen under åren 1973–1988. Av statistiken framgår bl.a. följande.

Lagföringar som gällt brott endast mot 325 § sjölagen

I de lagföringar som gällt brott endast mot 325 § sjölagen har påföljden genomsnittligt bestämts till fängelse i ca 4 % av fallen. Andelen fängelsedomar har varierat de olika åren mellan 0 och ca 7 %. Knappt 40 % av de lagförda har även lagförts för trafiknykterhetsbrott under åren 1973–1987. För dessa är motsvarande siffror ca 5 % resp. 0 – ca 11,5 %.

Den genomsnittliga andelen bötesstraff vid lagföringar som gällt brott endast mot 325 § sjölagen har varit ca 90 % med en variation de olika åren mellan 84 och 98 %.

Lagföringar i de fall där brott mot 325 § sjölagen varit huvudbrott

I genomsnitt har påföljden bestämts till fängelse i ca 6 % av fallen. Variationen för de olika åren är 0 – ca 13 %. Drygt 40 % av de lagförda personerna har också lagförts för trafiknykterhetsbrott under åren 1973-1987. Motsvarande siffror för dem är ca 10 % resp. 0 – ca 21 %.

Andelen bötesstraff vid lagföringar där brott mot 325 § sjölagen varit huvudbrott är genomsnittligt ca 85 % med en variation de olika åren mellan 75 och 92 %.

3 Allmän motivering

3.1 Allmänna utgångspunkter

Båtlivet blir för allt fler människor en källa till avkoppling och rekreation. Den stora naturtillgång vi har i våra kuster, sjöar och andra vatten utnyttjas av fler och fler med eller utan båt. Det är viktigt att det kan ske under så trygga och angenäma former som möjligt.

Under senare år har antalet fritidsbåtar ökat kraftigt och trafiken i våra vatten har därmed blivit allt tätare. Till bilden hör också att många fritidsbåtar numera utrustas med starka motorer som medger att båtarna kan framföras med i vissa fall mycket höga farter. Utvecklingen har enligt min mening medfört att det har blivit ännu viktigare än tidigare att inskräpa kraven på såväl nykterhet som ett hänsynsfullt beteende i övrigt till sjöss.

Ju livligare trafiken till sjöss är desto viktigare är det att båt färder sker på ett sätt som inte utsätter andra som vistas till sjöss för risker eller som onödigt stör eller medför andra olägenheter för omgivningen.

Arbetet med att skapa en säker och bra trafikmiljö har hög prioritet i vårt land. När det gäller trafiken till lands har trafiknykterhetsfrågan länge utgjort ett viktigt led i strävandena efter att förbättra säkerheten. Sverige får också, som jag har framhållit i tidigare lagstiftningsärenden, sägas tillhöra föregångsländerna på detta område. Man har här tidigare än i de flesta länder insett vikten av att genom en strikt lagstiftning inskräpa kravet på nykterhet i trafiken. Denna tradition har fortlöpande förts vidare. Sentida exempel på detta är den sänkning av gränsen för straffbar alkoholpåverkan som trädde i kraft förra året liksom även den möjlighet att använda alkoholutandningsprov som bevismedel i trafiknykterhetsmål som infördes år 1989.

När det gäller nykterheten i trafiken till sjöss är situationen delvis annorlunda. I sak har lagstiftningen inte ändrats sedan de första bestämmelserna som tog direkt sikte på denna fråga infördes år 1966.

Innan denna reglering infördes kunde den som varit onykter till sjöss dömas till ansvar enligt sjötrafikförordningens bestämmelse om vårdslöshet i trafik till sjöss. Enligt förarbetena var den bestämmelsen tillämplig i mera uppenbara fall av onykterhet. Lagföring kunde också ske med stöd av sjölagens och sjömanslagens bestämmelser om ansvar för den som vållar sjöolycka genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten.

Sedan den nuvarande regleringen infördes för 25 år sedan har såväl synen på vikten av nykterhet i trafik som förhållandena till sjöss förändrats i viktiga hänseenden. Det är därför angeläget att lagstiftningen såvitt möjligt anpassas till nutida krav. I det sammanhanget är det naturligt att göra jämförelser med trafiknykterhetsregleringen för trafiken i övrigt.

Ju högre farterna blir och ju mer båttrafiken tätar desto mer kan det sägas att förhållandena till sjöss kommer att likna dem som gäller för vägtrafiken beträffande krav på reaktionsnabbhet, gott omdöme och andra egenskaper som är viktiga i trafiksammanhang. Jag anser därför att det finns goda skäl att utgå ifrån de regler som finns för vägtrafiken när ändringar av 325 § sjölagen skall övervägas. Även av pedagogiska skäl kan det vara lämpligt att, så långt det på sakliga grunder är motiverat, ha likartade regelverk för trafiken till lands och till sjöss.

Samtidigt måste det hållas i minnet att förhållandena till sjöss på många viktiga punkter skiljer sig från de villkor som gäller för trafiken till lands. En viktig skillnad är att båtar på ett helt annat sätt än bilar och andra motorfordon fungerar både som fortskaffningsmedel och som bostad. En annan viktig skillnad är att det ofta är flera personer engagerade i framförandet av ett fartyg medan normalt endast en person kör en bil.

Sjölagens bestämmelser om nykterhet, som tar sikte på alla personer som utför viktiga uppgifter ombord, har även i andra avseenden betydligt större spännvidd i tillämpningsområdet än trafikbrottslagens. Straffansvaret gäller således inte bara motordrivna fartyg som i och för sig kan vara av högst varierande storlek utan även andra farkoster, t.ex. segelbåtar och roddbåtar. Alla dessa förhållanden som är speciella för sjötrafiken måste beaktas när förslag till ändringar av reglerna för onykterhet till sjöss övervägs.

Det finns alltså viktiga skillnader, varav jag nu bara har pekat på några, mellan trafiken till lands och till sjöss. Men likheterna är ändå stora, och i många fall saknas det anledning att anlägga något principiellt annorlunda synsätt på onykterhet till sjöss än det som tillämpas när det gäller vägtrafiken.

Enligt min mening är det därför en naturlig utgångspunkt att alla straffbestämmelser om trafiknykterhetsbrott, oavsett om det gäller bilar, tåg eller båtar, bör ha en likartad lagteknisk uppbyggnad. Genom en sådan ordning kommer de gemensamma, grundläggande värderingar som ligger bakom bestämmelserna att strykas under. Det är uppenbart att det finns en bred enighet om att alkohol i samband med väg-, tåg- eller båttrafik utgör en riskfaktor som är både onödigt och fullt möjligt att undvika. Det är viktigt att markera att principen att alkohol och trafik inte hör ihop gäller inte endast landtrafiken utan även sjötrafiken.

Ju tätare trafiken till sjöss blir desto viktigare blir det att trafikanterna, även i andra avseenden än när det gäller nykterhet, visar aktsamhet och hänsyn både till varandra och till andra som vistas på eller i närheten av sjön. Det kan hävdas att det regelverk som redan finns på området inte är utformat på ett sådant sätt att det täcker de behov som dagens sjötrafik för med sig. Ju tätare båttrafiken blir och ju fler de snabba båtarna med stora motorer blir desto större blir riskerna för att vissa båtförarens beteende kommer att medföra

olägenheter för omgivningen. Enligt min mening finns det därför ett behov av straffsaktionerade regler om skyldighet att ta hänsyn i sjötrafiken.

Jag övergår nu till att närmare behandla frågan om onykterhet till sjöss (avsnitt 3.2 och 3.3) samt frågan om straffreglering av vissa störande beteenden i sjötrafiken (avsnitt 3.4).

3.2 Promilleregler för sjötrafiken

Min bedömning: Det finns inte nu tillräckligt beredningsunderlag för att föreslå promilleregler för sjötrafiken. Frågan bör dock övervägas närmare. En utredning bör därför tillsättas. Utredningen bör få i uppdrag att överväga även andra frågor som kan ha samband med, eller vara av betydelse för frågan, om promillegränser för sjöfarande.

Bedömningen i departementspromemorian är att det i vart fall för närvarande inte kan anses finnas tillräckliga skäl för promilleregler men att det kan finnas anledning till förnyade överväganden mot bakgrund av den fortsatta utvecklingen, främst av trafiken med snabba motorbåtar, och de ställningstaganden den kan medföra när det gäller frågan om kompetenskrav eller andra behörighetsvillkor.

Enligt katastrofkommissionen bör lagstiftningen om straff för onykterhet till sjöss ses över och samma bestämmelser om alkoholkoncentrationen i blodet bör gälla för onykterhet till sjöss som de som finns i trafikbrottslagen.

Remissinstanserna: Majoriteten av de instanser som avgett remissyttrandet över departementspromemorian delar bedömningen i den. Många förordar dock uttryckligen att någon form av promilleregler för sjötrafiken införs. De argument som framförs för promilleregler är av skiftande slag. Många remissinstanser pekar på de processekonomiska vinster som skulle bli följden. Det är också många som framhåller att de likheter som finns med vägtrafiken motiverar ett likartat regelsystem. Vissa instanser har förslag om på vilken nivå en promillegräns bör ligga. En del instanser anser att promilleregler bör omfatta endast vissa kategorier av fartyg eller vissa delar av sjötrafiken. Konkreta förslag om hur promilleregler skall vara utformade har lämnats av några få remissinstanser. Flera instanser av dem som förordar promilleregler, däribland RÅ, RPS, VTI och MHF, framhåller att frågan behöver utredas ytterligare innan förslag kan läggas fram.

Remissutfallet över katastrofkommissionens förslag är blandat. Flera remissinstanser anser att den föreslagna kriminaliseringen bör gälla hela eller viss del av personalen ombord på fartyg. En instans anser att den föreslagna ändringen kräver en mer ingående motivering än vad som redovisats i betänkandet. Flera remissinstanser avstyrker förslaget eller är tveksamma till det.

Skälen för min bedömning: Som jag nyss berört anser jag att det är en naturlig utgångspunkt för övervägandena om hur straffbestämmelserna för onykterhet till sjöss bör vara utformade att dessa anpassas till den reglering

som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Detta talar naturligtvis för att promilleregler bör införas även när det gäller onykterhet till sjöss. För en sådan ordning talar också att viktiga delar av sjötrafiken väl kan jämföras med motorfordonstrafiken på land när det gäller de faror som alkoholpåverkan kan medföra.

Samtidigt är det dock uppenbart att promilleregler för sjötrafiken är förknippade med olika typer av problem. I promemorian lämnas en ingående redogörelse för dessa. En diskussion förs också om olika tänkbara avgränsningar av en promillereglering. Slutsatsen i promemorian är att det i vart fall för närvarande inte finns tillräckliga skäl för att införa promilleregler men att frågan kan behöva tas upp till förnyade överväganden mot bakgrund av den fortsatta utvecklingen av sjötrafiken och de ställningstaganden denna kan medföra när det gäller frågan om kompetenskrav eller andra behörighetsvillkor för olika delar av sjötrafiken.

De flesta av remissinstanserna har ställt sig bakom promemorians bedömning. Såvitt kan bedömas är det bara någon eller ett fåtal remissinstanser som är av den uppfattningen att det finns ett tillräckligt underlag för att nu införa promilleregler för sjötrafiken. Ett betydande antal av remissinstanserna förordar emellertid promilleregler och många anser att frågan bör utredas.

För egen del delar jag uppfattningen att det med nuvarande beredningsunderlag inte är möjligt att föreslå promilleregler för sjötrafiken. Men jag anser också att det är angeläget att frågan snarast blir föremål för förnyade överväganden. En utredning bör därför få i uppdrag att behandla frågan. Uppdraget bör även omfatta frågor om behovet av kompetenskrav eller behörighetsvillkor för vissa typer av sjötrafik liksom vissa andra frågor som kan ha samband med, eller vara av betydelse för, frågan om promilleregler.

Jag har i denna fråga samrått med chefen för kommunikationsdepartementet.

3.3 Uppbyggnad av sjölagens straffbestämmelser om onykterhet

Mitt förslag: Bestämmelserna i 325 § sjölagen om onykterhet till sjöss delas in i två grader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri. I bestämmelsen om grovt sjöfylleri anges att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt skall beaktas om gärningsmannen har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, om den uppgift gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller om framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Förslaget i departementspromemorian överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: En stor majoritet av remissinstanserna tillstyrker förslaget. Göteborgs tingsrätt och överåklagaren vid regionåklagarmyndighe-

ten i Jönköping är dock kritiska mot den föreslagna gradindelningen. Polismyndigheten i Stockholm föreslår att straffansvaret inte skall omfatta färder med de allra minsta farkosterna. Även några andra remissinstanser har kritiska synpunkter på delar av förslaget. Endast Sveriges advokatsamfund avstyrker förslaget.

Skälen för mitt förslag

Den lagtekniska konstruktionen

Som jag tidigare har berört har konstruktionen av straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss inte ändrats sedan reglerna kom till på 1960-talet. Sedan dess har sjötrafiken genomgått stora förändringar och mer än tidigare kommit att likna trafiken till lands. I likhet med vad som föreslagits i promemorian och som tillstyrks av en stor majoritet av remissinstanserna har jag därför funnit att det är lämpligt att använda nykterhetslagstiftningen för landtrafiken som förebild för mina förslag om ändringar av regleringen för onykterhet till sjöss.

De gällande bestämmelserna om onykterhet till sjöss är i motsats till bestämmelserna om rattfylleri i trafikbrottslagen inte gradindelade. Det är endast genom den relativt vida straffskalan, böter eller fängelse i högst ett år, som det markeras att en gärning kan vara mer eller mindre allvarlig. Det finns anledning att anta att detta är en viktig orsak till att påföljdsbestämningen vid onykterhet till sjöss är så pass hög grad avviker från de principer som tillämpas för rattfylleri. Genom att dela in även bestämmelsen om onykterhet till sjöss i två grader skulle det kunna komma tydligare till uttryck att vissa gärningar bör bedömas strängare och att samma principer för påföljdsbestämningen bör gälla vid onykterhet till sjöss som vid rattfylleri.

I likhet med vad som förordas i promemorian föreslår jag därför att bestämmelsen om onykterhet till sjöss på samma sätt som trafikbrottslagens motsvarande föreskrifter indelas i en normalgrad av brottet där böter ingår i straffskalan och en grövre grad som inte ger möjlighet att döma till böter. Det innebär att huvudstadgandet skulle omfatta huvudsakligen de brott som inte är så allvarliga att de motiverar en annan påföljd än böter. Som lagutskottet har påpekat (LU 1987/88:23, s. 6) måste det ju även i fortsättningen finnas ett betydande utrymme för böter vid överträdelser av 325 § sjölagen.

Det grova brottet

Det grova brottet bör, liksom numera gäller i fråga om de övriga trafiknykterhetsbrotten, enligt min mening konstrueras på det sätt som normalt gäller för gradindelade brott. Det innebär att domstolen skall avgöra frågan om vilken grad av brottet som föreligger efter en samlad bedömning av omständigheterna i det konkreta fallet. I bestämmelsen bör dock anges vilka omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. En sådan ordning är ägnad att främja en enhetlig domstolspraxis.

En av de omständigheter som bör beaktas vid denna bedömning bör vara om gärningsmannen har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel.

Uttrycket "avsevärt påverkad" används även i övriga bestämmelser om trafiknykterhetsbrott och bör när det gäller onykterhet till sjöss i princip förstås på samma sätt som enligt dessa bestämmelser.

Av skäl som jag redovisat tidigare bör det inte nu, i motsats till vad som gäller vid andra trafiknykterhetsbrott, införas en särskild promillegräns som en av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Det utesluter inte att det är en fördel om det i förundersökningarna finns tillgång till analysbevis beträffande alkoholhalten i den misstänkte gärningsmannens blod eller, vilket kommer att bli alltnar vanligt, hans utandningsluft. I de fall där analysresultatet visar att alkoholhalten uppgått till minst 1,5 promille i blodet resp. 0,75 milligram per liter utandningsluft torde gärningsmannen, med hänsyn till vad som är känt om alkoholens inverkan på människan, i allmänhet få anses ha varit avsevärt påverkad. Avsevärd påverkan kan dock föreligga även vid lägre alkoholhalter. Eftersom bedömningen skall grundas på samtliga omständigheter bör det emellertid betonas att förhållandena med hänsyn till t.ex. typen av fartyg eller de uppgifter som den tilltalade fullgjort under färden kan ha varit sådana att brottet inte bör bedömas som grovt trots att den tilltalade varit avsevärt påverkad.

Andra omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömning av om brottet är grovt är om den uppgift på fartyget som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller om gäringen har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. De närmare övervägandena härom redovisas i specialmotiveeringen. Utöver de nu nämnda omständigheterna bör givetvis även andra förhållanden kunna beaktas. Även detta redovisas närmare i specialmotiveeringen.

Brottsbeteckningar

Det finns inte någon särskild brottsbeteckning i den nuvarande lydelsen av 325 § sjölagen. Av praktiska skäl finns det ofta ett behov av en vedertagen benämning av ett brott. Det behovet blir särskilt påtagligt vid brott som är gradindelade. Det förekommer nu relativt ofta att ett brott mot 325 § sjölagen benämns onykterhet till sjöss. Denna brottsbenämning är ganska otymplig och blir det ännu mer om uttrycket "grovt" skall läggas till. Jag föreslår i stället att brottet kallas *sjöfylleri* resp. *grovt sjöfylleri*. Detta ger en anknytning till trafikbrottslagens regler om rattfylleri och det gemensamma grundläggande i båda regleringarna markerar. Samtidigt indikerar beteckningen även det förhållandet att brottet, till skillnad mot vad som gäller för rattfylleri, omfattar inte bara den som är förare utan även andra personer som utför viktiga sysslor på fartyg.

Övriga frågor

Enligt den nuvarande bestämmelsen om onykterhet till sjöss krävs för ansvar att gärningsmannen är så påverkad "att det måste antagas" att han inte på ett betryggande sätt kan utföra sina uppgifter. Formuleringen skiljer sig från motsvarande bestämmelse om s.k. kliniskt rattfylleri i trafikbrottslagen enligt

vilken det räcker "att det kan antas" att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Straffbestämmelsen i sjölagen bör även i detta hänseende anpassas till trafikbrottslagen

Tillämpningsområdet för denna bestämmelse behandlades i samband med de nyligen genomförda ändringarna av trafikbrottslagen. I denna fråga sade jag (prop. 1989/90:2 s.36) bl.a. följande:

"Jag kan instämma i - - - att det uttryckssätt som används för att beskriva påverkansgraden - - - ger utrymme för olika tolkningar. Enligt min mening måste emellertid en bestämmelse av detta slag tolkas och tillämpas i ljuset av de kunskaper som vi har om alkoholens inverkan på körförmågan, den utveckling som skett av bl.a. trafikens omfattning och intensitet samt de förändringar som allmänt skett när det gäller inställningen till trafiksäkerhet och de krav som måste ställas på fordon, förare och uppträdande i trafiken. Det råder inte heller någon tvekan om att det i alla dessa hänseenden inträtt stora förändringar sedan uttryckssättet infördes i lagstiftningen. Samtliga talar också för en strängare syn på det kliniska rattfylleriet. Jag vill här endast erinra om att de s.k. olycksriskundersökningarna visar på dramatiskt höjda olycksrisker vid alkoholhalter som är klart under 1,5 promille.

Allmänt sett bör ansvar för kliniskt rattfylleri kunna komma i fråga så snart föraren varit så berusad att han vid en objektiv bedömning framstår som olämplig som förare. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör bl.a. ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillekörning. Ett annat synsätt skulle enligt min mening vara svårt att försvara sakligt. Det kan ju knappast vara rimligt att upprätthålla radikalt olika krav när det gäller påverkan vid överskridande av den i lagen fastställda promillegränsen å den ena sidan och ansvar för kliniskt rattfylleri å den andra."

I sitt yttrande över lagrådsremissen anförde lagrådet, utan att invända mot mina allmänna synpunkter, att de ändringar som föreslogs beträffande kliniskt rattfylleri, även om man skärpte kraven på betryggande körning, praktiskt sett inte innefattade någon mer vidsträckt nykriminalisering i förhållande till tidigare lagstiftning. Bakgrunden till lagrådets påpekande var att trafikbrottslagens bestämmelser om kliniskt rattfylleri främst tillämpas när det saknas bevisning om blodalkoholhalten. Lagrådet framhöll att en fällande dom därför i praktiken normalt förutsätter en utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt som ger tillräckligt underlag för slutsatsen att det är ställt utom varje rimligt tvivel att det kan antas att den tilltalade till följd av sin alkoholpåverkan inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Enligt lagrådets uppfattning skulle en sådan utredning knappast kunna åstadkommas med mindre den tilltalade förtärt alkohol som gett en betydligt högre alkoholhalt än 0,3 promille (som var den nedre gränsen i det av lagrådet granskade förslaget).

De bevisproblem som lagrådet berörde i sitt yttrande har, som jag nyss nämnde, sin bakgrund i att lagrådet utgått från att det i tillämpningen av trafikbrottslagens bestämmelse om kliniskt rattfylleri saknas utredning om alkoholhalten i blodet eller utandningsluften. Motsvarande problem kan naturligtvis uppkomma även vid tillämpning av sjölagens straffbestämmelser. Som jag nyss sagt är det en fördel om man har blodprov eller utandningsprov vid utredningen om misstänkta sjöfyllerier. En sådan utredning kan ge underlaget för en slutsats om att det inte kan antas att den tilltalade kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt även när det inte finns tillräcklig

bevisning av det slag som lagrådet angett. Det kan i detta sammanhang hänvisas bl.a. till den sammanställning av olika undersökningar om alkohol och trafik som finns i propositionen till de senaste ändringarna i trafikbrottslagen (prop 1989/90:2 s. 18 f, jfr även s. 31). Av den framgår att en försämrad körförmåga normalt inträder vid mycket låga blodalkoholhalter och därefter ökar kraftigt i förhållande till påverkansgraden. Men självfallet kommer det även i fortsättningen för straffansvar att krävas att det på grund av utredningen är ställt utom rimligt tvivel att den tilltalade faktiskt varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra de uppgifter som ålegat honom. Vilket mått av påverkan det förutsätter hänger förstås samman med arten av de uppgifter som den tilltalade haft att fullgöra. Mer komplicerade inslag kräver naturligtvis en än högre grad av nykterhet.

3.4 Störande sjötrafik m.m.

Mitt förslag: Straffbestämmelser om störande sjötrafik förs in i en ny 324 a § i sjölagen. Straffansvar föreskrivs för den som tar en sådan färdväg, håller en sådan hastighet eller annars med ett fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen. Brott mot bestämmelsen bestraffas med penningböter.

Förslaget i departementspromemorian överensstämmer i huvudsak med mitt förslag. I promemorian föreslås dock särskilda bestämmelser som tar sikte på onödigt buller och utsläpp av avgaser som orsakar olägenheter.

Remissinstanserna: Ungefär en tredjedel av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. Något fler anser att förslaget bör genomföras men med vissa ändringar, som främst är av lagteknisk natur. Knappt en tredjedel avstyrker förslaget. Många remissinstanser, både bland dem som tillstyrker och dem som avstyrker förslaget, befara att den föreslagna regleringen kommer att medföra problem från såväl övervaknings- som utrednings- och bevissynpunkt. Hovrätten för Nedre Norrland och Sveriges advokatsamfund anser att straffansvar för onödigt buller och utsläpp av avgaser bör kunna komma i fråga även när ett fartyg inte är under färd. BRÅ anser att straffskalan bör vara böter eller fängelse i högst sex månader.

Skälen för mitt förslag: Det framförs allt oftare kritik i massmedierna och i andra sammanhang mot hur framför allt vissa förare av fritidsbåtar beter sig i sjötrafiken. Kritiken gäller kanske främst de motorstarka båtarna men många av de beteenden som lyfts fram kan förstås även andra båtförare göra sig skyldiga till.

Det finns många olika exempel på båtmanövrar som är både onödiga och störande för omgivningen. Det kan gälla att någon, utan att i tid visa att han tänker iakta de väjningsregler som finns, framför en båt med sådan hastighet och kurs att andra personer som befinner sig till sjöss kan befara att en sammanstötning skall äga rum. Ett annat exempel är att någon hanterar båten på

ett sätt som i onödan stör medtrafikanter eller personer som idkar friluftsliv eller bor längs färdvägen. Onödiga störningar kan också uppstå genom starkt motorljud i närheten av fågelskyddsområden eller genom att någon kör på ett sådant sätt att svallvågor rivs upp och vållar problem för andra båtar, badande eller personer som vistas på land. Det kan också vara fråga om att någon under nattetid i onödan kör nära andra båtar eller boende på land.

Den lagreglering som finns särskilt för sjöfarten på detta område är bestämmelserna i 324 § sjölagen om vårdslöshet i sjötrafik. I förarbetena till lagrummet (prop. 1966:145 s.201) sägs att detta omfattar varje åtgärd eller underlåtenhet som strider mot gott sjömanskap och är ägnad att leda till sjöolycka. Med gott sjömanskap avses enligt propositionen närmast korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av sakläget och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn. Det sägs också att ordet sjöolycka skall ha samma vidsträckt betydelse som i t.ex. sjötrafikförordningen. Bestämmelsen täcker uppenbarligen normalt inte in förfaranden av det slag som jag nyss gett exempel på. Typiskt sett är det här fråga om handlingar som väl kan sägas vara hänsynslösa mot omgivningen men som inte behöver vara ägnade att leda till en sjöolycka.

Det har inte heller med stöd av sjötrafikförordningen utfärdats föreskrifter som reglerar den nu aktuella typen av handlingar.

Enligt min mening finns det ett klart behov av att försöka komma till rätta med den sorts beteenden i sjötrafiken som jag nyss gett exempel på. Som jag har varit inne på tidigare i anslutning till att jag behandlade frågan om sjöfylleri finns det numera många likheter mellan trafiken till lands och till sjöss. Även trafiken till sjöss kan, många gånger helt i onödan, vara störande eller medföra andra olägenheter både för medtrafikanter och för andra som vistas på eller i närheten av sjön. För egen del anser jag därför att det kan vara lämpligt att utgå i från de regler som gäller för landtrafiken när frågan om reglering av skyldigheten att i nu aktuella avseenden visa hänsyn i sjötrafiken skall övervägas.

För vägtrafiken finns bestämmelser i 1 § trafikbrottslagen om vårdslöshet i trafik. Dessutom finns straffsanktionerade bestämmelser i bl.a. 116 och 117 §§ VTK som tar sikte på hänsynslösa beteenden av det slag som jag nyss har nämnt.

Med hänsyn till den likhet som finns mellan land- och sjötrafiken är det enligt min mening befogat att i det nu aktuella avseendet ställa liknande krav på sjötrafiken.

Det bör därför i sjölagen tas in en bestämmelse om straffansvar för den som tar en sådan färdväg, håller en sådan hastighet eller annars med ett fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen. Genom en sådan bestämmelse markeras skyldigheten att vid båtfärder anpassa färdväg, hastighet och färd-sätt i övrigt så att färden orsakar så små störningar som möjligt för omgivningen.

Bestämmelsen kan självfallet tillämpas även i sådana fall då omgivningen störs i onödan genom buller eller avgasutsläpp. Jag vill i det sammanhanget framhålla att störningen inte nödvändigtvis behöver avse människor utan även kan gälla exempelvis djurlivet inom ett fågelskyddsområde. Mot den

bakgrunden anser jag, i motsats till vad som föreslås i promemorian, att det inte behöver införas några särskilda bestämmelser som tar sikte på buller eller avgasutsläpp.

I likhet med promemorians förslag är mitt förslag begränsat till störningar som uppkommer genom färd med ett fartyg. Vissa remissinstanser har föreslagit att regleringen skall omfatta även stillastående fartyg. Jag kan ha viss förståelse för dessa synpunkter men det framstår som tveksamt om problem med exempelvis buller från stillastående fartyg lämpligen bör lösas inom ramen för sjölagens bestämmelser. Jag är därför inte beredd att på grundval av det beredningsunderlag som nu finns föreslå någon reglering som tar sikte på fartyg som inte är i trafik. Jag vill emellertid erinra om att brottsbalkens bestämmelser om ofredande i vissa fall kan vara tillämpliga, om man stör andra genom oljud.

Det bör framhållas att mitt förslag, i likhet med promemorians, i princip omfattar alla former av sjötrafik. I praktiken torde den föreslagna bestämmelsen dock främst komma att få betydelse för fritidsbåttrafiken. Mot bl.a. den bakgrunden föreslogs i promemorian att ansvaret skulle inskränkas till den som framför ett fartyg. Såsom berörts av vissa remissinstanser kan en sådan avgränsning medföra vissa problem. Enligt mitt förslag kan därför även andra än förare drabbas av ansvar. Det framstår som naturligt att den som haft det avgörande inflytandet över det störande förfarandet normalt också skall vara den som hålls ansvarig för detta. Ofta är detta naturligtvis föraren men det kan också vara någon annan.

Beträffande frågan om var i sjölagen den reglering som jag nu har föreslagit bör tas in så anser jag att den lämpligen bör placeras i nära anslutning till 324 § med hänsyn till det samband som finns mellan de båda regleringarna. Men för att markera att det ändå finns stora skillnader i regleringarna bör den nya bestämmelsen placeras i en särskild paragraf. Jag föreslår därför att en ny 324 a § införs i sjölagen.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)
2. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

5 Specialmotivering

5.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)

324 a §

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straff för den som färdas med ett fartyg så att han i onödan stör omgivningen. Som exempel på förfaranden som kan vara störande nämns särskilt att man väljer en olämplig färdväg eller håller en hastighet som inte är anpassad efter förhållandena. Omgivningen kan dock störas även på andra sätt, exempelvis genom buller, avgasutsläpp eller onödiga svallvågor.

Vid bedömningen av om någon i onödan stör omgivningen måste hänsyn tas inte endast till störningens karaktär utan också till vilka krav som kan ställas på att undvika störningen genom att anpassa sättet att färdas. Detta innebär exempelvis att buller som i och för sig kan framstå som störande kan vara att bedöma annorlunda när det kommer från ett fartyg i yrkesmässig trafik än när det kommer från en fritidsbåt.

De närmare övervägandena bakom bestämmelsen har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.4).

Straffet är penningböter.

325 §

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för *sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader.

325 a §

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för *grovt sjöfylleri* till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Förslaget innebär att den nuvarande bestämmelsen i 325 § sjölagen om onykterhet till sjöss delas upp i två svårhetsgrader. Den ena brottstypen föreslås bli benämnd *sjöfylleri* och den andra *grovt sjöfylleri*.

Därmed kommer 325 § sjölagen att innehålla regler om *sjöfylleri* och en ny 325 a § att behandla grovt *sjöfylleri*.

Grundregeln om ansvar för *sjöfylleri* finns i 325 §. Den innebär att den skall dömas för *sjöfylleri* som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom.

När det gäller mindre båtar som kan föras av en person torde straff för *sjöfylleri* i första hand komma i fråga för den som styr båten. Även i sådana fall kan dock annan person som finns på båten ha ett sådant ansvar för färden att det kan komma i fråga att döma honom för *sjöfylleri*.

Uttrycket "berusningsmedel" i den nuvarande lagtexten har ersatts med "medel" i syfte att klart markera att bestämmelsen också omfattar påverkan av exempelvis sömmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Straffskalan är böter eller fängelse i högst sex månader. Det innebär att straffet i allmänhet kommer att bli böter. Om brottet är sådant att det anses motivera ett fängelsestraff, bör det normalt bedömas som grovt sjöfylleri. Vid flerfaldig brottslighet och återfall kan dock fängelse komma i fråga även för sjöfylleri.

I 325 a § föreskrivs ansvar för *grovt sjöfylleri*. Straffet är fängelse i högst ett år. Böter ingår inte i straffskalan.

Frågan om ett sjöfylleri skall anses grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I bestämmelsen har emellertid angetts att domstolen vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt skall beakta vissa förhållanden.

Den första omständighet som anges i lagtexten är om gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Vad som avses därmed har kommenterats i den allmänna motiveringen.

Den andra omständighet som är särskilt angiven i lagtexten är att den uppgift som gärningsmannen har haft att fullgöra på fartyget varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter. Det ligger i sakens natur att sådana omständigheter som fartygets storlek och med vilken fart det har framförts eller kan framföras bör ha betydelse vid bedömning av hur allvarlig gärningen är. Andra exempel på förhållanden som kan vara relevanta i detta sammanhang är väderleken liksom om färden sker i en livligt trafikerad farled eller om vattnen är särskilt svåmnavigerade på sätt som innebär ökade risker för att en sjöolycka skall inträffa.

Som en tredje omständighet som särskilt skall beaktas anges att gärningen har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. Bestämmelsen överensstämmer i detta hänseende med motsvarande reglering av grovt rattfylleri i trafikbrottslagen. När det gäller tillämpningsfrågorna gör sig också samma slags synpunkter gällande (se prop. 1989/90:2 s. 49 f.).

332 och 334 §§

Paragraferna har justerats så till vida att det gjorts en hänvisning även till de nya bestämmelserna i 325 a §. Dessutom har det gjorts ändringar av redaktionell natur. Däremot har det i paragrafema inte gjorts någon hänvisning till 324 a §.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1991.
2. Till och med utgången av år 1991 skall straffet för brott mot 324 a § vara böter, högst ettusen kronor.

Den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 juli 1991.

I prop. 1990/91:68 om ändring i brottsbalken m.m. (böter) har föreslagits bl.a. att uttrycket — böter, högst visst belopp i kronor — som används i enskilda straffbestämmelser för att ange penningböter skall bytas ut mot termen penningböter. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1992. Med anledning av dessa förslag har i 324 a § angetts att straffet är penningböter och i övergångsbestämmelsen att straffet t.o.m. utgången av år 1991 skall vara böter, högst ettusen kronor, vilket är maximibeloppet för penningböter i gällande rätt.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

I 1 § har gjorts en hänvisning även till den nya bestämmelsen i 325 a § sjölagen.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1),
2. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)

dels att 324, 325, 332 och 334 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 324 a och 325 a §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*324 §¹

Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om *ej* oaktsamheten är ringa, för *vårdslöshet* i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om *inte* oaktsamheten är ringa, för *oaktsamhet* i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, döms till fängelse i högst två år.

324 a §

Den som framför motordrivet fartyg och som behandlar detta så att det bullrar onödigt mycket eller i onödan släpper ut avgaser i sådan mängd att de orsakar olägenheter döms till böter, högst ettusen kronor.

Till samma straff döms den som framför fartyg och som därvid inte anpassar färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att inte omgivningen onödigtvis störs.

325 a²

Är den som framför fartyg eller *eljest* på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat *berushingsmedel*, att det *måste antagas* att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *han* till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som framför fartyg eller i *övrigt* på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss *och då är* så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller *något* annat *medel*, att det *kan antas* att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *för sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader.

¹ Senaste lydelse 1986:297.

² Senaste lydelse 1986:297.

325 a §

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. uppgiften till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter ställt särskilda krav på gärningsmannen eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

332 §³

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *inte skall ha rätt* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att anställa åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omdelbart hävas. Rätten till besvär hos regeringen över sjöfartsverkets beslut är inte inskränkt till viss tid.

334 §⁴

Har flera medverkat till gärning som som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff ådömes ej enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 325 a, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *skall fräntas rätten* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Har flera medverkat till gärning som som avses i 323, 324, 325, 325 a, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

³ Senaste lydelse 1986:297.

⁴ Senaste lydelse 1986:297.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297), 325 eller 325 a § sjölagen (1891:35 s.1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

¹ Senaste lydelse 1990:154.

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)

dels att 325, 332 och 334 §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 324 a och 325 a §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

324 a §

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

325 §²

Är den som framför fartyg eller *eljest* på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat *berusningsmedel*, att det *måste antagas*, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *han* till böter eller fängelse i högst *ett* år.

Den som framför fartyg eller i *övrigt* på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss *och då är så påverkad* av alkoholhaltiga drycker eller *något annat medel*, att det *kan antas*, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms *för sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst *sex månader*.

325 a §

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

² Senaste lydelse 1986:297.

332 §³

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *inte skall ha rätt* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen *ofördröjligen* underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att *anställa* åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten *till besvär hos regeringen över sjöfartsverkets beslut* är inte inskränkt till viss tid.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 325 a , 326, 327, 328 eller 329 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *skall fråntas rätten* att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen *samma dag* underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att *väcka* åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten *att överklaga sjöfartsverkets beslut till regeringen* är inte inskränkt till viss tid.

334 §⁴

Har flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff *å dömes ej* enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Har flera medverkat till gärning som avses i 323, 324, 325, 325 a , 326, 327, 328 eller 329 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff *döms inte ut* enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1991.

2. Till och med utgången av år 1991 skall straffet för brott mot 324 a § vara böter, högst ettusen kronor.

³ Senaste lydelse 1986:297.

⁴ Senaste lydelse 1986:297.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap.1§ luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297), 325 eller 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1991.

¹ Senaste lydelse 1990:1161.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1991-02-25

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt O. Hamdahl,
regeringsrådet Bertil Werner, justitierådet Ulf Gad.

Enligt protokoll vid regeringsammanträde den 21 februari 1991 har regeringen på hemställan av statsrådet Freivalds beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1), m.m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kammaråklagaren Agneta Isborn-Lind.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Propositionen.....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	1
Propositionens lagförslag.....	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 mars 1991.....	5
1 Inledning.....	5
2 Bakgrund.....	7
2.1 Gällande rätt.....	7
2.2 Utländsk rätt m.m.....	8
2.3 Vissa tidigare överväganden om regleringen av nykterhet i sjö- trafiken.....	9
2.4 Några statistiska uppgifter.....	11
3 Allmän motivering.....	12
3.1 Allmänna utgångspunkter.....	12
3.2 Promilleregler för sjötrafiken.....	14
3.3 Uppbyggnad av sjölagens straffbestämmelser om onykterhet.....	15
3.4 Störande sjötrafik m.m.....	19
4 Upprättade lagförslag.....	21
5 Specialmotivering.....	21
5.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1).....	21
5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.....	24
6 Hemställan.....	24
7 Beslut.....	24
Bilaga 1 Promemorians lagförslag.....	25
Bilaga 2 Lagrådsremissens lagförslag.....	28
Bilaga 3 Lagrådets yttrande.....	31