

## Lagutskottets betänkande

1977/78:12

med anledning av motion om lagstiftningen rörande onykterhet vid trafik till sjöss.

### Motionen

I motionen 1977/78:419 av Margareta Andrén (fp) och Elver Jonsson (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning som innebär skärpta straffbestämmelser vid onykterhet i samband med trafik till sjöss.

Enligt motionärerna uppgick antalet drunknade under 1977 till 238 personer, vilket är 19 fler än under 1976. Ökningen berodde, anfördes det vidare, i första hand på småbåtsolyckorna. Dessa krävde nämligen 1977 ca 63 % fler drunknade än de gjorde 1976. Motionärerna upplyser att enligt Svenska livräddningssällskapet-Simfrämjandet har därigenom en ökning skett från 70 till 114 drunkningsoffer. Dessa 114 utgör nästan hälften av alla som drunknade under hela året.

Motionärerna framhåller att en del av ökningen visserligen kan tillskrivas det större antal småbåtar som nu finns men att en stor del av orsakerna till de tragiska båt- och drunkningsolyckorna är en ökande alkoholförtäring i samband med sjöturer. En undersökning som gjordes för några år sedan visade att åtskilligt fler än hälften av alla som drunknade var alkoholpåverkade.

När det gäller motorfordonstrafik, fortsätter motionärerna, är alla numera överens om att alkohol och trafik inte hör ihop, även om alltför många förare ändock nonchalerar denna livsviktiga regel. Men när det gäller trafiken till sjöss tycks medvetandet om alkoholen som en trafikfara vara dåligt utvecklat. Just därför anser motionärerna det vara en stor brist att inte trafiknykterhetslagstiftningen gäller även för trafik till sjöss. Att efterlevnaden är svår att kontrollera kan inte få hindra lagstadgade bestämmelser och straffansvar vid framförande av fordon till sjöss i alkoholpåverkat tillstånd.

### Gällande ordning

Enligt trafikbrottslagen (1951:649) skall ansvar för rattfylleri ådömas den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen. 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 uppftar 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 till sjöss starkt skiftande trafikförhållanden samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställde olika starka krav i nykterhetshänseende.

På grundval av kommitténs förslag framlades i propositionen 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 utredning om alkoholkoncentrationen i järningsmannens 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 med anledning av motioner. År 1970 avslogs motionsyrkandena under

hänvisning till riksdagsbehandlingen 1967 (1LU 1970:7). I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av 1971 års motion (LU 1971:17) framhöll lagutskottet att en generell promilleregler inte var genomförbar då men att frågan framdeles kunde komma i ett annat läge. För fritidsbåtarnas del ansåg lagutskottet lämpligt att den år 1970 tillsatta fritidsbåtsutredningen övervägde frågan om införande av särskilda promilleregler vid trafik med fritidsbåtar. Motionen överlämnades därför till utredningen för övervägande.

Vid 1976/77 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 1976/77:2) avstyrkte utskottet bifall till motionen. Utskottet hänvisade till det utredningsarbete som utförts av fritidsbåtsutredningen och framhöll att regeringens ställningstagande till utredningens förslag borde avvaktas, innan frågan slutligen prövades av riksdagen. Utskottet anförde vidare att problemet med alkoholförtäring i samband med sjötrafik måste ses mot bakgrund av det förhållande att allmänheten inte kan antas ha full förståelse för faran av att använda alkohol till sjöss. Detta förhållande ledde utskottet till den uppfattningen att man snarast borde vidta åtgärder för att informera båtägarna om gällande bestämmelser och om de risker som är förenade med alkoholförtäring ombord. Förslag om en starkt intensifierad och utbyggd information i detta avseende hade också framlagts av fritidsbåtsutredningen. Med hänsyn till frågans vikt ville utskottet understryka betydelsen av att en sådan informationskampanj kommer 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, Samhälle och fritidsbåtarna. Utredningen föreslog bl. a. obligatorisk registrering av fritidsbåtar samt flera andra åtgärder beträffande sådana båtar. I fråga om en promilleregler 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 promilleregler 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 promilleregler. 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 övernattnin g 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 promilleregulering 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 betänkandet (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. Enligt ett uttalande av jordbruksministern vid besvarandet av en fråga om förslag beträffande fritidsbåtar den 31 januari 1978 (rd 67 s.) är det regeringens strävan att hinna förelägga riksdagen ett samlat förslag på grundval av utredningsbetänkandena under år 1978.

### Utskottet

I motionen yrkas att riksdagen skall föreläggas förslag till lagstiftning som innebär skärpta straffbestämmelser vid onykterhet i samband med trafik till sjöss. Motionärerna hänvisar till att antalet småbåtsolyckor, vid vilka personer drunknat, ökat och att detta bl. a. beror på att alkoholförtäring i samband med sjöturer blivit vanligare. Enligt motionärerna är det en brist att inte trafiknykterhetslagstiftningen är tillämplig även vid trafik till sjöss.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen. 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 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 förare för rattnykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

I likhet med motionärerna anser utskottet att särskilda risker är förenade med alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar. Sålunda visar tillgänglig statistik att det årligen inträffar ett inte obetydligt antal olyckor med fritidsbåtar vid vilka personer i alkoholpåverkat tillstånd drunknar. Enligt

utskottets mening finns det därför anledning att närmare överväga åtgärder som är ägnade att motverka olycksriskerna.

Frågan om införande av en promillegräns för sjötrafikens del har, som närmare framgår av redogörelsen ovan (s. 2), övervägts flera gånger tidigare bl. a. i samband med fritidsbåtsutredningens arbete. Utredningen har därvid funnit att flera skäl talar mot att promilleregler införs beträffande trafik med fritidsbåtar. Utredningens betänkande är jämte ett år 1977 framlagt betänkande med förslag till olika alternativ för registrering av fritidsbåtar f. n. föremål för överväganden inom regeringens kansli.

Enligt utskottets mening är de skäl som anförts mot en ändrad lagstiftning på området tungt vägande. Ett slutligt ställningstagande i frågan från riksdagens sida bör dock anstå till dess regeringen prövat spörsmålet. Utskottet vill utöver det anförda framhålla att det i motionen påtalade problemet har samband med att allmänheten kan antas sakna full insikt om faran av att använda alkohol ombord på fritidsbåtar. Utskottet anser 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 intensifieras och byggs ut. Som utskottet år 1976 underströk, då ett likartat motionsyrkande prövades av riksdagen, är det betydelsefullt att en sådan informationskampanj snarast kommer till stånd.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet  
att riksdagen avslår motionen 1977/78:419.

Stockholm den 28 februari 1978

På lagutskottets vägnar

LENNART ANDERSSON

*Närvarande:* Lennart Andersson (s), Inger Lindquist (m)\*, Stig Olsson (s), Elvy Nilsson (s), Bernt Ekinge (fp), Arne Andersson i Gamleby (s), Sonja Fredgardh (c), Ingemar Konradsson (s)\*, Owe Andrésson (s)\*, Stina Andersson (c), Anne-Marie Gustafsson (c), Bengt Silfverstrand (s), Joakim Ollén (m)\*, Alfred Håkansson (c)\* och Margit Odelsparr (c)\*.

---

\*Ej närvarande vid betänkandets justering