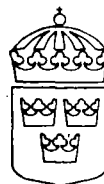


Lagutskottets betänkande

1987/88:23

om onykterhet till sjöss, m. m.



LU
1987/88:23

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet dels en motion som tar upp vissa frågor om onykterhet till sjöss, dels en motion vari begärs obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Utskottet avstyrker motionerna.

Motionerna

1987/88:L607 av Sture Thun och Torsten Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ekonomiskt skydd för tredje man även vid sjöolyckor.

1987/88:L904 av Elver Jonsson m.fl. (fp, s, m, c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bestämmelser i sjölagen om onykterhet till sjöss där påföljden vid fylleriförseelser bedöms lika strängt som liknande förseelser till lands,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förslag till lagändring så att den till lands tillämpade promillelagen även kommer att gälla för trafik på sjön,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en informationskampanj initierad av statsmakten inför den stundande båtsäsongen och med en inriktning mot förbättrad säkerhet genom att hävda nykterheten vid all sjötrafik.

Onykterhet till sjöss

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. Har någon fört motordrivet fordon eller spårvagn 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 skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker som ovan sagts. Uppgick blodalkoholen till 0,5 promille men inte till 1,5 promille döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

När det gäller förare av maskindrivet fordon i järnvägs- och tunnelbanetrafik finns motsvarande bestämmelser i järnvägstrafiklagen (1985:192). Järnvägstrafiklagen stadgar också straff för den som fullgör andra väsentliga uppgifter i säkerhetshänseende vid järnväg eller tunnelbana och därvid är så påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel att han inte kan fullgöra uppgifterna på ett betryggande sätt.

I fråga om ansvar för onykterhet på fartyg gäller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1). I lagrummet stadgas straff för den som framför fartyg eller eljest 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, således även på fritidsbåtar.

Frågan om val av påföljd för onykterhet till sjöss har nyligen varit uppe till bedömning i rättsfallet NJA 1987 s. 237. Målet gällde en man som fört en mindre motorbåt och därvid varit i betydande grad påverkad av alkohol. Vid blodprovstagning framgick att han haft minst 2,28 promille nästan två timmar efter färden. Underinstanserna dömde honom till fängelse en månad. Högsta domstolen undanröjde fängelsestraffet. I domskålen påpekade högsta domstolen att det med hänsyn till nöjesbåtstrafikens starka utveckling under en följd av år fanns anledning att se strängare än tidigare på brottslighet av förevarande slag. Enligt domstolen gav dock varken utredningen eller övriga förhållanden i målet tillräckligt underlag för att anse gärningen så allvarlig från sjösäkerhetssynpunkt att mannen borde dömas till fängelse. Han ålades i stället ett mycket kraftigt bötesstraff.

Motionsmotivering

I motion L904 (fp, s, m, c) framhålls att antalet sjöolyckor har ökat kraftigt under senare år. Motionärerna menar att en orsak är den mycket kraftiga ökningen av antalet fritidsbåtar som körs med allt högre hastigheter och ofta i hårt trafikerade vatten och i trånga passager. Även den olyckliga kombinationen av alkohol och båtliv ger enligt motionärerna upphov till många sjöolyckor. Av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att alkoholförtäring är en väsentligt bidragande orsak till många båtoolyckor. Nykterhetsreglerna till sjöss är enligt motionärerna oerhört svåra att övervaka, och polisen tvingas att lita till vittnesuppgifter om hur ett fartyg har förts vilket ger ett dåligt underlag för polisens ingripanden. Motionärerna förordar en övergång till en promillelagstiftning för sjötrafikens del likartad den som gäller till lands.

Vidare riktar motionärerna kritik mot den som de uttrycker det alltför generösa hållning som domstolarna alltjämt intar vid val av påföljd vid onykterhet till sjöss. En viss attitydförändring kan de dock märka i det ovan redovisade rättsfallet NJA 1987 s. 237. Motionärerna förordar att också i påföljdshänseende en anpassning sker till reglerna vid trafiknykterhetsbrott

till lands. I straffskalan bör således anges fängelse som normalstraff och böter endast då omständigheterna är mildrande. Slutligen begär motionärerna att regeringen inför stundande båtsäsong tar initiativ till en informationskampanj om förbättrad säkerhet genom total nykterhet vid all sjötrafik.

Tidigare behandling

Frågan om införande av en promilleregler för sjötrafikens del efter mönster av trafikbrottslagen har övervägts både under förarbetena till den nuvarande straffbestämmelsen i sjölagen (prop. 1966:145, 1LU 1967:3) och under fritidsbåtsutredningens arbete, som avslutades år 1974 genom avlämnandet av betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna. Därvid har tanken på införandet av en sådan regel avvisats. De närmare skälen för ställningstagandena har redovisats i utskottets betänkande LU 1980/81:21, vartill hänvisas.

I riksdagen har frågan aktualiserats motionsvägen vid flera tillfällen, senast våren 1987. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1986/87:14) vidhöll utskottet sin tidigare uppfattning att trafikförhållandena på land och till sjöss är så olika att det inte är möjligt att ha likalydande trafiknykterhetsregler. Bl.a. har möjligheterna att övervaka efterlevnaden av en skärpt lagstiftning befunnits mycket begränsade. Utskottet har tagit avstånd från att man i lagstiftningen inför ansvarsregler vars efterlevnad inte går att övervaka och har därför ansett att motionsförslagen inte varit genomförbara.

Betydelsen av information och utbildning i samband med båtliv har betonats av utskottet åtskilliga gånger under senare år (se senast 1986/87:14). Utskottet har därvid framhållit att sjösäkerhetsrådet årligen anordnar informationskampanjer inför sommarsäsongen och att rådet även arbetar mera långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Vidare har utskottet understrukit angelägenheten av att den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver fortsätter och, i den mån tillgängliga resurser medger, utökas och intensifieras.

Obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar

Motionsmotivering

I motion L607 (s) betonas vikten av att obligatorisk ansvarsförsäkring införs för fritidsbåtar. Enligt motionärerna bör försäkringsfrågan snarast kunna lösas sedan det hinder som tidigare förelegat mot införande av en försäkringsplikt försvunnit i och med att fritidsbåtsregistret införts fr.o.m. årsskiftet.

Tidigare behandling

Frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar har behandlats vid flera tillfällen i riksdagen. Senast prövades frågan i samband med behandlingen av proposition 1986/87:121 om lag om fritidsbåtsregister, m.m. I yttrande (LU 1986/87:6 y) till kulturutskottet över propositionen och två med anledning av den väckta motioner som tog upp försäkringsfrågan

framhöll lagutskottet bl.a. att det är i hög grad angeläget att den som skadas vid en sjöolycka kan få en fullgod ersättning. Med hänsyn till att skadeståndsskyldigheten vid olyckor till sjöss kan avse betydande belopp, som den vållande kanske inte kan betala, ansåg utskottet det viktigt att ägarna av fritidsbåtar tecknar en försäkring som täcker skadeståndsansvaret. Båtagarna torde också i betydande utsträckning ha någon form av ansvarsförsäkring. I det försäkringsskydd som försäkringsbolagen erbjuder båtagarna ingår sålunda ofta sådan försäkring som ett moment. Det torde däremot, fortsatte utskottet, vara mindre vanligt att försäkring finns för just de båtar med vilka olycksriskerna är störst, dvs. mindre båtar med kraftiga motorer. Utskottet vidhöll sin tidigare uttalade uppfattning att tillfredsställande ersättningsmöjligheter för den som skadas vid en sjöolycka kan garanteras med någorlunda säkerhet endast om ansvarsförsäkring blir obligatorisk. Utskottet ansåg det därför angeläget att en sådan försäkring infördes. Genom registreringen av fritidsbåtar skapades enligt utskottets mening förutsättningar för införandet av försäkringen.

Utskottet hänvisade till vad föredragande statsrådet anfört i propositionen om att försäkringsfrågan skulle övervägas inom regeringskansliet och att den även kunde komma att bli föremål för nordiska överläggningar och förutsatte att så också skulle ske. Någon åtgärd med anledning av de då aktuella motionerna ansåg utskottet därför inte erforderlig.

I sitt av riksdagen godkända betänkande (KrU 1986/87:22) anslöt sig kulturutskottet till lagutskottets uppfattning och menade att man i det fortsatta arbetet i första hand borde sträva efter en lösning av försäkringsfrågan i samförstånd med våra nordiska grannländer. Vad kulturutskottet anfört gav riksdagen regeringen till känna.

Utskottet

I betänkandet behandlar utskottet två motioner varit as upp frågor om onykterhet till sjöss och om obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.

Onykterhet till sjöss

I 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) stadgas straff för den som framför fartyg eller eljest 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, således även på fritidsbåtar.

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. Har någon fört motordrivet fordon eller spårvagn 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 skall han

anses ha varit så påverkad av starka drycker som ovan sagts. Uppgick blodalkoholen till 0,5 promille men inte till 1,5 promille döms föraren för rattonykterhet till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. I allt väsentligt motsvarande straffbestämmelser finns i järnvägstrafiklagen (1985:192) beträffande den som för maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Järnvägstrafiklagen stadgar också straff för den som i annat fall fullgör väsentliga uppgifter i säkerhetskänsliga vid järnväg eller tunnelbana och därvid är så påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kan fullgöra uppgifterna på ett betryggande sätt.

I motion L904 (fp, s, m, c) framhålls att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt samt att det blivit allt vanligare att fritidsbåtar framförs i hög hastighet och ofta i hårt trafikerade farvatten eller i trånga passager. Dessa förhållanden bidrar enligt motionärerna till att antalet olyckor till sjöss ökar. Vidare hävdar motionärerna att alkohelpåverkan är en starkt bidragande orsak till sjöolyckorna. I motionen görs gällande att det i mål om onykterhet till sjöss ofta är svårt att styrka att vederbörande varit så påverkad som krävs för att straffansvar skall kunna inträda. Med utgångspunkt i det ovan (s. 2) redovisade rättsfallet NJA 1987 s. 237 påpekar motionärerna att rättspraxis vid val av påföljd i sådana mål är alltför generös. I motionen yrkas att sjölagens bestämmelser anpassas till trafikbrottslagens genom dels en förändring av straffskalan så att fängelse blir normalstraffet och böter endast får utdömas i lindriga fall (yrkande 1), dels införande av promilleregler (yrkande 2). Slutligen begär motionärerna att regeringen inför stundande båtsång tar initiativ till en informationskampanj om förbättrad sjösäkerhet genom total nykterhet (yrkande 3).

I likhet med vad utskottet uttalat då motioner om införande av promille-regler i sjölagens trafiknykterhetsbestämmelser behandlats i riksdagen (se senast LU 1986/87:14) vill utskottet understryka att alkoholförtäring i samband med sjötrafik inte är förenlig med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Under senare år har som motionärerna framhåller antalet fritidsbåtar ökat kraftigt, och trafiken i våra farleder har därmed blivit allt tätare. Till bilden hör också att många fritidsbåtar numera utrustas med starka motorer som medger att båtarna kan framföras med relativt hög hastighet. Denna utveckling medför enligt utskottets mening att man i högre grad än förr måste inskräpa kravet på nykterhet till sjöss. Högsta domstolen har också i det av motionärerna åberopade rättsfallet uttalat att det med hänsyn till nöjesbåttrafikens starka utveckling finns anledning att se strängare än tidigare på brottslighet av nu ifrågakommande slag. I målet ansåg dock högsta domstolen att den åtalade gärningen inte var så allvarlig från sjösäkerhetssynpunkt att fängelse borde ifrågakomma. En sådan praxis i fråga om påföljdsvalet avviker i väsentlig mån från vad som tillämpas vid rattfylleri, där fängelse är normalstraffet och böter utdöms endast i rena undantagsfall.

Det anförda leder utskottet till den uppfattningen att det bör övervägas om inte en strängare syn på onykterhet till sjöss bör komma till uttryck genom en ändring av 325 § sjölagen så att bestämmandet av påföljd vid brottet närmare anpassas till vad som gäller enligt trafikbrottslagen. Vid en sådan anpassning

måste emellertid hänsyn tas till att sjölagens bestämmelse har betydligt vidsträcktare tillämpningsområde än trafikbrottslagens. Sålunda gäller regeln i sjölagen inte endast den som för fartyget utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Vidare är till skillnad från rattfylleribestämmelsen dess tillämpningsområde inte inskränkt till motordrivna forskaffningsmedel utan omfattar även andra farkoster, t.ex. segelbåtar och roddbåtar. Också i övrigt måste skillnaderna mellan förhållandena till lands och till sjöss beaktas. Bl.a. är typiskt sett riskerna för olyckor till följd av alkoholpåverkan inte desamma i sjötrafiken som i trafiken till lands. Det ligger nämligen i sakens natur att trafikförhållandena till lands ställer högre krav på förarna än förhållandena till sjöss. En annan skillnad är att det till sjöss ofta kan uppkomma situationer då det får anses mindre straffvärt att någon fört båt i alkoholpåverkat tillstånd. Utskottet vill härvidlag bl.a. peka på att en båtägare av olika skäl kan bli tvungen att flytta sin båt från en ankar- eller förtöjningsplats. Vidare kan i de fall några risker ur sjösäkerhetssynpunkt i övrigt inte förelegat framförande av små båtar med svaga motorer i påföljdshänseende knappast jämföras med förande av mera motorstarka farkoster. Ett betydande utrymme för utdömande av böter som påföljd vid onycterhet till sjöss liksom eljest för en nyanserad bedömning av varje enskilt fall måste således finnas även i fortsättningen.

Sammanfattningsvis ställer sig utskottet i huvudsak bakom önskemålet i motion L904 (yrkande 1). Det bör ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang närmare överväga spörsmålet och framlägga förslag till erforderlig ändring i sjölagen. Vad utskottet anfört bör ges regeringen till känna.

Utskottet kan däremot inte ställa sig bakom motionärernas önskemål om införande av promilleregler i sjölagen. Som ovan berörts har motioner med liknande yrkanden åtskilliga gånger behandlats av riksdagen och därvid avslagits på hemställan av utskottet. Senast prövades frågan våren 1987 (LU 1986/87:14) då utskottet bl.a. framhöll att det är en förutsättning för att man skall kunna använda promilleregler att man genom trafikkontroller eller på annat sätt kan övervaka efterlevnaden av dem. Enligt vad utskottet anförde är emellertid möjligheterna att övervaka efterlevnaden av promillereglerna på Sveriges alla sjöar och vattendrag mycket begränsade. Utskottet anmärkte att flertalet av de drunkningsolyckor som inträffat vid färd med fritidsbåtar och där den omkomne varit alkoholpåverkad skett på små insjöar, åar och andra mindre vattendrag, vilka i detta sammanhang är helt omöjliga att kontrollera.

Sedan frågan senast prövades har några nya omständigheter inte framkommit som bör föranleda en annan bedömning. Utskottet vidhåller därför sin uppfattning att man inte bör införa ansvarsregler vars efterlevnad inte kan övervakas. Utskottet avstyrker således bifall till yrkande 2 i motion L904.

Med anledning av vad som anförs i motionen om behovet av en informationskampanj inför båtsäsongen vill utskottet erinra om att sjösäkerhetsrådet fyller en viktig uppgift i försöken att motverka olyckor till sjöss genom information och utbildning angående gällande bestämmelser och olycksriskerna vid alkoholförtäring i samband med båtliv. Bl.a. anordnar sjösäkerhetsrådet i samarbete med Systembolaget årligen informationskampanjer inför sommarsäsongen, och rådet arbetar även mera långsiktigt med

informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Av sjösäkerhetsrådets olycksstatistik för 1987 framgår att alkoholpåverkan förekommit i 63 % av antalet kända fall omkomna vid fritidsbåtsolyckor. För 1986 var motsvarande andel 43 % men för 1985 var andelen 64 %. Det bör i sammanhanget observeras att antalet personer som omkommit i fritidsbåtsolyckor minskat trots det ökade antalet fritidsbåtar. Antalet omkomna människor var sålunda år 1986 60 personer och år 1987 54 personer. År 1977 var motsvarande siffra 110 personer. Nedgången i olyckstalet torde åtminstone till viss del kunna förklaras med ett ökat riskmedvetande hos fritidsbåtsfolket.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer sjösäkerhetsrådet i samarbete med Systembolaget att också inför årets båtsäsong vidta särskilda informationsinsatser. Utskottet vill, liksom tidigare år, understryka angelägenheten av att den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver fortsätter och, i den mån tillgängliga resurser medger, utökas och intensifieras. Något initiativ från riksdagens sida i saken kan inte anses påkallat, och utskottet avstyrker därför bifall till yrkande 3 i motion L904.

Obligatorisk ansvarsförsäkring

I motion L607 (s) framhålls att frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar bör kunna få en snar lösning sedan det hinder som tidigare förelegat mot införande av en försäkringsplikt försvunnit i och med att fritidsbåtsregistret införts fr.o.m. årsskiftet.

Som närmare framgår av redogörelsen ovan (s. 3f) behandlades motioner om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar i samband med införandet av lagen om fritidsbåtsregister (prop. 1986/87:121). På begäran av kulturutskottet yttrade sig lagutskottet i ärendet. I yttrandet (LU 1986/87:6 y) underströk lagutskottet att det är i hög grad angeläget att den som skadas vid en sjöolycka kan få en fullgod ersättning samt att tillfredsställande ersättningsmöjligheter kan garanteras med någorlunda säkerhet endast om ansvarsförsäkring blir obligatorisk. Genom registreringen av fritidsbåtar skapades enligt utskottets mening förutsättningar för införandet av en sådan försäkring. Mot bakgrund av vissa uttalanden i propositionen förutsatte lagutskottet att försäkringsfrågan skulle övervägas inom regeringskansliet och även kunna bli föremål för nordiska överläggningar. I sitt av riksdagen godkända betänkande (KrU 1986/87:22) anslöt sig kulturutskottet till lagutskottets uppfattning och framhöll att man i det fortsatta arbetet borde sträva efter en lösning av försäkringsfrågan i samförstånd med våra nordiska grannländer. Endast om försäkringsfrågan inte kan lösas på det nordiska planet borde enligt kulturutskottet en svensk särlösning övervägas. Vad kulturutskottet anfört gav riksdagen med anledning av motionerna i frågan som sin mening regeringen till känna.

Enligt vad utskottet inhämtat väntas frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar bli föremål för nordiska överläggningar inom kort. Någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motion L607 är därför inte påkallad. Utskottet avstyrker således motionen.

Utskottet hemställer

1. beträffande *påföljdsvalet vid onykterhet till sjöss* att riksdagen med anledning av motion 1987/88:L904 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en ändring i 325 § sjölagen,
2. beträffande *promilleregler i sjölagen* att riksdagen avslår motion 1987/88:L904 yrkande 2,
3. beträffande *informationskampanj* att riksdagen avslår motion 1987/88:L904 yrkande 3,
4. beträffande *obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar* att riksdagen avslår motion 1987/88:L607.

Stockholm den 22 mars 1988

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Owe Andréasson (s), Stig Gustafsson (s), Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Inger Hestvik (s), Gunnar Thollander (s), Berit Löfstedt (s), Ewy Möller (m), Kjell-Arne Welin (fp) och Eva Rydén (c).