

Lagutskottets betänkande

1983/84:22

om bestämmelserna rörande nykterhet till sjöss

Ärendet

I betänkandet behandlar utskottet *motion 1983/84:1161* av Elver Jonsson m. fl. (fp, c, s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att samma regler beträffande nykterhet bör gälla vid framförande av fartyg som vid framförande av fordon på land,

2. att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till en bättre undervisning om krav på nykterhet till sjöss i enlighet med vad som anförts i motionen.

Gällande ordning

Enligt trafikbrottslagen (1951:649) skall ansvar för *rattfylleri* ådömas den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Straffskalan upptar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. Till samma straff skall dömas den förare som av annat berusningsmedel varit så påverkad som nyss sagts. Ansvar för rattfylleri inträder vidare när någon fört motorfordon *m. m.* efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5‰ eller mer. Uppgick blodalkoholen inte till 1,5‰ men översteg den 0,5‰ döms föraren för rattnykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

I fråga om ansvar för *onykterhet på fartyg* gäller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1). I lagrummet stadgas straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Straffskalan upptar böter eller fängelse i högst ett år. Stadgandet är tillämpligt på all sjöfart.

Motionsmotivering

I motionen framhålls att genom reklam o. d. har avsiktligt eller ofrivilligt spritts uppfattningen att båtliv och alkoholförtäring hör ihop. Enligt motionärerna kan med statistiska uppgifter visas att just de båtförare som kan minst om sjön i första hand anammat en felaktig syn på alkoholförtäring i fartyg.

Motionärerna anför vidare att ett par stora grundstötningar bevisligen har berott på att fartygsbefälet varit berusat. Enligt motionärerna pekar sjösäkerhetsrådets statistik entydigt på att hälften av dödsolyckorna på sjön vållats av eller drabbar personer som är alkoholpåverkade.

I motionen framhålls att ingen torde vara okunnig om att alkohol och trafik på land inte hör ihop och att det är straffbart att framföra fordon med alkohol i blodet. När det är fråga om vad som gäller till sjöss är okunnigheten däremot stor. Motionärerna anser därför att regeringen bör överväga om inte undervisningen i skolan borde utökas på detta område. Vidare bör i undervisningen för förarintyg och skepparexamen ingå undervisning om alkoholens farlighet. Motionärerna anser det uppseendeväckande att man i dessa sammanhang inte kräver minsta kunskap om alkoholens farlighet trots att alkoholen är den viktigaste dödsorsaken vid fritidsbåtsolyckor.

Tidigare behandling

Frågan om införande av en *promilleregler för sjötrafikens del* efter mönster av trafikbrottslagen har övervägs 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 avisats. De närmare skälen för ställningstagandena har redovisats i utskottets betänkande LU 1980/81:21, vartill hänvisas.

I riksdagen har frågan aktualiserats motionsvägen flera gånger under senare år (se LU 1976/77:3, 1977/78:12, 1980/81:21, 1982/83:3 och 1982/83:18). Motionerna har avslagits av riksdagen på hemställan av lagutskottet. Avslagen har motiverats med att bärande skäl anförts mot att införa promilleregler till sjöss. Bl. a. har möjligheterna att övervaka efterlevnaden av en skärpt lagstiftning befunnits begränsade. Lagutskottet har därför ansett att motionsförslagen inte varit genomförbara. Utskottet har i stället betonat vikten av information till båtägarna om innehållet i gällande bestämmelser och om riskerna för olyckor.

Under 1982/83 års riksmöte har riksdagen vid två tillfällen särskilt behandlat frågorna om *information* till och *utbildning* av båtförare till förebyggande av onykterhet till sjöss. Med anledning av en motion med yrkande om ökade resurser till sjösäkerhetsrådet konstaterade kulturutskottet (KrU 1982/83:25 s. 12) att sjösäkerhetsrådet inom en ram om ca 1,4 milj. kr. planerat att dels för sommarsäsongen 1983 gå ut med en kampanj med annons- och informationsmaterial – i första hand riktade mot fritidsfiskare och småbåtsägare – dels arbeta mer långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Kulturutskottet förklarade sig vidare i och för sig dela motionärernas uppfattning att det är angeläget med kraftfulla insatser för att förebygga onykterhet till sjöss.

Härför krävdes emellertid en ökad medelstildelning, något som utskottet inte var berett att tillstyrka.

I betänkandet om anslag till sjöfart m. m. (TU 1982/83:11) behandlade trafikutskottet (s. 9) motionsförslag om att i utbildningen till båtförare skulle ingå information om alkoholens faror vid användandet av båt och att kunskapsprov borde ingå i slutexamen. Trafikutskottet konstaterade att för det stora flertalet av fritidsbåtar gäller inga obligatoriska kompetenskrav men att för behörighet att föra en fritidsbåt som är större än 12 x 4 meter dock fordras skepparexamen och att i den utbildningen ingår information av ifrågavarande slag. Trafikutskottet påpekade vidare att genom frivillig utbildning förvärvar årligen bortemot 18 000 förare av fritidsbåtar s. k. förarintyg enligt sjöfartsverkets bestämmelser och att även i denna utbildning ingår information om kraven enligt 325 § sjölagen på nykterhet till sjöss. För övriga båtförare ansåg trafikutskottet att man i stor utsträckning fick lita till den informationsverksamhet som sjösäkerhetsrådet bedriver och som enligt vad utskottet funnit haft en icke obetydlig framgång. Bl. a. hade antalet omkomna vid fritidsbåtsolyckor sjunkit trots att samtidigt antalet fritidsbåtar ökat. Flertalet av de förolyckade som varit spritpåverkade hade inte varit förare utan passagerare i båtarna. De mest olycksdrabbade båttyperna hade varit jollar och roddbåtar. Även om förhållandena hade förbättrats utgjorde enligt trafikutskottets mening dock sambandet mellan alkoholförtäring och båtsolyckor ett allvarligt problem, och utskottet fäste därför starka förhoppningar vid den attitydpåverkan hos båtförare som sjösäkerhetsrådet och frivilligorganisationerna på området eftersträvar.

Utskottet

I motion 1983/84:1161 tas upp frågor som rör nykterheten till sjöss. Motionärerna hänvisar till att ett par grundstötningar med stora fartyg bevisligen berott på att fartygsbefälet varit berusat och till att hälften av dödsolyckorna på sjön vållas av eller drabbar personer som är alkohelpåverkade. Motionärerna hävdar vidare att okunnigheten är stor om vilka regler beträffande nykterhet som gäller till sjöss. Regeringen bör därför enligt motionärerna överväga om inte undervisningen i skolan borde utökas på detta område. Enligt motionärernas mening är det vidare uppseendeväckande att man för avläggande av förarintyg eller skepparexamen inte behöver kunskap om alkoholens farlighet, trots att alkoholen är den vanligaste dödsorsaken i samband med fritidsbåtar. Mot bakgrund av det anförda yrkar motionärerna att riksdagen dels ger regeringen till känna att samma regler om nykterhet skall gälla vid framförande av fartyg till sjöss som vid framförande av fordon på land (yrkande 1), dels begär att regeringen tar initiativ till en bättre undervisning om krav på nykterhet till sjöss (yrkande 2).

Som utskottet uttalat när motioner med liknande yrkanden tidigare behandlats av riksdagen är det otvivelaktigt så att alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar inte är förenlig med de krav som sjölivet ställer och leder till

ökade risker för allvarliga olyckor. Av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att ca hälften av de personer som omkommit i olyckor till sjöss varit spritpåverkade. Flertalet olyckor har inträffat vid färd med roddbåtar, jollar och kanoter på små insjöar, åar och andra mindre vattendrag och ofta i samband med fiske. Den vanligaste orsaken till drunkningsolyckorna har varit fall över bord och därnäst kantring.

Enligt utskottets mening är det mot bakgrund av det anförda angeläget att åtgärder vidtas i syfte att förebygga onykterhet till sjöss. Motionärerna har i sådant hänseende föreslagit dels ändrade lagregler, dels ökad utbildning och information.

Vad angår motionärernas önskemål om att samma trafikonykterhetsregler skall gälla för trafik till sjöss som för trafik till lands crinrar utskottet om att i 325 § sjölagen stadgas straff för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som åligger honom. Bestämmelsen straffbelägger betydligt fler handlingar än motsvarande bestämmelser i trafikbrottslagen. Sålunda omfattar den inte endast förare utan även andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Den är vidare inte såsom trafikbrottslagen inskränkt till att gälla endast motordrivna forskaffningsmedel utan är tillämplig även vid färd med t. ex. segelbåtar och roddbåtar. Som exempel härpå kan nämnas ett nyligen avgjort fall där en person som i spritpåverkat tillstånd framfört en roddbåt ådömts ett betydande bötesstraff. Däremot saknas i sjölagen motsvarighet till den presumtionsregel i trafikbrottslagen som säger att den som fört motordrivet fordon efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkonsumtionen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 ‰ eller mer skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden att han icke på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Inte heller finns någon motsvarighet till straffbestämmelsen om rattonykterhet.

Utskottet anser för sin del att trafikförhållandena till sjöss och på land är så olika att det inte är möjligt att ha likalydande trafikonykterhetsregler. Om trafikonykterhetsreglerna till sjöss i enlighet med motionärernas önskemål görs överensstämmande med reglerna till lands innebär detta, som framgår av det ovan anförda, bl. a. en begränsning av straffansvaret när det gäller mindre, inte motordrivna farkoster. En sådan begränsning av straffansvaret kan dock inte anses försvarlig med hänsyn till att flertalet dödsolyckor till sjöss i samband med alkoholförtäring inträffar vid färd med sådana farkoster. Frågan å andra sidan om att komplettera bestämmelsen i 325 § sjölagen med promilleregler har tidigare prövats av riksdagen vid ett flertal tillfällen men på hemställan av lagutskottet avvisats. Bl. a. har utskottet framhållit att möjligheterna att övervaka efterlevnaden av sådana regler på Sveriges alla sjöar och vattendrag är mycket begränsade. Vid det besök som utskottet våren 1983 gjorde hos sjöpolisen i Göteborg bekräftades denna uppfattning.

Enligt utskottets mening tillgodoser gällande bestämmelser i sjölagen de krav som man kan ställa på effektivt verkande regler mot trafikonykterhet till sjöss. Yrkande 1 i motionen bör därför avslås.

Det problem som alkoholförtäring till sjöss innebär får i stället försöka lösas med information och utbildning om innehållet i gällande bestämmelser och om riskerna för olyckor. Med anledning av vad motionärerna anfört om utbildning av båtförare erinrar utskottet om att trafikutskottet vid föregående års riksmöte (TU 1982/83:11) redovisat att i utbildningen för såväl skepparexamen som för erhållande av s. k. förarintyg ingår information om gällande bestämmelser i sjölagen och om alkoholens faror vid användande av båt. Eftersom det för förande av flertalet fritidsbåtar inte gäller några kompetenskrav är det dock endast ett begränsat antal båtägare som får del av denna undervisning. Det är därför viktigt att man med olika informationsinsatser söker nå övriga båtägare och -förare. Lagutskottet vill i detta hänseende hänvisa till den årliga informationskampanj som inför sommarsäsongen bedrivs av sjösäkerhetsrådet och som enligt gjorda opinionsundersökningar visat sig ha haft god genomslagskraft. Utskottet vill också peka på den omfattande informationsverksamhet som bedrivs av de olika båtklubbarna och andra sjösportorganisationer. Vid föregående års riksmöte redovisade kulturutskottet i samband med behandlingen av anslaget till sjösäkerhetsrådet (KrU 1982/83:25) att rådet också arbetar mer långsiktigt med informationsverksamhet i samarbete med skolor och vuxenutbildning. Lagutskottet vill stryka under angelägenheten av att den informationsverksamhet som olika organ och organisationer sålunda bedriver fortsätter och i den mån tillgängliga resurser medger utökas och intensifieras. Något behov av att såsom motionärerna föreslagit hos regeringen begära ytterligare initiativ till förbättrad undervisning på området föreligger enligt utskottets mening inte. Utskottet avstyrker därför bifall även till yrkande 2 i motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motion 1983/84:1161.

Stockholm den 20 mars 1984

På lagutskottets vägnar

PER-OLOF STRINDBERG

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Stig Olsson (s), Mona Saint Cyr (m)*, Arne Andersson i Gamleby (s), Ingemar Kondradsson (s), Allan Ekström (m), Marianne Karlsson (c)*, Owe Andréasson (s), Sigvard Persson (c), Per Israelsson (vpk), Inga-Britt Johansson (s)*, Kersti Johansson (c), Berit Löfstedt (s) och Sten Andersson i Malmö (m).

* Ej närvarande vid betänkandets justering.

