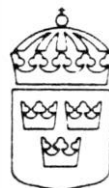


Motion till riksdagen

1989/90:L901

av Martin Olsson m.fl. (c)

Onykterhet till sjöss



Mot.
1989/90
L901–910

Alkohol och trafik hör inte ihop. Det är utgångspunkten för centerpartiets ställningstaganden i dessa trafiksäkerhetsfrågor. Vi har därför – i likhet med de flesta med ansvar för trafiksäkerhet och nykterhetsfrågor – krävt införande av en principiell nollpromillegräns för trafiken till lands. Men regeln om att alkohol och trafik inte hör ihop skall inte endast gälla trafik till lands utan även till sjöss. Det var därför som centerpartiet under den gångna hösten ställde sig bakom motionskrav (1989/90:LU8) om införande av promille-regler även till sjöss.

Samhällets signaler vad gäller alkohol och trafik måste bli klara och konsekventa. I detta syfte och för att begränsa olycksfall, skador och för tidig död på grund av onykterhet i samband med båttrafik bör riksdagen, enligt vår mening, uttala sig för införande av motsvarande promilleregler till sjöss som de som i början av detta år kommer att fastställas av riksdagen gällande trafikbrottslagen.

Promilleregler till sjöss saknas

Till lands har vi sedan lång tid i vårt land haft promilleregler som grund för straffbarhet för trafikonykterhet. Till sjöss finns däremot inga motsvarande promilleregler. Där gäller i stället sjölagens 325 § i vilken anges "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". Detta stadgande är tillämpligt på all sjöfart, alltså även fritidsbåtar. Till skillnad från trafik på land är gränsen för straffbarhet alltså inte knuten till en viss mängd alkohol i blodet.

De i huvudsak hittills gällande promillereglerna till lands infördes 1941. Dessa bestämmelser medförde förbättrade möjligheter att bekämpa trafiknykterhetsbrott. Det behövde inte längre föras bevisning om att förarens körförmåga var nedsatt i det särskilda fallet utan straffansvaret kunde direkt knytas till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Numera gäller att alkoholutandningsprov rutinmässigt kan användas som bevismedel i trafikmål och att alkoholkoncentrationen i utandningsluften grundar särskilt straffansvar.

Enligt centerpartiets mening måste lagstiftare och myndigheter följa utvecklingen och vara öppna för att ompröva insatserna på olika områden. Det gäller särskilt trafiknykterhetsområdet och inom detta såväl förebyggande åtgärder som kontroll och sanktioner. Vi vill erinra om att alla partier i riksdagen ställt upp för någon sänkning av promillegränserna till lands. Av samma anledning finns nu starka skäl för att pröva om man kan införa promillegränser även till sjöss.

Mot. 1989/90
L901

Ökad sjötrafik – fler olyckor

Sjötrafiken har under senare år förändrats avsevärt. På sina håll börjar den allt mer att likna trafiken på våra gator och vägar. Antalet fritidsbåtar har ökat kraftigt och på våra farleder har trafiken blivit allt tätare. Dessutom har många fritidsbåtar utrustats med allt starkare motorer som medger allt högre hastighet.

Många människor omkommer årligen i olyckor med fritidsbåtar. Av sjösäkerhetsrådets statistik framgår att alkoholförtäring är en väsentligt bidragande orsak till många båtolyckor.

Detta är enligt vår mening en oroande utveckling och den motiverar att samhället nu i högre grad än tidigare måste inskräpa kravet på fullständig nykterhet även för alla med ansvar för ett fartygs drift och säkerhet. Återkommande motionskrav om motsvarande promilleregler till sjöss som till lands har dock avslagits med hänvisning främst till kontrollsvårigheterna. Däremot beslöt riksdagen våren 1988 (LU 1987/88:23) att valet av påföljd för trafiknykterhet enligt sjölagen borde anpassas till de strängare reglerna enligt trafikbrottslagen. Något förslag härom har regeringen ännu inte framlagt.

Vi anser att utvecklingen av sjötrafiken liksom den ökade olycksfrekvensen på ett påtagligt sätt har visat på nödvändigheten av att strängare krav än de nuvarande på nykterhet till sjöss införs. Ett system med samma promillegränser även för sjötrafik som för landsvägstrafik och spårbunden trafik bör därför provas och påföljderna bli de samma.

Ökat stöd för promilleregler till sjöss

Frågan om införande av promilleregler till sjöss har aktualiserats i Nordiska rådet genom ett medlemsförslag som en del av olika åtgärder för ett nordiskt aktionsprogram för att uppfylla WHOS:s mål om en 25-procentig minskning av alkoholkonsumtionen fram till sekelskiftet. Nordiska rådets social- och miljöutskott framhöll i sitt betänkande 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 aktionsprogrammet för att minska alkoholkonsumtionen.

Eftersom riksdagen tidigare klart avvisat krav på promillegränser till sjöss är det enligt vår mening nödvändigt att riksdagen nu fattar ett annat beslut så att Sveriges regering tillsammans med övriga nordiska regeringar kan pröva frågan om sådana promilleregler.

Socialstyrelsen som har det övergripande ansvaret det alkoholpolitiska

området har krävt att onykterhet till sjöss i lagstiftningen skall jämföras med onykterhet i trafiken till lands. Detta krav återfinns nämligen i det program som man framlagt i syfte att Sverige skall uppnå WHO-målet om 25-procentig minskning av alkoholkonsumtionen fram till sekelskiftet.

Mot. 1989/90
L901

Promilleregler till sjöss bör införas

Mot bakgrund av vikten av att öka trafiksäkerheten till sjöss och med hänsyn till arbetet både på nordisk nivå och i vårt land för att begränsa alkoholkonsumtionen bör enligt vår mening motsvarande promilleregler införas i sjölagen som kommer att fastställas i trafikbrottslagen. Vi är väl medvetna om att man vid en sådan anpassning av sjölagen till trafikbrottslagens straffbestämmelser måste ta hänsyn till att sjölagens bestämmelser har betydligt vidsträcktare tillämpningsområde än trafikbrottslagens regler. Straffbestämmelsen i sjölagen gäller sålunda inte endast den som för fartyget utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord. Vidare är regeln i sjölagen inte inskränkt till motordrivna forskaffningsmedel. Hänsyn måste också tas till att trafiken till sjöss principiellt skiljer sig från trafiken till lands. Den omständigheten att det kan vara svårt att övervaka efterlevnaden av promillereglerna på vårt lands alla sjöar och större och mindre vattendrag får inte heller hindra att förutsättningarna noga prövas att införa promilleregler i sjölagen.

Enligt vår mening bör det ankomma på regeringen att låta utreda frågan om införande av promilleregler i sjölagen och deras omfattning. Frågan om regeln skall gälla alla båtar eller om eventuellt undantag skall göras för icke motordrivna båtar bör prövas i detta sammanhang.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införande av promilleregler i sjölagen motsvarande dem i trafikbrottslagen.

Stockholm den 10 januari 1990

Martin Olsson (c)

Bengt Kindbom (c)

Stina Eliasson (c)

Anders Svärd (c)

Rosa Östh (c)

Karin Starrin (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Ingbritt Irhammar (c)

Birger Andersson (c)

Hugo Andersson (c)

Kjell Ericsson (c)