

# Motion till riksdagen

1987/88:L904

av Elver Jonsson m. fl. (fp, s, m, c)

om onykterhet till sjöss

---

Sjöolyckor har kraftigt ökat under senare år. Det gäller såväl skador som olyckor med dödlig utgång. En orsak är den mycket kraftiga ökningen av fritidsbåtar. I början på 1970-talet fanns det drygt 500 000 fritidsbåtar för att i mitten på 1980-talet uppgå till över en miljon båtar. Till det kommer att båtarna körs med allt högre hastighet och inte sällan i trånga passager, högt trafikerade vatten med stark blandning i trafikbilden av små och stora båtar. Blandningen av nyttotrafik och turistbåtar komplicerar bilden. Ett ökat vattenskidakande är också frekventa inslag.

I många av sjöolyckorna kan iaktas den olyckliga kombinationen av alkohol och båtliv. Statistik från bl. a. sjösäkerhetsrådet ger vid handen att alkoholförtäring är en väsentlig del eller bidragande orsak till många båtolyckor på sjön. Ändå rapporteras inte alla olyckor därför att personskadorna lyckligtvis i en del fall begränsades samt polisens små resurser att övervaka sjötrafiken och särskilt då nykterheten. Det finns en uppenbar brist på kunskap om vådan av att förena alkohol och trafik på sjön. Visserligen kan reglerna om nykterhet till sjöss sägas vara relativt restriktiva men de är svåra att tillämpa. Polisen måste ha vittnesuppgifter kring hur fartyget har förts och de ger ofta för bristfälligt underlag för polisen att såväl ingripa som initiera påföljder. Därför behövs det en reformering av regelsystemet men också en skärpt attityd och tillämpning av påföljder mot nykterhetsbrott i sjötrafiken. Rimligt vore att nykterhetslagstiftningen i trafiken skulle vara enhetlig för all samfärdsel till lands, till sjöss och i luften.

När det gäller regelsystemet finns det goda skäl för att införa en promillelagstiftning i likhet med den som gäller till lands. Trots svårigheter att övervaka en sådan lags efterlevnad har de inte avhållit lagstiftaren från att införa promillelag i biltrafiken och erfarenheterna är både goda och internationellt stilbildande. Regeringens förslag i den trafikpolitiska propositionen att överväga en reducering av promillegränsen tyder på att en skärpning behövs men att lagstiftningen i sig varit framgångsrik. Lagstiftning är inte enbart att kunna utöva påföljd vid brott utan i hög grad ett sätt för statsmakten att lägga fast sin principiella hållning till olika frågor.

I en situation då antalet båtar och sjötrafiken kraftigt ökar i kombination med att båtarna blir allt snabbare och olyckorna allt svårare finns det anledning att slå fast att alkohol och sjöliv inte hör ihop. Helnykterheten i trafiken måste också gälla på sjön. Vinsterna av ett sådant synsätt skulle vara oerhörda, både ekonomiskt men också mänskligt.

När det gäller påföljden vid brott mot nykterheten i sjötrafik är det en mer "generös" hållning än när det gäller det vanliga rattfylleriet. I en PM över domar vid Stockholms tingsrätt under år 1986 framgår att frihetsstraff endast utdömts i ett enda fall. Då hade vederbörande även gjort sig skyldig till rattfylleri och rattonykterhet till lands. I övrigt relativt lagt antal dagsböter trots att flertalet batförare av blodproven att döma hade varit kraftigt påverkade och en rad incidenter inträffat. Det har också varit fråga om trafik i trånga och svårnavigabla vatten, t. ex. slussar och andra svåra passager.

Den milda straffbedömningen går tillbaka på två avgöranden av högsta domstolen i början på 1970-talet (NJA 1974:675 I o. II). I båda fallen uttalar HD att "onykterhet till sjöss bör ej anses förskylla annan påföljd än böter om ej brottet är kvalificerat. Strängare påföljd bör emellertid tillämpas om gärningen med hänsyn till omständigheterna framstår som speciellt allvarlig från sjösäkerhetssynpunkt."

Under de gangna 15 åren sedan domarna avkunnades har – som nämns i motionens inledning – smabatstrafiken mer än fördubblats. De aktuella domarna ter sig i dag anmärkningsvärda och föråldrade. I det första fallet gällde det en skeppare på en livräddningskryssare som gick på grund. Skepparen hade en promillehalt i blodet om minst 2,94 promille. Han var visserligen inte ute på ett räddningsuppdrag utan en bevakningsåtgärd men kunde när som helst fatt ett larm. Han dömdes till villkorlig dom + 60 dagsböter.

I det andra fallet var det en förare av en motorbat som hade en promillehalt av minst 2,12 promille. Såväl föraren som passageraren somnade och båten rände upp mot land. Tingsrätten som hade en hårdare bedömning tyckte att situationen – en bat under gång med två män utan medvetande – närmast var makaber. HD ansåg emellertid inte att omständigheterna var sådana att de oundgängligen borde föranleda frihetsstraff. Med hänsyn till personliga förhållanden fick han skyddstillsyn som dock ej kombinerades med böter varför han slapp lindrigt undan.

I en dom från 1987 (NJA s. 237) hade föraren 2,28 promille två timmar efter färden och han körde sovande – visserligen på tomgång – på en ankrad segelbat. HD utdömde högsta möjliga bötesstraff och gjorde även vissa uttalanden om att nu finns det anledning att se strängare på sjöfylleri än tidigare. Utredningen från RÅ:s sida om den reella farosituationen var dålig. Ingenting noterades om trafiksituationen vid tillfället och navigeringsförhållandena på platsen. Vidare omfattar åklagarens stämningpåstående endast farvatten vid den vik där olyckan hände och inte hela den vidtagna färden. Förmodligen var föraren mer påverkad under den senare delen av färden.

Tidigare synsätt när det gäller onykterhet till sjöss ledde till att HD ansåg sig inte kunna gå på ett fängelsestraff. Visserligen gjordes en skärpning när det gäller bötesstraffet med tanke på de allvarliga följderna som kunde inträffa. En slapp hållning till onykterhet på sjön är dock en betydande olycksrisk. Goda erfarenheter av en sträng påföljd vid trafikonykterhets-

brott på land borde också tillämpas vid fylleri på sjön. Därför är det högst otillfredsställande att man så betydligt avviker från straffmätningen till lands, i varje fall när förarna är kraftig berusade, somnar och vållar olyckor. En lagändring bör därför komma till stand.

Enligt 4 § trafikbrottslagen skall för rattfylleri dömas till fängelse eller – om omständigheterna är mildrande – till böter, dock lägst 25 dagsböter. I sjölagen 325 § stadgas däremot att den skyldige skall dömas till böter eller fängelse. I trafikbrottslagen är således huvudstraffet fängelse och böter får endast förekomma om förmildrande omständigheter föreligger. Någon sådan begränsning förekommer inte i sjölagen. Därför bör övervägas om en förändring i sjölagen som innebär en anpassning till den lagstiftning som gäller vid rattonykerhet och rattfylleri till lands.

## Hemställan

Med anledning av det anförda vill vi föreslå

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bestämmelser i sjölagen om onykerhet 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 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 batsäsongen och med en inriktning mot förbättrad säkerhet genom att hävda nykterheten vid all sjötrafik.

Stockholm den 22 januari 1988

*Elver Jonsson (fp)*

*Bertil Danielsson (m)*

*Rune Thorén (c)*

*Barbro Nilsson (s)*

