

Lagutskottets betänkande

1982/83:3

om lagstiftningen rörande onykterhet i trafik till sjöss

Ärendet

I betänkandet behandlas motion 1981/82:866 och motion 1981/82:1232 i vilka framställs önskemål om en ändring av sjölagens regel om straffansvar vid onykterhet till sjöss.

I motion 1981/82:866 av Thure Jadestig och Tyra Johansson (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en skyndsamt utredning av möjligheten att trafiknykterhetslagstiftningen vidgas till att gälla till sjöss.

I motion 1981/82:1232 av Margareta Andrén och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en snabb översyn för att vidga nuvarande trafiknykterhetslagstiftning att gälla även till sjöss.

Motionärerna hänvisar till att omkring 60 % av alla som årligen omkommer genom drunkning är alkoholpåverkade. Vidare framhålls att vid båtolyckor förarna i många fall är alkoholpåverkade. Motionärerna anser det rimligt att samma krav på nykterhet uppställs vid trafik på land som till sjöss och att promillegränser efter mönster av trafikbrottslagen bör införas för sjötrafiken.

Gällande ordning m. m.

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 promille eller mer. Uppgick blodalkoholhalten inte till 1,5 promille men översteg den 0,5 promille 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.

Det ankommer på sjösäkerhetsrådet att, med inriktning på fritidsbåtstrafiken, verka för sjösäkerhet. Innevarande budgetår disponerar rådet drygt 2 milj. kr. för olika informations- och propagandaåtgärder bl. a. beträffande riskerna med alkoholförtäring till sjöss.

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 generell genomförbar för sjöfartens del på grund av de särpräglade förhållandena till sjöss. Redan valet av promillegräns skulle bli ett problem, eftersom de till sjöss starkt skiftande trafikförhållandena samt skilda slag av fartyg och sysslor ombord rimligen ställde olika starka krav i nykterhetshänseende.

På grundval av kommitténs förslag framlades i proposition 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 promille-regel. 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 utredningen om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens 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 änyo föremål för riksdagens prövning åren 1970 och 1971. År 1971 beslöt riksdagen överlämna motionen till fritidsbåtutredningen. Fritidsbåtutredningen slutförde sitt uppdrag år 1974 genom avlämnande av betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv, Samhället och fritidsbåtarna. Utredningen föreslog bl. a. obligatorisk registrering av fritidsbåtar samt flera andra åtgärder beträffande sådana båtar. I fråga om en promilleregul framhöll utredningen att starka skäl talade mot en lagstiftning. (En närmare redogörelse för utredningens synpunkter finns i LU 1980/81:21.) Ställningstagandet skulle enligt utredningen dock ej ses som ett slutligt ställningsta-

gande 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 promilleregulering. 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 fritidsbåttutredningens förslag föremål för överväganden inom regeringskansliet.

I riksdagen har frågan om en ändrad lagstiftning för sjötrafikens del vidare aktualiserats motionsvägen vid 1976/77, 1977/78 och 1980/81 års riksmöten. Motionerna har avslagits av riksdagen (se LU 1976/77:3, 1977/78:12 och 1980/81:21). Vid 1980/81 års riksmöte framhöll lagutskottet bl. a. att det fanns all anledning att se allvarigt på det problem som alkoholförtäring till sjöss utgör och överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att olycksriskerna skall minska. Enligt utskottet hade emellertid de skäl som i olika sammanhang anförts mot en ändrad lagstiftning inte förlorat sin bärkraft, och motionärernas förslag syntes i vart fall inte genomförbart då. Utskottet pekade vidare på att problemet har samband med att allmänheten kan antas sakna full insikt om faran av att använda alkohol ombord på fritidsbåtar och underströk betydelsen av en tillfredsställande information till båtägarna.

Utskottet

I motionerna 1981/82:866 och 1981/82:1232 framförs önskemål om en skyndsamt utredning av frågan om en utvidgning av trafiknykterhetslagstiftningen till att omfatta även sjötrafiken.

Motionärerna hänvisar till att omkring 60 % av alla som årligen omkommer genom drunkning är alkoholpåverkade. Vidare framhålls att vid båtolyckor förarna i många fall är alkoholpåverkade. Motionärerna anser det rimligt att samma krav på nykterhet uppställs vid trafik till sjöss som på land och att promillegränser efter mönster av trafikbrottslagen införs för sjötrafiken.

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. 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 föraren för rattnykterhet till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Som framgår av redogörelsen ovan (s. 2 och 3) har riksdagen åtskilliga gånger tidigare, senast vid 1980/81 års riksmöte (LU 1980/81:21), behandlat motioner om en skärpning av straffbestämmelsen i sjölagen efter mönster av trafikbrottslagen. Motionerna har avslagits på hemställan av lagutskottet. År 1981 uttalade utskottet att det otvivelaktigt förhåller sig så att alkoholförtäring ombord på fritidsbåtar inte är förenlig med de krav sjölivet ställer och leder till ökade risker för allvarliga olyckor. Enligt utskottet fanns det all anledning att se allvarligt på problemet och överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att olycksriskerna skall minska. Utskottet ansåg emellertid att motionsförslagen i vart fall då inte var genomförbara och hänvisade till de skäl som i olika sammanhang anförts mot en ändring av lagstiftningen på området. Bl. a. var möjligheterna att övervaka efterlevnaden av en skärpt lagstiftning alltjämt begränsade.

Sedan frågan senast prövades har det enligt utskottets mening inte framkommit några nya omständigheter som bör föranleda ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida. Också de nu aktuella motionerna bör därför avslås.

Utskottet vill tillägga att man liksom hittills bör försöka komma till rätta med det problem alkoholförtäring till sjöss innebär genom information om innehållet i gällande bestämmelser och om riskerna för olyckor. Utskottet vill därför ånyo stryka under vikten av att båtägarna får en tillfredsställande information i dessa hänseenden.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna 1981/82:866 och 1981/82:1232.

Stockholm den 9 november 1982

På lagutskottets vägnar

PER-OLOF STRINDBERG

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Stig Olsson (s), Martin Olsson (c), Elvy Nilsson (s), Joakim Ollén (m), Arne Andersson i Gamleby (s), Ingemar Konradsson (s), Mona S:t Cyr (m), Marianne Karlsson (c), Owe Adréasson (s), Stig Gustafsson (s), Allan Ekström (m), Sigvard Persson (c) och Per Israelsson (vpk).

