

Nr 17

Lagutskottets betänkande i anledning av motion om införande av s. k. promilleregler inom sjötrafiken.**Motionsyrkandet m. m.**

I motionen 1971: 25 av herrar Wiklund i Stockholm och Wikström (båda fp) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om utredning och därav föranledda förslag till lagstiftning om s. k. promilleregler för personer i sjötrafik, för vilka enligt sjölagen särskild påföljd för onykterhet till sjöss kan ådömas.

Utskottet har inhämtat utlåtanden över motionen från rikspolisstyrelsen och sjöfartsverket. På begäran av utskottet har yttranden vidare avgivits av Sjösportens samarbetsdelegation, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening. Härjämte har Sjösäkerhetsrådet inkommit med yttranden.

1967 års lagstiftning m. m.

Genom beslut av 1967 års riksdag kompletterades sjölagens ansvarsbestämmelser med en särskild bestämmelse om straff för onykterhet till sjöss. Bestämmelsen, som tillkom på förslag av sjölagskommittén, är tillämplig på all sjöfart. Till skillnad från trafikbrottslagens rattfylleriregel innehåller bestämmelsen inte någon promilleregulering utan straffbarheten anknyts endast till sådan onykterhet som manifesteras genom att den berusade inte kan fullgöra sina åliganden på betryggande sätt. Bestämmelsen, intagen i 325 § sjölagen, föreskriver sålunda att om den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antas att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.

I *propositionen* (prop. 1966:145) anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, bl. a. följande.

Liksom det stora flertalet remissinstanser ansluter jag mig till tanken att sjölagen bör innehålla en särskild straffbestämmelse för onykterhet till sjöss. En sådan bestämmelse torde i princip vara lika motiverad här som till lands och i luften. Till skillnad från rattfylleribestämmelsen innehåller den av kommittén föreslagna bestämmelsen inte någon promilleregulering. Även i denna del har förslaget vunnit så gott som allmän anslutning under remissbehandlingen. Jag delar kommitténs mening att det finns starka skäl för att avstå från en sådan regel. Som kommittén framhållit råder starkt skiftande trafikförhållanden till sjöss. Vitt skilda slag

av fartyg och sysslor ombord ställer även olika höga krav i nykterhets-hänseende. Det säger sig också självt att en ändamålsenlig blodprovstagning ingalunda alltid kan äga rum. Det kan inte heller bortses från att handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal inte bara tjänstgör ombord utan också bor och tillbringar det mesta av fritiden där. Med hänsyn till dessa särpräglade förhållanden på sjön skulle en promilleregler kunna leda till en alltför onyanserad straffrättskipning. Mot den av kommittén föreslagna regeln, som hänför sig till sådan berusning att vederbörande inte kan fullgöra sina åligganden på betryggande sätt, har dock i några remissyttranden invänts att den ger anledning till bevisvårigheter. För att såvitt möjligt undvika sådana och en alltför restriktiv tillämpning av bestämmelsen förordar jag den jämkningen att straffbarhet skall föreligga när vederbörande 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. En sådan lydelse ansluter nära till 21 kap. 14 § brottsbalken, enligt vilken krigsman straffas, om han under tjänsteutövningen är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att hans förmåga att fullgöra tjänsten måste antas vara nedsatt. Som anförts under remissbehandlingens kan även med en sådan bestämmelse utredning om alkohol-koncentrationen i gärningsmannens blod ingå som ett led i bevisningen om berusningsgraden.

Som kommittén anført bör för straffbarhet fordras att berusningen föreligger när gärningsmannen på fartyget fullgör tjänst av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till vad kommittén anført härom. Avsikten är således inte att uppställa ett generellt krav på nykterhet hos var och en vars sysslor normalt omfattar tjänst som här avses även under tid då han inte fullgör någon sådan tjänst. Å andra sidan kan det i allt fall inom handelssjöfarten vara svårt att bestämma gränserna mellan tjänstgöring och inte tjänstgöring. De kan ibland bli helt utsuddade. Detta gäller särskilt till sjöss, där befälhavaren på ett handelsfartyg ofta torde få anses vara i tjänst snart sagt dygnet om och ständigt måste vara beredd att utan omgång träda till det omedelbara kommandot för att fatta beslut som kan ställa höga krav på omdömesgillhet. Under gynnsamma betingelser, såsom i hamn eller vid gång i öppen sjö i gott väder, kan saken ställa sig annorlunda. Vad jag nu sagt gäller också annat befäl ombord. Paragrafen kan också för personal i manskapsställning medföra höga krav på nykterhet även utom tjänstgöringstid.

I *motioner* som väcktes i anledning av propositionen (I: 170 och II: 12) hemställdes om utredning — genom 1966 års trafiknykterhetsutredning eller på annat sätt — rörande frågan om lagstiftning om fasta promilleregler vid bedömningen av trafiknykterhetsbrott även inom sjöfarten.

I sitt *utlåtande* (1967: 3) i ärendet anförde första lagutskottet bl. a. följande.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse den föreslagna straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss, vilken kommer att utgöra ett värdefullt stöd för strävandena att öka säkerheten. Som departementschefen anført torde en sådan bestämmelse i princip vara lika motiverad för sjöfarten som för trafiken till lands och i luften. Beträffande bestämmelsens utformning

anser sig utskottet böra godta de i propositionen redovisade skälen emot en promilleregeln men vill understryka vikten av att utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod där så är praktiskt möjligt används som ett led i bevisningen om berusningsgraden. Utskottets ställningstagande till frågan om en promilleregeln i straffbestämmelsen innebär emellertid icke att utskottet anser spörsmålet vara slutgiltigt löst. Utskottet anser det inte uteslutet att spörsmålet om en promilleregels tillämpning på onykterhet till sjöss kan komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklas mera och övervakning av sjöpolis förstärks. F. n. är en generell promilleregeln enligt utskottets mening ej genomförbar. Att en begränsad tillämpning går att genomföra visar dock den norska lagstiftningen, som innehåller speciella regler för personal på norska passagerarfartyg av innebörd att redan en viss alkoholkoncentration i blodet eller alkoholemängd i kroppen kan föranleda straff. Enligt uppgift i propositionen torde den praktiska tillämpningen av dessa bestämmelser vara koncentrerad till kustsjöfarten. Även för personal på passagerarfartyg i svensk kustfart skulle en sådan regel vara tänkbar. De mycket snabba farkoster som på sistone kommit till användning i passagerartrafik torde härvid ägnas särskild uppmärksamhet. Med hänsyn till bl. a. det starkt växande antalet snabbgående fritidsbåtar kan det också vara av intresse att utröna behovet av en promillegräns för förare av sådana båtar. Utskottet anser att en sådan begränsad promilleregeln är förtjänt av att utredas i lämpligt sammanhang, och vad utskottet anfört i denna del bör bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Vad utskottet i denna del anfört gav riksdagen i skrivelse Kungl. Maj:t till känna (rskr. 54).

1970 års riksdag

Frågan om införande av promilleregler för personer i sjötrafik, för vilka enligt sjölagen särskild påföljd för onykterhet till sjöss kan ådömas, togs ånyo upp vid 1970 års riksdag i anledning av motioner (I: 110 och II: 121). I sitt av riksdagen godkända utlåtande (1970: 7) hänvisade *första lagutskottet* inledningsvis till departementschefens överväganden i frågan samt till utskottets ovan redovisade synpunkter, vilka i skrivelse givits Kungl. Maj:t till känna. Utskottet konstaterade att skrivelsen inte hade föranlett något initiativ från Kungl. Maj:ts sida.

Utskottet anförde härefter att några omständigheter som borde föranleda ett ändrat ställningstagande från utskottets sida icke förekommit. Fastmera hade skälen för en förnyad prövning ökat genom de erfarenheter som borde ha vunnits av den år 1967 införda straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss. Bl. a. borde material kunna förebringas om huruvida avsaknaden av en promilleregeln medfört bevisvärigheter i de fall rörande onykterhet till sjöss som kommit till polisens kännedom. Enligt utskottet borde också vissa erfarenheter, även om förhållandena inte är ensartade, kunna hämtas från den praktiska tillämpningen av den begränsade promilleregeln som sedan ett antal år funnits i den norska lagstiftningen.

Utskottet ansåg i enlighet med det anförda att den utredning, som riksdagen tidigare uttalat sig för, borde verkställas i lämpligt sammanhang. Utskottet förutsatte att så skulle ske utan ytterligare initiativ från riksdagens sida, samt avstyrkte därför bifall till motionerna.

Enligt vad utskottet erfarit har någon åtgärd från Kungl. Maj:ts sida inte vidtagits.

Tidigare förslag

1949 års trafiknykterhetsutredning tog i sitt betänkande år 1953 (SOU 1953: 20) upp förslag till en bestämmelse i trafikbrottslagen av innebörd att den som vid förande av maskindrivet fartyg varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel att han företett tecken därpå eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver skulle straffas såsom för rattfylleri. Förslaget rönt ett tämligen ogynnsamt mottagande under remissbehandlingen. Det kritiserades från både principiella och praktiska utgångspunkter. Bl. a. invändes att förhållandena till lands och till sjöss var alltför olika för att samma behandling skulle vara motiverad. En promilleregulering skulle inte heller vara möjlig att tillämpa. Förslaget ledde inte till någon lagstiftning.

Fritidsbåtutredningen

Frågor som hör samman med fritidsbåttrafiken skall utredas av sakkunniga, som — med stöd av Kungl. Maj:s bemyndigande den 29 juni 1970 — tillkallats av jordbruksministern.

I direktiven (riksdagsber. 1971: Jo 25) anfördes att innehavet av fritidsbåtar ökat kraftigt och att antalet sådana båtar beräknas uppgå till mellan 350 000 och 400 000. I detta antal har då inte inräknats mindre roddbåtar och liknande. En fortsatt kraftig ökning av antalet fritidsbåtar sägs vara att vänta. Vidare anfördes att den snabbt ökande fritidsbåttrafiken bl. a. medför problem från säsäkerhetssynpunkter. Många förare av fritidsbåtar sägs sakna tillräckliga kunskaper om gällande sjötrafikregler och om hur man skall handla i olika situationer till sjöss och i hamn. Samtidigt ställer utvecklingen mot större och snabbare båtar allt högre krav på förarnas kunskaper och manövreringsförmåga.

Departementschefen, statsrådet Bengtsson, anför i direktiven att de sakkunniga bl. a. bör göra en genomgång av gällande bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken och överväga vilka ändringar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhetsintressen. Därvid bör bl. a. prövas frågor rörande kompetenskrav och minimiålder för förare av vissa fritidsbåtar, obligatorisk ansvarighetsförsäkring och säkerhetsutrustning samt besiktning av fritidsbåtar från säkerhetssynpunkt. Vidare framhåller departementschefen att den närmare reglering i vissa avseenden av fritidsbåttrafiken som bör övervägas förutsätter att möjligheter finns att

övervaka och identifiera fritidsbåtar. De sakkunniga bör därför utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister.

Motionens motivering

Efter att ha redovisat frågans tidigare behandling erinrar motionärerna om att 1970 års riksdag anfört att den utredning som riksdagen tidigare uttalat sig för, borde verkställas i lämpligt sammanhang.

Motionärerna framhåller att mer än 200 vuxna människor drunknade i Sverige under år 1969. Av dessa olyckor inträffade enligt motionärerna 131 i samband med småbåtstrafik, medan 59 utgjordes av bad- och isolyckor. Motionärerna anför vidare att det har påpekats, att samtliga vid småbåtsoolyckor förolyckade skulle ha kunnat klarat sig till livet om de burit flytväst, samt att 50 % av offren var alkoholpåverkade i en sådan omfattning, att kondition och omdöme starkt nedsatts.

Motionärerna framhåller att Svenska livräddningssällskapet bedömt denna fråga vara så angelägen, att man har bett idrottsläkaren Per Strömbäck att göra en vetenskaplig utredning om alkohol och drunkningar i Sverige.

Enligt motionärernas mening har det gångna årets erfarenheter understrukit vikten av att den i motionen upptagna frågan om promille-regler snarast utredes.

Remissvaren

Sjöfartsverket tillstyrker att frågan om behovet av s. k. promilleregler inom sjötrafiken utreds samt pekar på att ett utredningsuppdrag i fråga om fritidsbåtar torde kunna lämnas den nu arbetande fritidsbåtsutredningen.

Rikspolisstyrelsen, Sjösportens samarbetsdelegation, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening ställer sig avvisande till motionen. Remissmyndigheterna åberopar bl. a. svårigheterna att övervaka efterlevnaden av bestämmelser om promillegränser. Också *Sjösäkerhetsrådet* framhåller dessa svårigheter.

Sjöfartsverket återger det utlåtande som sjöfartsstyrelsen den 23 juni 1965 avgav över det betänkande av sjölagskommittén som låg till grund för 1967 års ändringar i sjölagen. I utlåtandet sägs beträffande den föreslagna regeln om ansvar för onykterhet till sjöss bl. a. följande:

— — — Genom den föreslagna utformningen av paragrafen torde sjölagskommittén ha skapat en bestämmelse som täcker vad som kan vara lämpligt att föreskriva i fråga om nykterhet vid tjänstgöring ombord. När det gäller fartygstrafik med så korta resor och så långa uppehåll i hamn att tjänstgöringen ombord avbrytes under vissa perioder kan bestämmelsen icke anses innebära sådan inskränkning i den personliga friheten att några invändningar kan göras mot bestämmelsen. Svårare blir problemet

när det gäller fartyg, som gör så långa resor att fartyget under lång tid utgör besättningens hem. Även om man emellertid är medveten om att kravet på nykterhet vid tjänst ombord i dessa situationer kan uppfattas som betydande inskränkningar i den personliga friheten, kan det å andra sidan icke godtagas att säkerheten till sjöss äventyras genom onykterhet hos dem som har att sköta tjänst ombord av vikt för sjösäkerheten. Sjölagskommittén har undvikit att i sitt förslag, i likhet med vad som gäller för motortrafiken till lands, föreslå någon promillegräns som presumption för straffbar onykterhet vid tjänst ombord på fartyg. Enligt motiven till förslaget bör bevisning om onykterhet vid tjänstgöringen ske enligt gängse normer. Det synes vara riktigt ur många synpunkter att utforma föreskriften såsom föreslagits. Blodprovsundersökning är många gånger icke möjlig för utredning av straffbar onykterhet ombord, och den promillegräns som gäller för trafik till lands kanske icke är lämplig för de förhållanden som råder vid sjötrafik. Å andra sidan torde t. ex. för småbåtstrafikens del utredning om onykterhet vid tjänst ombord kunna ske på liknande sätt som i fråga om biltrafiken. En hög promillehalt skulle då jämte eventuellt annan bevisning kunna utgöra ett indicium för att någon vid tjänst ombord icke på betryggande sätt kunnat fullgöra sina uppgifter.

Härefter hänvisar sjöfartsverket till första lagutskottets i det föregående intagna utlåtande (1967: 3) i anledning av 1967 års lagförslag. Verket pekar särskilt på att utskottet uttalat att införandet av en generell promillegräns ej var genomförbart men att det med hänsyn till dels att mycket snabba fartyg allt mer kommer till användning i passagerartrafiken och dels det växande antalet snabbgående fritidsbåtar kunde vara befogat att utröna behovet av promillegräns för sådana fartyg och båtar. Verket erinrar om att någon utredning inte kommit till stånd, och enligt verkets uppfattning har inte heller inträffat något sedan nämnda uttalanden gjordes, som i nuläget motiverar införandet av en promillegräns. Verket delar emellertid motionärernas uppfattning, att frågan om s. k. promilleregler inom sjöfarten bör utredas. I fråga om fritidsbåtar torde ett utredningsuppdrag kunna lämnas den nu arbetande utredningen om fritidsbåtar, framhåller verket.

Med anledning av de av motionärerna lämnade uppgifterna om att 131 personer år 1969 drunknat i samband med småbåtstrafik och att det »samtidigt har påpekats att 50 % av offren var alkoholpåverkade» redovisar verket, med utgående från material som är tillgängligt hos verket, följande upplysningar.

För åren 1969 och 1970 har 205 respektive 268 olyckor med fritidsbåtar inrapporterats. Olyckorna har krävt 114 respektive 122 människoliv. I 8 respektive 12 fall har konstaterats, att båtföraren varit spritpåverkad. Ökningen av det registrerade antalet olyckor m m under 1970 kan emellertid bero på en förbättrad rapportering. Likaså kan den, i förhållande till den av motionärerna uppgivna, låga siffran för antalet alkoholpåverkade delvis bero på, att ofta uppgift om spritpåverkan ej influiter i verkets material, som delvis grundar sig på tidningsuppgifter. Verkets statistik upptar endast om båtföraren varit spritpåverkad. Sådan

uppgift om passagerare synes emellertid vara med i motionens statistik. Uppgiften att 50 % av de förolyckade skulle varit alkoholpåverkade i sådan omfattning att kondition och omdöme skulle varit starkt nedsatta synes verket, mot bakgrunden av det föreliggande materialet, mycket tveksam.

Också *Sjösäkerhetsrådet* och *Sjösportens samarbetsdelegation* uppehåller sig vid de av motionärerna lämnade uppgifterna från 1969 om antalet olyckor m. m. samt framhåller att uppgiften att 50 % av drunkningsoffren var alkoholpåverkade inte kan styrkas. Delegationen anför härjämte att om olyckor vid fiske från mindre båtar är inräknade i motionärernas statistik den delen av olyckorna bör frånräknas från vad som anges var frekvensen av olyckor i samband med fritidsbåtstrafik. Delegationen jämför med sjöfartsverkets (sjösäkerhetsrådets) statistik och anser att orsaken till motionärernas avvikande uppgifter om antalet omkomna som varit alkoholpåverkade torde kunna sökas i en sammanblandning av begreppen passagerare i och förare av fritidsbåtar. Det är endast båtförare, som kan komma att beröras av de föreslagna reglerna, framhåller delegationen och tillägger att det väl icke torde vara avsikten med motionen att förbjuda eller kriminalisera båtpassagerares förtäring av alkohol.

Delegationen anför vidare att det är en vanlig situation för en fritidsbåtsbesättning att en s. k. lämplig natthamn vid inträffande vindkantning eller hastigt påkommet överhandsväder blir direkt olämplig eller farlig för båten som ankrat och/eller förtöjt där. De naturhamnar, som finns i skärgården sägs som regel inte ge skydd åt alla väderstreck, varför en situation som den sagda ofta inträffar. Delegationen anför att det för en båtägare som under den lugna kvällen förtärt alkohol i samband med kvällsmålet enligt förslaget skulle bli förenat med straffansvar att ingripa och föra sin båt i säkerhet undan vind och sjö. Alternativet är enligt delegationen att låta båten bli liggande kvar i en utsatt och farlig position med risk att den blir allvarlig skadad, med åtföljande eventuella personskador, om den av vind och sjö kastas mot grund eller land.

Med hänsyn till dels förefintlig olycksstatistik, dels de konsekvenser införande av promillegränser kan få vid hastigt uppkommande haveririsker anser *Sjösportens samarbetsdelegation* det inte vara befogat med en sådan lag. Kravet på nykterhet till sjöss såsom det uttryckes i 325 § sjölagen ger däremot trafikövervakande personal möjlighet att bedömningsvägen avgöra om båtförare är lämplig att fortsätta sin färd eller ej, anför delegationen avslutningsvis.

Rikspolisstyrelsen anför inledningsvis att det genom de ändringar av sjölagen som trädde i kraft den 1 juli 1967 nu finns andra möjligheter än tidigare att ingripa vid onykterhet ombord på fartyg. De nya be-

stämmelserna har enligt uppgifter från polisdistrikt med livlig sjötrafik ökat säkerheten till sjöss.

Styrelsen enrinrar om att man i samband med ändringarna i sjölagen övervägde att införa promilleregler för onykterhet ombord på fartyg samt att departementschefen i propositionen (1966: 145) bl. a. uttalade att det fanns starka skäl för att avstå från en promilleregler på grund av de starkt skiftande förhållandena till sjöss, vilka skulle kunna leda till en alltför onyanserad straffrättsskipning.

Styrelsen anför att sjöpolisverksamheten efter 1967 har tillförts endast fyra båtar för hela landet och att antalet båtar för närvarande uppgår till fjorton. Av dessa är en placerad i Luleå, sex i Stockholm och Stockholms skärgård, en i Nyköping, en i Karlskrona, två i Göteborg och en i Lysekil. Därjämte finns en i Västerås och en i Mariestad. Styrelsen framhåller att de begränsade resurserna medför att stora sjöområden f. n. inte kan bli föremål för polisiär bevakning.

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning har något väsentligt nytt inte tillkommit sedan de nya bestämmelserna infördes i sjölagen som skulle kunna motivera en utredning om lagändring. Det är också enligt styrelsens mening principiellt felaktigt att införa bestämmelser som på grund av bristande polisiära resurser skulle kunna övervakas endast inom vissa områden av landet. Först sedan polisen tillförts en sjöpolisorganisation som täcker hela den svenska kusten och de större insjöarna kan en ändamålsenlig och enhetlig övervakning åstadkommas, framhåller styrelsen.

I avvaktan på ytterligare erfarenheter av den nya lagstiftningen och med åberopande av vad som i övrigt anförts anser sig rikspolisstyrelsen f. n. icke kunna tillstyrka motionen.

Enligt *Svenska sjöfolksförbundets* mening torde möjlighet till övervakning av en eventuell lag på detta område vara, om inte obefintlig, så i varje fall mycket starkt begränsad, och överträdelse skulle med all sannolikhet endast kunna beivras då olycka inträffat inom svenskt territorialvatten och vederbörande omedelbart kunde föras till läkare för blodprovsundersökning eller att polis omgående infann sig på platsen. I övrigt bör man enligt sjöfolksförbundets förmenande ta i beaktande att sjöfarten är internationell och först få till stånd internationella eller nordiska regler på detta område. En eventuell lagstiftning, som kan bedömas vara så svår att övervaka, att den endast i undantagsfall skulle äga tillämpning är icke tillräddig och bidrar endast till att urholka allmänhetens tilltro på lagar och förordningar, framhåller förbundet.

Sjölagskommittén har tidigare, fortsätter förbundet, i sitt arbete noggrant diskuterat frågan och funnit det vara så svårt att praktiskt tillämpa en promilleregler att frågan fått falla.

Enligt förbundet torde i övrigt bestämmelserna i 325 § sjölagen tillfredsställa motionärernas önskemål.

Sveriges fartygsbefälsförening redovisar samma uppfattning som sjöfolksförbundet.

Sjösäkerhetsrådet finner att det i varje fall för en förutsebar framtid är ett önsketänkande att en promilleregler skulle ha större preventiv effekt än nuvarande lagstiftning. Övervakningsorganens resurser torde enligt rådet inte kunna ökas i sådan grad att upptäcktsrisken för en person som i lindrigt berusat tillstånd framför en fritidsbåt blir avskräckande stor. Sjösäkerhetsrådet har tagit del av Sjösportens samarbetsdelegations yttrande över motionen och instämmer i vad där anföres om en vanlig situation för en fritidsbåtsbesättning vid tagande av natthamn. Rådet anför att det finner det angeläget att det problem som alkoholförtäring i samband med fritidsbåtstrafik innebär angrips upplysningsvägen och att därvid inte bara båtföraren utan också passagerarna görs medvetna om den olycksrisk som alkohol i blodet medför, dels genom att omdömet nedsätts och risken för felhandlingar ökar, dels och kanske främst genom att möjligheterna att överleva en vistelse i kallt vatten minskar.

Sjösäkerhetsrådet har slutligen från den 1 januari 1971 insamlat uppgifter om fritidsbåtsolyckor hos polisen, tullens kustbevakning, sjöfartsverket (lotsarna) och egna distriktsombud (f. n. 8 st.) samt genom pressurklipp. Intill den 15 september har ca 260 olyckor rapporterats med 83 dödsfall. I 17 av de 260 olyckorna har det uppgivits att båtföraren varit akoholpåverkad. Nedan redovisas uppgifterna i tabellform.

<i>Antal</i>	<i>Olyckstyp</i>	<i>Personskador</i>	<i>Materielskador</i>
5	fall överbord	1 drunknad i varje	*)
3	» »	inga	inga
3	grundstötning	inga	små till inga
6	kollision	inga	högst 15 000 kr. i ett fall, i övrigt ringa.

*) 2 fall båtar med motor, 1 fall segelbåt, 2 fall roddbåtar

Utskottet

Genom beslut av 1967 års riksdag infördes i sjölagen en bestämmelse om straff för onykterhet till sjöss. Bestämmelsen, som är tillämplig på all sjöfart, innehåller till skillnad från trafikbrottslagens rattfylleriregel inte någon s. k. promilleregler utan straffbarheten anknyts endast till sådan onykterhet som manifesteras genom att den påverkade inte på betryggande sätt kan fullgöra åligganden, som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

I förevarande motion hemställs om utredning och därav föranledda förslag till lagstiftning om promilleregler för personer i sjötrafik, vilka enligt sjölagen kan ådömas särskild påföljd för onykterhet till sjöss.

Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande över motionen förklarat sig

dela motionärernas uppfattning, att frågan om promilleregler inom sjöfarten bör utredas, och verket har såvitt gäller fritidsbåtar pekat på att ett utredningsuppdrag torde kunna lämnas till den år 1970 tillsatta fritidsbåtutredningen.

Övriga remissorgan har bl. a. framhållit svårigheterna att övervaka efterlevnaden av bestämmelser om promillegränser och ställer sig avvisande till motionen.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen har första lagutskottet i utlåtanden vid såväl 1967 som 1970 års riksdagar anfört att en generell promilleregler enligt utskottets mening inte var genomförbar. Utskottet ansåg det emellertid inte uteslutet att spørsmålet kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mera och övervakningen genom sjöpolis förstärkts. Behovet av en begränsad promilleregler, främst avsedd för personal på passagerarfartyg i svensk kustfart och för förare av det växande antalet snabbgående fritidsbåtar, kunde därför enligt utskottet vara förtjänt av att utredas i lämpligt sammanhang. Vad utskottet sålunda anfört gav 1967 års riksdag i skrivelse Kungl. Maj:t till känna.

Lagutskottet ansluter sig till den ståndpunkt första lagutskottet intagit i frågan. Såvitt gäller fritidsbåtarna har fritidsbåtutredningen bl. a. att överväga vilka ändringar i gällande bestämmelser rörande trafiken med sådana båtar som behöver göras för att tillgodose rimliga säkerhetsintressen. Enligt utskottets mening är det lämpligt att också frågan om införande av promilleregler prövas därvid. I likhet med sjöfartsverket föreslår därför utskottet att motionen såvitt avser promilleregler vid trafik med fritidsbåtar överlämnas till nämnda utredning för övervägande.

Beträffande annan sjöfart, för vilken behovet av promilleregler enligt det ovan sagda bör utredas, förutsätter utskottet att utredning sker i lämpligt sammanhang utan särskilt initiativ från riksdagens sida.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet

A. att riksdagen i anledningen av motionen 1971: 25 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att motionen jämte detta betänkande överlämnas till fritidsbåtutredningen för övervägande av frågan om s. k. promilleregler bör införas vid trafik med fritidsbåtar; samt

B. att motionen i övrigt avslås.

Stockholm den 2 november 1971

På lagutskottets vägnar
DANIEL WIKLUND

Närvarande: herrar Wiklund i Stockholm (fp), Svedberg (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar Hammarberg (s), Börjesson i Falköping (c), fru Åsbrink (s), herrar Winberg (m), Andersson i Södertälje (s), fru Jonäng (c), herrar Israelsson (vpk), Olsson i Timrå (s), Enlund (fp), Söderström (m) och fru Nilsson i Sunne (s).

