

Motion till riksdagen 2005/06:L335

av **Annelie Enochson (kd)**

Onykterhet till sjöss

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att skärpa straffbestämmelserna i sjölagen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att sjöpoliserna skall kunna göra rutinmässiga alkoholutandningsprover.

Motivering

Alltfler skaffar båt och upplever våra vackra skärgårdar och insjöar som båtägare. I allemansrätten har vi en unik rätt att gå i land på öar och skär, en rätt som låter oss uppleva den speciella naturen.

Under de senaste åren har antalet båtägare ökat och uppgick, enligt en uppskattning som gjordes av Dagens Nyheter sommaren 2000, till cirka en miljon, varav drygt 250 000 i Stockholms län. Båtunionen som är en paraplyorganisation över landets båtklubbar engagerar 400 000 medlemmar, varav 100 000 ungdomar under 25 år. Vem som helst kan köpa en båt och bege sig ut. Om båten inte är längre än 12 meter och bredare än 4 meter behövs inga speciella förkunskaper för att navigera den.

Med denna frihet följer också ett ansvar. Tyvärr tycks många tro att man kan navigera berusad. Till sjöss är avstånden stora och båten kan kännas be-
drägligt trygg. Antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss har ökat i antal de senaste åren och då inte minst under den senaste sommaren. Därför är det hög tid att se över gällande lagstiftning och skärpa den vad gäller onyktert framförande av båtar.

Fel! Okänt namn på

Gällande bestämmelser för sjöfylleri

Enligt 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) gäller att den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte på ett betryggande sätt kan hantera fartyget, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt, skall enligt 20 kap. 5 § sjölagen straffet vara fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall rätten särskilt beakta bl.a. om gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, om gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, om den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Kriteriet i 5 § sjölagen angående alkoholkoncentrationen, minst 1,0 promille eller 0,50 milligram per liter utandningsluft, infördes den 1 juli 1999.

Reglerna för sjöfylleri är således avsevärt liberalare än reglerna för rattonykterhet. På senare år har lagstiftningen skärpts beträffande rattonykterhet. Gällande lag (1951:649) för rattfylleri anger gränsen för böter eller fängelse i högst sex månader om föraren har minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften.

I april 2001 överlämnade Sjöfylleriutredningen sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30). Utredningen föreslog bl.a. att en promillegräns om 0,2 promille i blodet för sjöfylleri som inte är grovt skulle införas. Enligt förslaget skulle promillegränsen avse alla slags fartyg men avgränsas till vissa farvatten; kanaler, slussar, allmänna farleder och allmänna hamnar. Utredningen föreslog vidare att promilleregeln endast skulle avse den som framför fartyget och inte den som i övrigt på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse. Förslaget möttes av allvarig kritik under remissbehandlingen beträffande det sätt på vilket promilleregeln tillämplighet hade avgränsats. Kritikerna riktade bl.a. in sig på att avgränsningen inte var ändamålsenlig, att den brast i fråga om tydlighet och förutsägbarhet samt att den skulle medföra betydande tillämpningsproblem. Utredningen föreslog vidare att kustbevakningstjänsteman skulle ges samma rätt som polisman att genomföra alkoholutandningsprov. Förslagen, i denna del, vann gehör i remissomgången. Den kritik som har framförts mot utredningens förslag när det gäller avgränsningen är av sådan tyngd att förslaget enligt regeringens mening inte utgör någon framkomlig väg.

Sjöfylleriutredningen skall därför utredas vidare. Den nya utredningen beslutades den 18 december 2003 (JU 2003:12) och beräknas vara klar den 16 december 2005. I direktiven (dir. 2003:174) står sammanfattningsvis att utredaren skall

- göra förnyade överväganden av frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt och även överväga andra metoder för att

Fel! Okänt namn på

förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss samt

- lämna förslag på lagstiftningsreformer och andra åtgärder.

Regeringens långsamma handläggning av sjöfyllerilagstiftningen är anmärkningsvärd. Sjöfylleriutredningens uppdrag redovisades för nästan fyra år sedan, och därefter har riksdagen tre år i rad uttalat att det är angeläget att ett ställningstagande från regeringens sida kommer till stånd vad gäller sjöfyllerilagstiftningen (bet. 2001/02:LU6, 2002/03:LU3 och 2003/04:LU6). Regeringen väljer nu i stället att hänskjuta hela frågan till en ny utredning. Därmed skjuts en behövlig skärpning av lagstiftningen ytterligare på framtiden.

Den promillegräns som gäller i vägtrafiken bör införas även för sjötrafik. Att köra en båt i berusat tillstånd kan innebära en lika stor risk som att köra bil berusad. Det finns därför ingen anledning att bestämmelserna skall vara olika utan snarare tvärtom.

Det är också av största vikt att sjöpolisen får samma regler som trafikpolisen till land när det gäller att göra rutinmässiga alkoholutandningsprover. Idag måste sjöpolisen ha bevis på beteende (t.ex. bristande lanternföreling eller hastighetsöverträdelse), tips från allmänheten, eller i värsta fall en redan inträffad olycka, för att kunna kontrollera alkoholhalten hos en båtförare.

Med anledning av ovanstående är det av stor vikt att en ändring av sjölagen skyndsamt behandlas i riksdagen och genomförs.

Stockholm den 22 september 2005

Annelie Enochson (kd)