

Nr 7

Utlåtande i anledning av motioner angående straffbestämmelserna för onykterhet till sjöss.

I de likalydande motionerna I: 110 av herr *Wikström* och II: 121 av herr *Wiklund* i Stockholm 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».

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 promilleregul utan straffbarheten anknyts endast till sådan onykterhet som manifesteras genom att den berusade inte kan fullgöra sina åligganden 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 promilleregul. 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 regul. Som kommittén framhållit råder starkt skiftande trafikförhållanden till sjöss. Vitt skilda slag av fartyg och sysslor ombord ställer även olika höga krav i nykterhetskänseende. 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 promilleregul kunna leda till en alltför

onyanserad straffrättsskipning. 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 remissbehandlingen kan även med en sådan bestämmelse utredning om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod ingå som ett led i bevisningen om berusningsgraden.

Som kommittén anförts 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 anförts 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: 212) 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 anförts 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 promilleregler 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 promilleregler i straffbestämmelsen innebär emellertid icke att utskottet anser spörsmålet vara slutgiltigt löst. Utskottet anser det inte utslutet att spörsmålet om en promilleregels tillämpning på onykterhet till sjöss kan komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mera

och övervakning av sjöpolis förstärkts. F. n. är en generell promilleregulering 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 alkoholmängd 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 utvärdera behovet av en promillegräns för förare av sådana båtar. Utskottet anser att en sådan begränsad promilleregulering 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 kännna (rskr. 54). Skrivelsen har icke föranlett något särskilt initiativ från Kungl. Maj:ts sida.

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.

Motionernas motivering

I motionerna anförs efter en redogörelse för första lagutskottets och riksdagens ställningstagande i ämnet år 1967 följande.

Sedan detta uttalande gjordes har antalet fritidsbåtar — en stor del av dessa därtill snabbgående — kraftigt stigit och torde komma att snabbt ytterligare öka i antal. Olyckor med dödlig utgång i samband med användning av sådana båtar har också ökat (år 1969 inträffade 342 drunkningsolyckor av här åsyftat slag mot 296 närmast föregående år enligt Svenska livräddningssällskapets preliminära statistik). Enligt vissa tecken att döma synes onykterhet ha spelat en inte obetydlig roll vid många av dessa händelser.

Det var motsvarande tendenser som 1967 kom första lagutskottet och riksdagen att göra det ovan återgivna uttalandet. Någon utredning av frågan om promilleregulering för förare av snabbgående fritidsbåtar har dock hittills inte aktualiserats. Den snabba utvecklingen på detta område synes nu påkalla en sådan utredning.

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. promilleregul 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 motioner 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.

I nyssnämnda lagstiftningsärende övervägdes ingående behovet av en promilleregul. Enligt propositionen fanns starka skäl att avstå från en sådan regul. Starkt skiftande trafikförhållanden råder till sjöss och vitt skilda slag av fartyg och sysslor ombord ställer olika höga krav i nykterhetskänseende. En ändamålsenlig blodprovstagning kan ingalunda alltid äga rum. Handelsflottans och i viss mån även fiskeflottans personal inte bara tjänstgör ombord utan bor också och tillbringar det mesta av fritiden där. Med hänsyn till dessa särpräglade förhållanden på sjön skulle enligt departementschefen en promilleregul kunde leda till en alltför onyanserad straffrättsskipning.

Vid riksdagsbehandlingen ansåg sig utskottet böra godta de i propositionen redovisade skälen emot en promilleregul. En generell sådan regul var enligt utskottets mening ej genomförbar. Utskottet ansåg det emellertid inte uteslutet att spörsmålet kunde komma i ett annat läge när utredningstekniken utvecklats mera och övervakningen genom sjöpolis förstärkts. Behovet av en begränsad promilleregul, 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 anfört gav riksdagen i skrivelse Kungl. Maj:t till känna. Skrivelsen har icke föranlett något initiativ från Kungl. Maj:ts sida.

Några omständigheter som bör föranleda ett ändrat ställningstagande från utskottets sida har icke förekommit. Fastmera har skälen för en förnyad prövning ökat genom de erfarenheter som numera bör ha vunnits av den år 1967 införda straffbestämmelsen för onykterhet till sjöss. Bl. a. bör material nu kunna förebringas om huruvida avsaknaden av en promilleregul medfört bevissvårigheter i de fall rörande onykterhet till sjöss som kommit till polisens kännedom. Vissa erfarenheter bör också, även om förhållandena inte är ensartade, kunna hämtas från den praktiska tillämpningen av den begränsade promilleregul som sedan ett antal år funnits i den norska lagstiftningen.

I enlighet med det anförda bör den utredning, som riksdagen tidigare uttalat sig för, verkställas i lämpligt sammanhang. Utskottet förutsätter att så sker utan ytterligare initiativ från riksdagens sida.

Utskottet hemställer,

att motionerna I: 110 och II: 121 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 februari 1970

På första lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson (fp), Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s), herrar Schött (m), Svanström (cp), fru Lindström (s), herrar Sörenson (fp) och Larfors (s);

från a n d r a kammaren: fröken Bergegren (s), herrar Hansson i Piteå (s), Johansson i Växjö (cp), Oskarson (m), Polstam (cp), Rosqvist (s), fru Anér (fp) och herr Jadestig (s).

Reservation

av herrar *Alexanderson*, *Sörenson* och fru *Anér* (samtliga fp), vilka ansett *dels* att sista stycket i utskottets yttrande bort ersättas med text av följande lydelse.

I enlighet med det anförda bör den utredning, som enligt riksdagens tidigare uttalande bör komma till stånd i lämpligt sammanhang, nu verkställas. *dels* att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna I: 110 och II: 121 hemställer om utredning och därav föranledda förslag till lagstiftning om s. k. promilleregler för tillämpning i sådana fall då enligt sjölagen kan dömas till ansvar för onykterhet till sjöss.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.