

Nr 212

Av herr Wiklund i Stockholm m. fl., *angående trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten.*

(Lika lydande med motion nr 170 i Första kammaren)

I proposition nr 145 år 1966, vilken skall behandlas vid innevarande års riksdag, föreslås att i 325 § sjölagen införes en bestämmelse enligt vilken den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och är »så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antagas att han icke på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom» skall dömas till böter eller fängelse högst ett år. Någon promilleregler motsvarande den som gäller för bevisning vid trafiknykterhetsbrott av motorfordonsförare ingår inte i lagförslaget, som grundas på vad sjölagskommittén i samråd med 1957 års trafiknykterhetskommitté anfört rörande behovet av påföljd vid onykterhet av vissa personkategorier inom sjöfarten.

Det kan erinras om att 1949 års trafiknykterhetsutredning under ledning av dåvarande statsrådet, numera landshövdingen Ingvar Lindell i sitt betänkande Trafiknykterhet (SOU 1953: 20) bl.a. föreslog att den som vid förande av maskindrivet fartyg eller som eljest vid utövande av sådan befattning hos sjöfartsföretag varav trafiksäkerheten är beroende företer tecken på påverkan av alkoholdrycker eller annat berusningsmedel i påföljdsavseende skall likställas med den som begått rattfylleri respektive rattnykterhet. Samma promilleregler som gällde vid de båda sistnämnda brotten skulle också gälla vid trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten.

Det nu föreliggande lagförslaget tämligen lösliga beskrivning av vad som skall anses som trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten måste medföra både risk för rättsosäkerhet och bevissvårigheter. Straffbar påverkan måste kunna bevisas genom otvetydiga *yttre* tecken. Sådana framträder vanligen inte förrän vid blodalkoholhalter som ligger väsentligt över de värden då betydande funktionsstörningar redan inträtt. Överallt inom *arbetslivet* föreligger stor enighet om nykterhetskravet, medan man för detta trafikområde sålunda synes finna det acceptabelt med varierande krav i nykterhetsavseende för olika tjänsteinsatser och befattningshavare och bl.a. därför anser sig inte böra införa en promilleregler. Ändamålsenlig blodprovstagning anses inte alltid kunna äga rum för sjöfartspersonal som misstänks för straffbar alkoholpåverkan. Av även denna anledning avstår man från att föreslå promilleregler ägnad att skapa objektiv grund för bevisningen om att straffbar alkoholpåverkan föreligger i det aktuella fallet.

Rikspolisstyrelsen och Polismästareföreningen pekar i sina remissyttranden över lagförslaget på bevisvärigheterna med en bestämmelse av så allmän omfattning till beskrivning av vad som är att anse som trafiknykterhetsbrott inom sjöfarten. Chefen för Södra kustdistriktet föreslår en i lagen angiven promillegräns. Han anser att »den föreslagna bestämmelsen är alltför vag för att kunna bli till nytta i strävandena att stävja alkoholmissbruk ombord på fartyg. Det kan sålunda knappast bli lätt att förete bevisning om att en alkoholpåverkad i ett gränsfall inte kan föra ett fartyg 'på betryggande sätt'. Inte sällan är ombordvarande på fritidsbåtar mer eller mindre påverkade av starka drycker. Med den lavinartade fart som fritidsflottan ökar, med de snabba båtar som numera finns och den 'raggarmentalitet' som breder ut sig även till sjöss har riskerna för olyckor ökat kraftigt. Om en bestämmelse om en högsta tillåten promillehalt i blodet fastställdes, skulle detta inte bara avhålla många sjöfarande från att före och under sjöturer konsumera alkohol utan också göra ingripanden mot alkoholpåverkade möjliga på ett annat sätt än om paragrafen får det föreslagna innehållet.»

Uppluckringen i 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag av promillereglerna kritiserades i direktiven till 1966 års trafiknykterhetsutredning. »Det finns en påtaglig risk för att ett genomförande av kommittéförslaget skulle öka osäkerheten och försvåra domstolarnas bevisbedömning i trafiknykterhetsmålen», heter det sålunda. Det betonas också att systemet med fasta promillegränser sedan länge är inarbetat i vårt rättssystem. Ett likartat resonemang torde kunna tillämpas även på sjöfartsområdet, då nu en bestämmelse om trafiknykterhetsbrott på detta område kommer att införas i sjölagen.

En noggrant övervägd lagbestämmelse med regler om fixa promillehalter, då straffbarhet vid alkoholpåverkan för vissa personkategorier inom sjöfarten obligatoriskt skall inträda, kan knappast framläggas utan närmare utredning. En sådan är också motiverad av det förhållandet att de tekniska anordningarna och apparaterna för mätning av blodalkoholhalten ständigt undergår förbättringar och förenklingar. Den sittande trafiknykterhetsutredningen har av denna anledning nyligen hos regeringen begärt att få företaga en undersökning av olika moderna metoder för alkoholanalys av utandningsluften. Även om blodprovets ställning som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott inom motorfordonstrafiken, som ovan gjorda citat ur utredningens direktiv visar, är orubbad, försiggår en viss principiell diskussion om tekniken vid dess användning och tolkning och om dess ytterligare förbättring.

Nu nämnda omständigheter vittnar om hur angelägen man är hos både myndigheter och enskilda att främja tillkomsten av allt bättre objektiva bevismedel och kriterier i sådana mål. Att motsvarande angelägenhet vad

beträffar trafiknykterhetsmål inom sjöfarten nu lämnas å sido, även om blodprov skall kunna tagas på den misstänkte även i sådana mål, förefaller därför inte välbetänkt. Situationen synes påkalla utredning rörande frågan om införande av promilleregler även i sistnämnda slag av mål och en differentiering av brottsbeskrivning och påföljder motsvarande vad trafikbrottslagen nu innehåller med avseende på trafiknykterhetsbrott inom motorfordonstrafiken.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om utredning — genom 1966 års trafiknykterhetsutredning eller på annat sätt — rörande frågan om lagstiftning om fasta promilleregler vid bedömning av trafiknykterhetsbrott även inom sjöfarten samt att det förslag i ämnet som en sådan utredning må föranleda snarast måtte föreläggas riksdagen.

Stockholm den 20 januari 1967

Daniel Wiklund (fp)

i Stockholm

Gunnar Engkvist (s)

David Gomér (cp)

Hilding Johansson (s)

i Trollhättan

Einar Rimmerfors (fp)

Arvid Eskel (s)

M. Berglund (fp)

Arvid Nilsson (fp)

i Lönsboda

Bengt Börjesson (cp)

i Falköping

Olaus Nyberg (fp)

Tekla Torbrink (s)
