

**RP 16/2012 rd**

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till  
lag om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det en ändring  
av strafflagens kapitel om trafikbrott.

Den paragraf som gäller fylleri i sjötrafik-  
föreslås bli ändrad. Gränsen för straffbarhet

ska i yrkesmässig sjötrafik vara 0,5 promille  
alkohol i blodet.

Lagen avses träda i kraft den 1 maj 2012 .

## INNEHÅLL

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....                                         | 1  |
| INNEHÅLL .....                                                                     | 2  |
| ALLMÄN MOTIVERING .....                                                            | 3  |
| 1 INLEDNING.....                                                                   | 3  |
| 2 NULÄGE .....                                                                     | 3  |
| 2.1 Lagstiftning och praxis.....                                                   | 3  |
| 2.2 Lagstiftningen i de nordiska länderna och det internationella samarbetet ..... | 6  |
| Sverige.....                                                                       | 6  |
| Danmark .....                                                                      | 6  |
| Norge .....                                                                        | 6  |
| Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO).....                              | 7  |
| Slutsatser .....                                                                   | 7  |
| 2.3 Bedömning av nuläget .....                                                     | 7  |
| 3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....                                    | 14 |
| 4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....                                                | 15 |
| 5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....                                               | 15 |
| DETALJMOTIVERING .....                                                             | 16 |
| 1 LAGFÖRSLAG .....                                                                 | 16 |
| 23 kap. Om trafikbrott .....                                                       | 16 |
| 2 IKRAFTTRÄDANDE .....                                                             | 17 |
| LAGFÖRSLAG .....                                                                   | 18 |
| Lag om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen.....                                   | 18 |
| BILAGA .....                                                                       | 19 |
| PARALLELLTEXT .....                                                                | 19 |
| Lag om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen.....                                   | 19 |

## ALLMÄN MOTIVERING

**1 Inledning**

Enligt 23 kap. 5 § 1 mom. i strafflagen (39/1889, nedan SL) förutsätts det för att gärningen ska vara straffbar bl.a. att ett fartyg manövreras med en promille alkohol i blodet eller att den som framför fartyget har nedsatt förmåga att utföra det som uppgiften kräver. Dessutom krävs det att omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Det är också straffbart att manövrera ett fartyg efter att intagit annat rusmedel än alkohol så att prestationsförmågan är nedsatt. I straffbestämmelsen om fylleri i sjötrafik har promillegränsen satts högre än i de övriga bestämmelserna om fylleri i trafik, eftersom bestämmelsen med avvikelse från övriga trafikfylleribestämmelser har ett vidsträckt tillämpningsområde. Den tillämpas i situationer av mycket varierande allvarsgradberoende på fartygets storlek och kapacitet eller vidden på vattendraget eller farleden (RP 90/2002).

**2 Nuläge****2.1 Lagstiftning och praxis**

Straffbestämmelsen (SL 23:5) lyder som följer: ”Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha 1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,44 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller 2) intagit sådant rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall för fylleri i sjötrafik dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik döms dock inte om det fartyg som manövreras är en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart far-

tyg eller då den uppgift som avses i 1 mom. har utförts i ett sådant fartyg.”

Det i rekvisitetet nämnda ”fartyg” är särskilt definierat (SL 23:12, 4 punkten). Med det avses ”färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten”

Promillegränsen i straffbestämmelsen är inte absolut, utan gärningen fullbordas redan vid en lägre promillegräns, om båtförarens prestationsförmåga är nedsatt. En likadan lagstiftningslösning gäller andra rusmedel: att framföra ett fartyg under påverkan av andra rusmedel är straffbart, när dessa har nedsatt prestationsförmågan.

Paragrafen om fylleri i sjötrafik har tillämpats närmast i situationer, när promillegränsen på en promille har överskridits. Också i det praktiska övervakningsarbetet har gränsen på en promille blivit det mest betydande kriteriet för roderfylleri. En felaktig och allmänt rådande uppfattning är att det inte kan vara straffbart att framföra ett fartyg i ett berusningstillstånd som underskrider 1 promille.

Rekvisitfaktorn om omständigheter enligt vilken ”gärningen är ägnad att äventyra någons annans säkerhet” hänvisar till s.k. abstrakt äventyrande. I strafflagen innebär detta vedertaget att gärningen utifrån en objektiv bedömning typiskt ska vara sådan att den äventyrar någon annans säkerhet. Något konkret bevis på fara krävs inte.

Äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23:1) och grovt äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23:2) gäller också sjötrafik. Om den som rör sig på vattnet har använt narkotika, kan han eller hon också straffas för straffbart bruk av narkotika (SL 50:2 a). För ett förfarande i strid med de allmänna skyldigheterna för dem som färdas på vatten i 5 § i sjötrafiklagen (463/1996) kan man med stöd av 24 § i lagen dömas till straff för sjötrafikförseelse. Denna straffbestämmelse kan bli tillämplig i situationer där berusningstillståndet för den som färdas på vatten inte betraktas som fylleri i sjötrafik, men hans eller hennes förfarande inte uppfyller den omsorgsplikt som har ställts i 5 §.

I fråga om fylleri i sjötrafik har högsta domstolen meddelat två prejudikatavgöranden. I ärendet **HD 1986-II-9** ansågs en till roddbåt byggd båt som framfördes med motor som kraftkälla i den användningen som ett i 23 kap. 6 § 1 mom. avsett fartyg. I avgörandet **HD 2007:54** yrkade allmänna åklagaren att befälhavaren på ett handelsfartyg döms till straff för fylleri i sjötrafik med stöd av 23 kap. 5 § i strafflagen och med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen att förlora sitt behörighetsbrev. Målet hörde till sjörättens behörighet. (Omröstn.). I praktiken innebär HD:s avgörande att när en förare av en nöjesbåt åtalas vid allmän tingsrätt ska motsvarande gärning av en befälhavare på ett handelsfartyg behandlas vid sjörätten.

De fyllerier i sjötrafik som har kommit till polisens kännedom har minskat i antal under de senaste åren. Under 2000-talet har det kommit 300—500 fyllerier till polisens kännedom. Gränsbevakningsväsendet utför årligen över 10 000 blåstest på havsområdena och polisen ca 8 000 blåstest på insjöområdena. Polisen använder årligen 30 000 timmar för övervakning av sjötrafiken. Det hör till Gränsbevakningsväsendets grundläggande arbetsuppgifter att alltid övervaka sjötrafiken när man rör sig på havsområdet.

Av de forskningsresultat som rör polisens ”alla blåser”—razzior (genomförs under veckorna 26—29) framgår det att ca två procent av de båtfarare som har underkastats blåstest under de senaste åren har överskridit gränsen på en promille. Situationen har varit rätt stabil. Av dem som har blåst har ca 5 % blåst 0,5—0,99 ‰ och ca 15 % blåst 0,01—0,49 ‰. Också denna fördelning har varit rätt stabil. Uppgifterna är dock endast riktgivande, eftersom man vid razziorna veterligen i någon mån använder behovsprövning. De som utsätts för blåstest är en viss målgrupp. Uppgifterna från olika år är inte nödvändigtvis helt jämförbara.

Det är skäl att precisera bilden av alkohol i sjötrafiken enligt hur olika de fartyg är som framförs under alkoholpåverkan. Följande uppgifter grundar sig på de ovan nämnda razziaundersökningarna. Mest allmänt gör man sig skyldig till fylleri i sjötrafik med motorbåtar som ska registreras. På motsvarande sätt var t.ex. i 96 % av de dömda fyller-

rifallen i sjötrafik år 2008 hjälpmedlet vid gärningen en motorbåt. I den båtgruppen är också en smärre förtäring av alkohol allmän-nast.

Antalet båtar och färdande med båt har varit stort i tillväxt under de senaste åren och decennierna. Under de senaste trettio åren har antalet motordrivna båtar mera än trefaldigats i Finland. Det kan antas att utvecklingstrenden är motsvarande också för andra båtar, särskilt segelbåtars del. Man kunde anta att olyckorna har ökat när antalet båtar har vuxit. Så har dock inte skett. Betydelsen av förändringen blir åskådlig, när de olika talen relateras till varandra. År 1980 dog 74 personer i sjötransportolyckor per 100 000 motorbåtar. År 2009 var motsvarande tal 7 personer per 100 000 motorbåtar. Under de senaste 30 åren har alltså skett en betydande förbättring av sjötrafiksäkerheten: relaterat till båtparken har antalet döda sjunkit med 90 %.

Dödsfallen i sjötrafiken beror i allmänhet på kraftig berusning (Statistikcentralen, ”Årsstatistik över sjötrafikolyckor år 2009”). T.ex. var år 2008 de som dog vid drunkningsolyckor 32 berusade och 22 nyktra. I sagda statistik definieras som utgångspunkt ”alkohol orsak till dödsolyckan” ett berusningstillstånd på minst en promille. Också ett berusningstillstånd på under en promille kan registreras som orsak till olyckan, om det kan anses att alkoholen har medverkat till olyckan. Av undersökningen ”Drunkningsolyckorna i Finland 1.4.2010—31.3.2011” från Centralen för undersökning av olyckor framgår det att det förekommer årligen några drunkningsolyckor som har samband med ett berusningstillstånd på under en promille och båtar som faller under tillämpningsområdet för regleringen av roderfylleri. Av undersökningen i fråga framgår det också att i den största delen av dödsfallen var det fråga om ett kraftigt berusningstillstånd som klart överskrider gränsen för straffbarhet.

För fylleri i sjötrafik döms det i allmänhet ut ett bötesstraff. Under de fyra senaste åren har 95 % av straffen utgjort böter. Antalet dagsböter har i medeltal varit ca 40. I antalet ingår inte sådana domar för fylleri i sjötrafik där gärningsmannen också har tillräknats grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller

något annat allvarligare brott. I allmänhet döms det ut fängelse för dessa gärningar.

Rättspolitiska forskningsinstitutet har sammanställt en utredning över straffpraxis i fråga om fylleri i sjötrafik. Materialet var de fyllerier i sjötrafik som dömdes år 2008. Det fanns 364 domar, vilket motsvarar ca 80 % av dem som samma år dömdes vid underrätterna. Nedan är centrala resultat från utredningen.

**Berusningstillstånd.** I merparten av fallen var alkoholhalten i den dömdes blod mellan en och två promille. Medelvärdet var 1,7 och medianen 1,6 promille. Fallen med över två promille var 20 %, med över 2,5 promille 7 % och över tre promilles fall 1,5 %.

**Tillräknade brott.** I 6 % av fallen gällde det att döma för flera fyllerier i sjötrafik. I ca 13 % av fallen förekom det också förseelser mot andra bestämmelser om sjötrafik, närmast brister i utrustningen Grovt äventyrande av trafiksäkerheten utgör huvudbrott i förhållande till fyller i sjötrafik. Av dessa fanns det i materialet 5 st. (1 %). Dessutom fanns det med ett dödsvållande.

**Båt.** En motorbåt var nästan det uteslutande hjälpmedlet vid brottet. Segelbåtarnas andel var 2—3 % och vattenskottrarnas 1—2 %. I vart tredje fall hade båtens mått angetts. En tredjedel av båtarna var till sin längd under fem meter, en tredjedel 5—7,5 meter och en tredjedel 7,5 meter eller längre. Det fanns 8 st. (3 %) båtar med en längd över 10 meter. Motorns effekt har angetts i ca hälften av fallen. I en femtedel av fallen hade båten en under 10 hästkrafters motor. Ungefär lika många hade kört med båtar med minst 90 hästkrafters motor. Hälften av fallen placerade sig mellan 20—75 hästkrafter. Den största effekten i materialet var 800 hästkrafter (en bogserbåt).

**Passagerare.** I ca vart annat fall fanns det med en passagerare. I ca 3 % av fallen fanns det barn med. Ett omnämmande om berusade passagerare förekom i 3 % av fallen. I ca var tionde båt konstaterades det brister. Den vanligaste bristen var avsaknaden av flytvästar.

**Skador.** I allt som allt 6 % av fallen anknöt det något slags skada, inbegripet fall från båten. Den genomsnittliga alkoholhalten i blodet i fallen med skada var i klassen 2 promille. Det vanligaste haveriet var att köra på

grund eller en sten. I endast två av tvåhundra fall av fylleri i sjötrafik ingick det en kollision med en annan båt eller en brygga. I materialet fanns det två fall där en båt kantrade. Personskador hade uppstått i ca en procent av fallen. Det omnämndes att egendomsskador hade uppstått i ca 2 % av fallen. Beskrivningen av personskador var mycket knapphändig, såsom ”passageraren skadade benet när han eller hon föll i sjön”, ”svaranden och en passagerare skadade sig vid kollisionen” eller ”såväl svaranden som passageraren skadade sig vid kollisionen”.

**Uppdagande och område för båtande.** I 14 % av domarna nämndes sättet för uppdagande. Vanligtvis ”fäste körsättet uppmärksamhet” eller så var det fråga om en rutinkontroll. Drygt hälften (52 %) av fallen inträffade på havsområdet och resten på insjöarna. Ett närmare område för båtandet nämndes endast sällan (i 14 % av fallen). Den vanligaste platsen var då en hamnbassäng eller ett hamnområde. Till den del tidpunkten för gärningen hade antecknats i avgörandena inträffade fallen jämt under dygnets tider.

**Sammandrag.** Det genomsnittliga fylleriet i sjötrafik utgör körande i ett berusningstillstånd som uppgår till 1,5—2 promille med en 4—6 meter lång motorbåt utrustad med en motor på 10—40 hästkrafter ensam eller med en passagerare utan att gärningen har samband med åtminstone något särskilt betydande fare- eller skade- eller som har antecknats i domen.

De gärningar som är grövre än denna grundtyp är sådana där alkoholhalten i blodet har varit betydande hög. Fallen med över två promille utgjorde 7 % och över tre promille 1,5 %. Andelen skadefall var vid dessa tal procentuellt jämförelsevis liten (11 %), men dock högre än i genomsnitt.

Ett annat drag som inverkar på graden av klandervärdhet är om det finns med ett flertal passagerare. I en sjättedel av fallen (17 %) var det minst tre passagerare med. I ca 3 % av fallen fanns det barn med.

Den tredje faktorn som inverkar på klandervärdheten är körsättet, en eventuell överhastighet samt båtens storlek och effekt. Ca 3 % av brotten begås med en båt som är över 10 meter lång, men en femtedel med en båt vars motoreffekt är minst 90 hästkrafter.

Genom en kombination av dessa grunder innehåller ca 5 % av brotten drag där klandervärdeheten för gärningen betonas av ett stort antal passagerare, av att det finns barn med, av båtens storlek eller av att den är snabb eller av en promillehalt som är exceptionellt hög. En genomgång av materialets innehåll gav samma resultat.

De fall som leder till fängelse har i allmänhet samband med flera graverande drag. Ofta förklaras användningen av fängelse med sidobrott som ingår i gärningen (olovligt brukande av båt, ett annat fylleri i sjötrafik eller rattfylleri). Också ett körsätt som är exceptionellt farligt och har lett till skada kan vara en grund för att döma ut fängelse. Det har då också dömts för grovt äventyrande av trafik-säkerheten. Övriga situationer som bestraffas med fängelse är fallen där risken för falla i vattnet har varit stor (för många passagerare i båten och det har reserverats flytvästar för endast en del av dem) samt fall där gärningsmannen har varit i ett exceptionellt starkt berusningstillstånd.

## 2.2 Lagstiftningen i de nordiska länderna och det internationella samarbetet

### Sverige

I Sverige har från och med 1.6.2010 ändrats området för straffbarhet för fylleri i sjötrafik. Regleringen har genomförts i sjölagen.

I den nya 20 kap. 4 § i sjölagen föreskrivs om sjöfylleri. Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Med förare jämställs en person som övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också 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 kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.

Sveriges promillegräns på 0,2 promille gäller endast snabba och stora fartyg. Den fasta promillegränsen gäller inte förare av andra fartyg, utan den eventuella straffbarheten är knuten till ett tryggt fullgörande av transportuppgiften.

För en grov gärning kan det dömas ut fängelse i högst två åt. Vid en bedömning av grovleken ska särskilt beaktas följande omständigheter: (1) gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet, (2) gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, (3) den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra har varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller (4) framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

### Danmark

I Danmark finns det en promillegräns på 0,5 i yrkesmässig trafik. Samma gräns gäller också fritidsbåtande med sådana fartyg som omfattas av behörighetsklassificering. Sådana fartyg är minst 15 meter långa och mindre rätt snabba fartyg. Kravet är bundet till fartygets effekt och den är 15 kW, dvs. ca 25 hästkrafter. En förutsättning för straffansvar är dessutom att personen framför fartyget eller fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Det kan dömas för fylleri i sjötrafik också när personens förmåga till de uppgifter som uppgiften kräver är nedsatt på grund av bruk av alkohol eller något annat rusmedel.

Inte heller i Danmark finns det någon fast promillegräns för förare av små båtar.

### Norge

I Norge gäller gränsen på 0,2 promille förare av fartyg som är minst 15 meter långa. Den gäller utöver föraren också en person som övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av

väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Gränsen på 0,8 promille gäller motor- och segelbåtar som är minst 4,5 meter långa. Lägre gräns gäller dock fartyg som är under 15 meter långa och som används i näringsverksamhet vid transport av kunder. Ansvaret gäller förare och i det sistnämnda fallet också andra personer som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Inte heller i Norge finns det någon fast promillegräns för förare av små båtar. Gränsen på 0,8 promille gäller visserligen motor- och segelbåtar som är minst 4,5 meter långa.

Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) beslöt i juni 2010 att ändra konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, dvs. STCW-konventionen så att till regel 1 i kapitel VIII fogades ett tillägg enligt vilket det för fartygets befälhavare, befälet och den personal som fullgör säkerhetsuppgifter ställdes en promillegräns på 0,5 promille när personerna i fråga framför ett fartyg eller fullgör säkerhetsuppgifter. STCW-konventionen gäller endast internationella handelsfartyg, inte andra fartyg.

#### Slutsatser

I de andra nordiska länderna har det föreskrivits på annan sätt än i Finland om promillegränsen för fylleri i sjötrafik. Det är dock felaktigt att dra sådana slutsatser att promillegränsen för fylleri i sjötrafik kategoriskt vore högre i Finland än i de övriga nordiska länderna. I Finland har alla samtliga förare som omfattas av straffansvar försatts i samma situation. I jämförelseländerna har straffansvaret vid en lägre promillehalt knutits till fartygets storlek. För förare av små båtar gäller inte överhuvudtaget en fast promillegräns, utan straffansvaret är knutet till alkoholens inverkan på förmågan att fullgöra uppgiften.

De nordiska länderna har inte en gemensam linje i fråga om fylleri i sjötrafik. I alla länder har gränsen för fylleri i sjötrafik definierats på olika sätt. Utifrån jämförelsen kan

det dock konstateras att om man i Finland skulle följa modellen i de övriga nordiska länderna, ska den allmänna promillegränsen för inte ändras, utan man ska föreskriva en särskild lägre promillegräns som gäller stora eller snabba fartyg. Också ändringen av den ovan nämnda STCW-konventionen har en inverkan i en riktning mot en samma slags lagstiftningslösning. I praktiken är det inte problematiskt för de finska rederierna att det ställs en promillegräns, eftersom nästan alla iakttar en nolltolerans i fråga om alkohol.

### 2.3 Bedömning av nuläget

Det rättsgoda som skyddas vid fylleri i sjötrafik är sjötrafiksäkerheten, men det är inte motiverat att utvidga området för kriminalisering uteslutande genom att åberopa den. Eftersom vid sjötrafikolyckor den avlidne i allmänhet är föraren själv, är det också fråga om i vilken mån det genom strafflagen är skäl att ingripa i en verksamhet, när det är fråga om att äventyra sig själv. Man har traditionellt förhållit sig avvisande till sådana kriminaliseringar, liksom även till en symbolisk användning av strafflagen. Det ska särskilt bedömas ett sådant fylleri i sjötrafik där det är fråga om att äventyra andra. De typiska fallen omfattas redan för närvarande av straffbarhet.

Enligt ultima ratio-principen kommer straffrätten i sista hand när det gäller att ingripa i ett beteende som upplevs som problematiskt. På motsvarande sätt är det i allmänhet inte skäl att införa överlappande kriminaliseringar. En verksamhet i sjötrafiken som orsakar andra skada kan utöver fylleri i sjötrafik bestraffas som äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23:1) eller som grovt äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23:2). Bruk av narkotika i sjötrafik är straffbart som straffbart bruk av narkotika (SL 50:2 a) oberoende av om man i sjötrafiken har omfattat en "nolltolerans".

Nedan bedöms rekvisitet för fylleri i sjötrafik med beaktande av de ovan anförda synpunkterna särskilt i fråga om förutsättningarna för straffbarhet. Bedömning underkastade är det äventyrandekriterium som ingår i brottet, promillegränsen och den definition för fartyg som har samband med den, den ned-

satta förmågan att styra samt användningen av droger.

**Äventyrandekriteriet.** I straffbestämmelsen om fylleri i sjötrafik krävs det alltså utöver de övriga kriterierna att gärningen ska vara ägnad att äventyra någon annans säkerhet. En motsvarande lagstiftningsteknik som hänvisar till abstrakt fara har använts också i de andra kriminaliseringarna i 23 kap. i strafflagen, såsom äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23:1—2) samt grovt rattfylleri (SL 23:4). Å andra sidan finns det också 23 kap. i strafflagen brott som grunder sig på en presumerad fara (SL 23:3, rattfylleri), där straffbarheten inte är beroende av den orsakade faran samt brott där kravet för straffbarhet är en konkret faresituation (SL 23:9, trafikfylleri med motorlöst fordon).

I strafflagen innebär en klausul om abstrakt äventyrande vedertaget att gärningen utifrån en objektiv bedömning typiskt ska vara sådan att den äventyrar någon annans säkerhet. Något konkret bevis på fara krävs inte. I rättspraxis har tillämpningsområdet för det avgränsande äventyranderekvisitet i straffbestämmelsen varit obetydligt vid fyllerier i sjötrafik. Att knyta rekvisitet för fylleri i sjötrafik till att en konkret fara skulle orsaka betydande övervaknings- och tillämpningssvårigheter. Eftersom det i regleringen till denna del inte har visats finnas problem, är det inte motiverat att ändra den nuvarande regleringen i fråga om utformningen av äventyrandekravet.

**Promillegränsen.** I den gällande SL 23:5 1 punkten förutsätts det för straffbarhet en gräns på en promille. Denna kan anses som jämförelsevis hög, om man jämför med regleringen för andra trafikformer. Ett berusningstillstånd på en promille nedsätter redan tveklöst förarens prestationsförmåga. Från vägtrafiken vet man utifrån ett flertal undersökningar att sannolikheten för föraren att råka ut för en olycka växer exponentiellt när alkoholhalten i blodet ökar. Omständigheterna i sjötrafiken är annorlunda, och faran för någon annans säkerhet är typiskt inte av samma klass som i vägtrafiken. Också olyckorna inträffar typiskt i situationer där föraren är kraftigt berusad. Utgångspunkten är att man inte kan påverka dessa olyckor genom att sänka promillegränsen.

Alkoholens verkningar är individuella. Det är otvetydigt att alkoholen inverkar på människornas förmåga att verka och prestationsförmåga. Uppmärksamheten hos den som har intagit alkohol nedsätts och det börjar infinna sig bedömningsfel när alkoholhalten i blodet stiger. Det finns i olika kontexter ingen entydig forskningsinformation om hur mycket promillehalterna ökar olycksrisken. I jämförelser om olika farefaktorer i vägtrafiken har det konstaterats att ett berusningstillstånd på en promille och en överhastighet på 20 km/h lika mycket ökar olycksrisken. Forskningstest visar för sin del, att när en person har varit vaken i 17—19 timmar motsvarar den nedsatta prestationsförmågan ett berusningstillstånd på 0,5 promille och efter 20—25 timmar en nedsatt prestationsförmåga som motsvarar ett berusningstillstånd på en promille. Också bruk av olika slags drogande och uttröttande mediciner kan mångfaldiga olycksrisken. Vid de riskbedömningarna är det dock fråga om en proportionell risk som kan snedvrída de slutsatser som dras på basis av talen. När utgångsnivån för risken är låg, kan vilken ökning av risken som helst kännas stor. Dock är t.ex. efter ett fyrfaldigande av olycksrisken risken fortfarande låg.

Det är i och för sig ostridigt att när alkoholhalten i blodet ökar krymper en människas observationsfält, reaktionssnabbheten blir långsammare, risktagningen växer och det blir svårare att följa med ett rörligt föremål. Ju mera komplicerade prestationer och funktioner det är fråga om desto mera krävs det av det centrala nervsystemet för att sammanjämka de olika reaktionerna och desto lättare försvagar redan en låg alkoholhalt i blodet att klara av krävande prestationer. Det är dock en helt annan fråga när det är fråga om en sådan ökning av olycksfallen som det är skäl att ingripa i med de medel som ingår i strafflagen. Kriminaliseringar används endast för att förebygga sådana gärningar som är skadliga eller farliga för andra människor eller samhället.

I straffbestämmelsen om fylleri i sjötrafik har promillegränsen satts högre än i de övriga bestämmelserna om fylleri i trafik, eftersom bestämmelsen till skillnad från övriga trafikfylleribestämmelser tillämpas i situationer som är mycket olika enligt fartygets stor-

lek och kapacitet eller vidden på vattendraget eller farleden (RP 90/2002 rd). När man rör sig med båt är faran för andras säkerhet dock mindre än i vägtrafiken på grund av skillnader i trafikvolymen eller farledens storlek, fastän föraren vid varadera sättet att färdas, orsakar fara primärt för sin egen och passagerarnas säkerhet om han eller hon är berusad. Å andra sidan rör det sig särskilt på södra Finlands kustvatten fartyg av olika storlek i de livligt trafikerade farlederna, allt från småbåtar till handels- och passagerarfartyg. Förenade med intag av alkohol ökar en stor storlek på och hög fart för båten olycksrisiken.

Ovan i beskrivningen av nuläget kom det fram att i riklig mängd använd alkohol har en stor betydelse i flera av de sjötrafikolyckor som har lett till döden. Å andra sidan har en berusningsgrad på under en promille varit orsak till olyckan endast i enskilda fall.

**Definitionen för fartyg.** I den internationella jämförelsen kom det fram att promillegränsen i sjötrafik på något sätt kunde graderas enligt farkosten. Båtens stora storlek och fart eller dessa kombinerade på något sätt kunde vara en grund för en lägre promillegräns. En sådan lösning grundar sig på antagandet att framförandet av ett större och snabbare fartyg under påverkan av alkohol äventyrar andras säkerhet mera än att med samma promillehalt framföra ett litet fartyg. Å andra sidan kan dessa omständigheter redan för närvarande beaktas i tillämpningssituationer via rekvisitelementet som har samband med nedsatt förmåga till de prestationer som uppgiften kräver.

Definitionen för vattenfarkost varierar i bestämmelser som har avfattats för olika ändamål och på olika grunder. Enligt 23 kap. 12 § 4 punkten avses med fartyg färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten. I 23 kap 5 § 2 mom. föreskrivs det dock att fartyg som manövreras är en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart fartyg.

De fartyg som omfattas av kriminalisering- en är såväl motor- och segelbåtar som måste registreras som de som faller utanför registreringstvånget. Däremot faller roddbåtar och andra små sjötrafikfarkoster, såsom optimist-

jollar och segelbräddor utanför tillämpningsområdet för bestämmelsen om fylleri i sjötrafik (RP 18/1992 rd). I fråga om roddbåtar är ansvarsfrihetsbestämmelsen klar i fråga om sin avgränsning. Däremot är det i någon mån ifrågasatt att segeljollar med ett uttryckligt omnämnande är avgränsade från straffbestämmelsen. Segeljollar är lättbåtar till vilka hör fartyg som avviker från varandra väldigt mycket i fråga storlek och fart. Det är mycket motiverat att avgränsa optimistjollar så att de faller utanför fylleri i sjötrafik, men situationen kan vara en annan i fråga om snabba segeljollar.

Enligt 4 § i lagen om farkostregistret (976/2006) ska alla segel- och motorbåtar med en längd på minst 5,5 meter registreras. Registreringskravet gäller också motorbåtar, vars motoreffekt är över 15 kilowatt (20,4 hästkrafter).

Lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005, den s.k. fritidsbåtslagen) är en produktsäkerhetslag som grundar sig på unionslagstiftningen och som bl.a. syftar till att skydda människors säkerhet och hälsa. Enligt 2 § 2 punkten i lagen avses med fritidsbåt varje båt avsedd för sport- eller fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningssätt, med en skrovlängd på 2,5—24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder.

Sjötrafiklagen (463/1996) och sjötrafikförordningen (124/1997) syftar bl.a. till att främja säkerheten i sjötrafiken. Med en sjöfarkost som omfattas av tillämpningsområdet för sjötrafiklagen avses i överensstämmelse med definitionsbestämmelsen i strafflagen färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vattnet. Lagens bestämmelser tillämpas på samtliga handelsfartyg, fritidsbåtar och vatten-skotrar till den del det inte föreskrivs särskilt om dem i speciallagstiftning (fritidsbåtslagen, sjölagen eller fartygssäkerhetslagen). Bestämmelserna om farkosters basutrustning i 2 § i sjötrafikförordningen, som har utfärdats med stöd av sjötrafiklagen, är avgränsade att gälla över fem meter långa farkoster försedda med motor eller segel.

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) föreskrivs om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs

lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg. Enligt 2 § 14 punkten avses med fartyg färdmedel och anordningar som vilar på och är avsedda för färd på vatten. I olika punkter i samma paragraf definieras mycket detaljerat olika slags båtar och fartyg (punkterna 15—26).

Enligt 1 § i fartygsregisterlagen (512/1993) ska fartygsregister föras över finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa. Begreppet handelssjöfart är inte definierat i fartygsregisterlagen. Med handelssjöfart ansen dock allmänt all verksamhet som på ett fartyg utförs i förtjänstsyfte eller annars mot ersättning (RP 24/1994 rd).

Båtsäkerheten har under de senaste åren ökat betydligt såväl absolut som relativt trots ökningen av båtarnas storlek, prestationsförmåga och trafikmängderna samt en följd av användningen av den kringteknologi som används i båtarna. Många av de konstaterade omständigheterna (ökningen av båtarnas storlek och utvecklingen av kringteknologin) minskar de risker som har samband med att färdas med båt. Enligt Rättspolitiska forskningsinstitutets utredning är det uppenbart att brott som begås med stora och snabba båtar är avsevärt sällsynta. Fastän det finns tom. livliga sjötrafikområden, kan de inte jämföras med vägtrafiken liksom inte heller sjötrafiken mera allmänt. De genomsnittliga trafiksituationer med tanke på vilka lagar stiftas avviker i väsentlig grad från varandra i sjö- och vägtrafiken. Detta gäller såväl fordonens fart, avstånden mellan dem som den reaktionssnabbhet som krävs.

Eftersom det i praktiken inte har framkommit problem och eftersom strafflagens definition för fartyg motsvarar den centrala lagen om temat, dvs. sjötrafiklagens definition, finns det inte ett behov av att ändra definitionen för fartyg. Inte heller speciallagarnas definitioner erbjuder en ändamålsenlig grund för ändringar av området för straffbarhet via definitionen för fartyg. Specialregleringen som har samband med båtens storlek och längd gäller relativt små båtar, det samma gäller att utsträcka viss reglering att gälla båtmotorns effekt.

**Nedsatt manövreringsförmåga.** Enligt den gällande SL 23:5 1 punkten kan man

också straffa för fylleri i sjötrafik, när det kan dömas för fylleri i sjötrafik också när förmåga för den som manövrerar fartyget till de uppgifter som uppgiften kräver är nedsatt. Rekvisitet för fylleri i sjötrafik uppfylls då, om omständigheterna har varit sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. I praktiken ska straffbarheten bedömas utifrån en helhetsbedömning av den nedsatta prestationsförmågan och omständigheterna. Vid helhetsbedömningen ska beaktas bl.a. fartygets art, körhastigheten, trafikomständigheterna och andra omständigheter som inverkar på prestationsförmågan.

Vid beredningen av propositionen har man eftersträvat att samla information om hur bestämelsen i fråga har tillämpats. Det har kommit information om följande avgörande av Åbo hovrätt (dnr R 08/2688). Enligt åtalsbeskrivningen hade X styrt en ca 15 meter lång motorbåt vars motoreffekt hade varit sammanlagt 1 000 hästkrafter efter att ha intagit alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver varit nedsatt. Omständigheterna hade varit sådana att gärningen var ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Alkoholhalten i X:s blod var efter uppgiften 0,6 promille. X hade intagit alkohol under hela föregående kväll och läs natten, och hade inte sovit innan han eller hon tidigt på morgonen började köra motorbåten. X somnade mitt under färden varvid motorbåten fortsatte sin färd i knappt 30 knops (50 km/h) hastighet och körde upp på stranden av en ö. Åbo hovrätt dömde X i enlighet med gärningsbeskrivningen för fylleri i sjötrafik. Hovrätten fastställde tingsrättens ståndpunkt där det tillräknande avgörandet hade motiverats bl.a. på följande sätt: X hade börjat köra båten i vetskap om att han eller hon hade druckit alkohol och vakat hela natten varvid den omständigheten att hans eller hennes förmåga till prestationer som uppgiften kräver var nedsatt var en möjlighet som allvarligt måste beaktas, vilket han eller hon dock förhållit sig likgiltig till. X hade inte stannat båtens färd, fastän han under färdens gång hade börjat bli trött.

Av de resultat för blodprov och prov av utandningsluften år 2008 som Folkhälsoinstitutet och Institutet för hälsa och välfärd har publicerat framgår det att det under året i frå-

ga utfördes 170 promilletest i fråga om blodet och 289 om utandningsluften, sammanlagt alltså 459. Av dessa test utvisade 413 över gränsen på en promille. Med andra ord var det i 10 % av fallen fråga om ett berusningstillstånd på under en promille. Enligt utredningen från Rättspolitiska forskningsinstitutet leder dessa fall i praktiken inte till att det döms ut ett straff, utan de gallras bort från straffprocessen genom ett beslut av polisen eller åklagaren. Ärligen blir på grund av avsaknad av bevis ca 20 fall av fylleri i sjötrafik, tågtrafik eller lufttrafik. I dessa fall används inte åtal eftergift av påföljdsnatur. Det är uppenbart att i de fall som lämnats utan åtal bevisen helt enkelt saknas. En granskning av avgörandena om att inte åtala ger en antydning om att efterintag som inte har kunnat uteslutas är den vanligaste situationen. Det förekommer också fall av karaktären tvångsläge. Dessutom förekommer det fall där man inte har åtalat i situationer med över en promille i vilka äventyranderekvisitet inte har uppfyllts. Av polisstatistiken framgår det att polisen årligen lämnar ca 20–30 brott i denna brottsgrupp oanmälda till åklagaren med grunden ”ej brott”. I brist på närmare information kan det antas att fallen med under en promille ofta gallras från straffprocessen redan av polis- eller övervakningsmyndigheterna.

I Rättspolitiska forskningsinstitutets utredning förblir det framgår inte om det bland de fall där det förekommer allvarligt äventyrande har gallrats ut vid anmälningsskedet. Å andra sidan ger en granskning av fallen med över en promille inte en anledning till särskilt starka misstankar att så skulle ske. Beskrivningarna av fallen i domarna är upprepningar av varandra (”A framförde en båt försedd med en 10 hästkrafters motor i ett berusningstillstånd på 1,2 promille”) utan omnämnande om fara eller skada. Enligt polisens fältobservationer är fallen typiskt sådana att personen har blåst i sållningsalkometern en halt som just överskrider en promille. Senare framgår det av ett blodprov eller av en precisionsalkometer att berusningstillståndet inte överskrider gränsen på en promille. Enligt de uppgifter som finns tillgängliga är inte heller manövreringsförmågan hos den som styr fartyget nedsatt så att straffprocessen skulle

fortsättas. Om förmågan är nedsatt, får man enligt lagen inte avstå från åtgärder.

Man ska inte dra en slutsats av att punkten om nedsatt förmåga sällan tillämpas att den vore obehövlig. Det ovan refererade hovrättsfallet visar att det i vissa enskilda fall finns ett äkta behov av bestämmelsen.

**Bruk av droger.** Den s.k. nollgränsen i fråga om narkotika gäller inte fylleri i sjötrafik. Straffbarheten för fylleri i sjötrafik är knuten till nedsatt prestationsförmåga. En person kan straffas, när han eller hon manövrerar ett fartyg ”efter att ha intagit annat rusmedel än alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt”. När nollgränsen togs i bruk i väg-, tåg- och lufttrafiken lämnades sjötrafiken utanför. I regeringens proposition (RP 90/2002 rd, s. 14) motiverades lösningen på följande sätt: ”Bestämmelsen om fylleri i sjötrafik tillämpas till skillnad från de övriga bestämmelserna om trafikfylleri på situationer av mycket olika farlighetsgrad beroende på fartygets storlek och kapacitet eller vattendragets eller farledens storlek. Bestämmelsen om fylleri i sjötrafik skiljer sig därför från motsvarande bestämmelser för andra trafikformer såtillvida att gränsen för straffbarhet har ställts högre än i de övriga bestämmelserna om trafikfylleri. För att en gärning skall vara straffbar förutsätts ett med hänsyn till omständigheterna abstrakt äventyrande av någon annans säkerhet. Också promillegränsen är högre. Det föreslås därför att användning av rusmedel —inbegripet narkotika— i sjötrafik fortfarande ska vara straffbart endast i situationer där den som manövrerar fartyget eller sköter en uppgift som påverkar säkerheten har nedsatt förmåga till de prestationer som uppgiften kräver.” Den konstaterade lagstiftningslösningen fick ett brett stöd vid lagberedningen (se Remissammandrag över utlåtandena. Utlåtanden och utredningar 2002:6. Justitieministeriet).

I avgörandet **HD 2009:73** hade A framfört en bil efter att ha intagit narkotika så att det efter körningen fanns en ämnesomsättningsprodukt i hans blod. Vid sidan av rattfylleri ansågs A genom sitt beteende ha gjort sig skyldig till straffbart bruk av narkotika. I förarbetena till bestämmelsen (RP 90/2002 rd, s. 12) har det konstaterats att bestämmelsen

om användning av narkotika i vägtrafiken är avsedd att i egenskap av specialbestämmelse tillämpas i stället för straffbart bruk av narkotika enligt 50 kap. 2 a § i strafflagen. För framförande av motorfordon efter att ha brukat narkotika döms alltså primärt som rattfylleri, och föraren döms inte samtidigt för straffbart bruk av narkotika. I högsta domstolen avgörande konstateras det dock att bestämmelserna om rattfylleri och narkotikabrott har olika skyddssyften, nämligen för rattfylleris del att främja trafiksäkerheten och i fråga om straffbart bruk av narkotika särskilt att begränsa efterfrågan på narkotika. Bakom varterda syftet verkar det visserligen aspekter som har samband med den allmänna säkerheten och tryggheten samt folkhälsan. Det rådande rättsläget är alltså att den som har gjort sig skyldig till rattfylleri genom bruk av narkotika utöver rattfylleri döms för straffbart bruk av narkotika. Om samma nollgräns också skulle gälla sjötrafik, skulle samma linjedragning gälla där också. Det finns dock inte några vägande skäl för en nollgräns.

Droger kan mycket väl nedsätta prestationsförmågan. På detta grundar sig kriminaliseringen av att köra drogad, och just med tanke på denna situation finns det i lagen ett eget rekvisit. Om drogerna inte har inverkat på förarens körförmåga, kan inte endast det att de syns i test anses om bevis för en ökad trafikrisk. Om endast en teoretisk möjlighet att också obetydliga faktorer kan ha en avgörande betydelse för att en skada uppstår, skulle det ställas en allmän förutsättning för äventyrandekriminaliseringarna som skulle göra all trafik i det närmaste omöjlig.

Det finns inga sifferrelaterade och granskade bevis för att användningen av narkotika i sjötrafik har ökat. Observationerna är enskilda fall. Ökningen av antalet fall —om det skulle finnas tecken på det— kan dessutom vara en följd av att testmetoderna i fråga om narkotikabruk har utvecklats och övervakningen av narkotikabruk har ökat. Av ökningen av narkotikafallen i vägtrafik —som på samma sätt kan berätta att övervakningsteknologin har effektiviserats— kan det inte dras slutsatser i riktning mot sjötrafiken. Rättspolitiska forskningsinstitutets utredning avslöjade inte ett enda fall där det angavs att

den som hade dömts för fylleri i sjötrafik också hade använt narkotika. Utfrågningsutredningar igen visar i en riktning mot att det ökningen av narkotikabruket har mattats av.

Att föreskriva en nollgräns skulle ändra fylleri i sjötrafik så att det motsvarar straffbestämmelserna för övriga trafikbrott. Just på grund av de divergerande trafikeringsförhållandena har man i fråga om sjötrafiken dessutom iakttagit promillegränser som avviker från de övriga trafikformerna. Man kan alltså anse att konsekvensen snarare talar mot en nollgräns för narkotika. I de övriga nordiska länderna är straffbarheten på samma sätt som i Finland knuten till en nedsatt körförmåga.

Att betona att narkotika är skadligt motiveerar inte självt en nollgräns, lika lite som ett motstånd mot nollgränsen är ett tecken på en positiv inställning till narkotika. Strafflagen är inte ett medel för informationsstyrning, utan ett medel att skydda viktiga rättsgoda mot rättskränkningar från andra i situationer där ingen annan mindre skadlig metod kan fullgöra detta intresseskyddsuppdrag. Vid stiftande av strafflag är det inte heller fråga om vilket moralställningstagande som helst, utan om kriminaliseringar som i form av straff ingriper i individens grundläggande fri- och rättigheter. Dessa måste stödjas av vägande praktiska skäl, i detta fall motiverade säkerhetsaspekter i sjötrafiken. Till den del narkotika skapar en trafikrisk är användningen av narkotika redan kriminaliserad. Att avhålla sig från en nollgräns innebär inte en "legalisering" av narkotika, eftersom användningen av narkotika redan är kriminaliserad. Detta användningsförbud gäller också sjötrafiken.

Bevarande av det nuvarande systemet har motiverats med att det inte finns nya aspekter att presentera i fråga om den föreslagna ändringen jämfört med år 2002, när frågan senast behandlades av riksdagen. Flera skäl talar i en annan riktning. Den allmänna båtsäkerheten har ökat, och droger är inte ett särskilt problem i sjötrafiken. I motsats vad det uttryckligen anfördes i regeringens proposition när till nollgränsen för narkotika i vägtrafiken föreskrevs, bestraffas det utöver för rattfylleri också för straffbart bruk av narkotika. Om en likadan lagstiftningslösning skulle tas i bruk också vid fylleri i sjötrafik, skulle det-

samma gälla detta, om i lagen inte togs in en uttrycklig subsidiaritetsklausul. En s.k. nollgräns skulle förplikta myndigheterna att rikta de knappa myndighetsresurserna för behandling av också dessa ärenden. Detta vore allt bort från uppgifter som är viktigare med hänsyn till säkerheten i sjötrafiken. Om den som färdas på vattnet har använt narkotika, kan han eller hon också straffas för straffbart bruk av narkotika (SL 50:2 a) oberoende av om man i sjötrafiken har infört en nollgräns.

**Slutsatser.** I Rättspolitiska forskningsinstitutets utredning och ovannämnda rättspraxis förs det fram omständigheter enligt vilka straffen med stöd av den nuvarande lagstiftningen bör graderas enligt hur skadligt och farligt brottet är. Fylleri i sjötrafik är ett jämförelsevis sällsynt brott. Enskilda åklagare och domare råkar jämförelsevis sällan att behandla brottet i fråga. Detta är ägnat att försvaga en enhetlig rättspraxis. En behandling av mättningsgrunderna för straffpraxis styr praxis mot en enhetlig riktning.

Vid beredningen av ärenden har det dryftats en allmän sänkning av promillegränsen. Under de senast 30 åren har det skett en betydande förbättring av sjötrafiksäkerheten: relaterad till motorbåtsparken har antalet döda sjunkit 90 %. I den största delen av dödsfallen är det fråga om ett berusningstillstånd på över två procent vilket klart överskrider gränsen för straffbarhet. Antalet döda i gruppen 0,5—0,99 ‰ är årligen ett fåtal.

För en sänkning av promillegränsen har det anförts närmast principiella aspekter. Det har anförts att de olika trafikformerna ska behandlas lika. Som motargument har det konstaterats att den risk för andra som en förare som har förtärt alkohol orsakar vid andra trafikformer väsentligt avviker från varandra. Detta motiverar olika promillegränser vid olika trafikformer.

För en sänkning av promillegränsen har det anförts att det innebär ett klart budskap om att alkohol och sjötrafik inte hör ihop. Sådana slags motiveringar är dock inte särskilt tunga när det gäller att stifta en straffbestämmelse. Vid beredningen av strafflagen har man av hävd utgått från att man inte ska införa symboliska kriminaliseringar. Enligt de allmänna kriminaliseringsprinciperna ska man använda

kriminaliseringar endast för att förebygga sådana gärningar som är skadliga eller farliga för andra människor eller samhället. En sänkning av promillegränsen skulle göra att straffbarheten skulle omfatta många fall där andras säkerhet inte har äventyrats. I praktiken skulle övervakningsmyndigheterna ha en skyldighet att ingripa också i dessa fall, vilket skulle leda till de knappa övervakningsresurserna mindre än för närvarande används för fall där andras säkerhet äventyras.

När man har talat för en sänkning av promillegränsen har det också hänvisats till straffets förebyggande allmänpreventiva verkningar. Det bedöms då att en sänkning av promillegränsen minskar båtåkning i berusat tillstånd. De uppskattade beteendeverkningarna räcker själva dock inte för att bli en kriminaliseringsgrund. Det ska också förutsättas att det är fråga om minskning av ett beteende som tolkas vara skadligt och farligt, och att lagarna sätts i kraft på ett sätt som verkligen också leder till det eftersträlvade resultatet. Enligt grundlagsutskottets redan vedertagna ståndpunkt anknyts acceptabiliteten för en kriminalisering till det acceptabilitetskrav som hör till avgränsningskravet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Enligt detta ska det för en kriminalisering finnas ett vägande samhälleligt behov och en grund som kan godtas med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Vid lagberedningen har det i enlighet med vad ovan konstaterats en sådan grund inte observerats. Sådana fall där andras säkerhet inte har äventyrats skulle bli straffbara. Med stöd av allmän kriminologisk forskningskunskap vet man att ändringar av promillegränsen inte inverkar på de allvarligaste och grövsta gärningarna.

Enligt Rättspolitiska forskningsinstitutets straffpraxisutredning utgör det genomsnittliga fylleriet i sjötrafik körning i ett berusningstillstånd som uppgår till 1,5—2 promille med en 4—6 meter lång motorbåt utrustad med en motor på 10—40 hästkrafter ensam eller med en passagerare utan att gärningen har samband med åtminstone något (åtminstone i domen antecknat) särskilt betydande fare- eller skadeelement).

Vid lagberedningen har det alltså inte kommit fram en vägande grund för att sänka den allmänna gränsen för fylleri i sjötrafik.

Man har också dryftat en anknytning av en lägre promillegräns till fartygets storlek eller fart. En sådan lösning skulle utvidga området för straffbarhet vid gärningar där den potentiella faran för andra är större och risken för allvarliga olyckor högre. Möjliga definitionsgrunder kan vara fartygets längd, vikt eller motoreffekt. En sådan lösning är också förknippad med problem. Hur allvarliga kollisionsolyckor är har nog samband med fartygets storlek och fart och när körhastigheterna blir högre växer också de krav som ställs på föraren. Inte heller dessa grunder berättar dock nödvändigtvis ensamt om den fara för sjötrafiken som fartyget orsakar. Också med motorer med hög effekt går det att köra långsamt och en segelbåts längd har inte alltid samband med massan.

Vid beredningen har det också dryftats ett behov av att för fylleri i sjötrafik föreskriva en grov gärningsform på samma sätt som vid rattfylleri. Det vore då skäl att gradera maximum i straffskalorna så att för en gärning enligt grundrekvisitet föreskrivs ett maximistraff på sex månader (i stället för nuvarande två år) och maximistraffet för grovt fylleri i sjötrafik skulle föreskrivas vara fängelse i två år. Det vore skäl att vid den grova gärningsformen döma ut ett bötesstraff där minimiantalet böter vore högre än det allmänna antalet böter på samma sätt som vid grovt rattfylleri. Att föreskriva en grov gärningsform skulle rikta ett starkt klander mot gärningar som är allvarligare än i genomsnitt. Fördelen med lösningen vore att det för en gärning i grundformen skulle vara möjligt att förelägga böter i strafforderförfarande. I utredningen om straffpraxis kom det dock inte fram ett behov av en sådan lagstiftningslösning. Straffen graderas redan för närvarande jämförelsevis konsekvent av berusningsnivån. Sambandet blir ännu klarare när man granskar endast de fall där motoreffekten är minst 60 hästkrafter, dvs. där fartygets verkning på mätningen har gjorts enhetlig. I avsnittet ”2.1 Lagstiftning och praxis” i den allmänna motiveringen har det förts fram omständigheter som höjer de straff som döms ut för fylleri i sjötrafik. Utredningen ger också en hänvisning om

att det i sjötrafiken inte finns skäl att på samma sätt som i vägtrafiken grunda graderingen av grovleksgraderingen endast på förarens berusningsnivå. Utöver hur stark berusningen är har de gärningar som bestraffas strängare samband med flera andra grunder som också de borde nämnas bland kvalificeringsgrunderna. De räcker mera sällan till för att ensamma grunda en tillämpning av den grova gärningsformen, eftersom det ofta finns ett behov av det, när flera grunder aktualiseras samtidigt (t.ex. ett starkt berusningstillstånd, hög fart, ett farligt körsätt och det finns passagerare). Att föreskriva enskilda grunder i lagen skulle skapa en risk för en större ändring av straffpraxis än den eftersträfvade. Den information som finns tillgänglig motiverar inte att föreskriva en grov gärningsform. Däremot är det enligt den information som redan nu finns tillgänglig möjligt vid praktisk utbildning dra linjer för rättspraxis så att straffen graderas mellan de allvarliga och sedvanliga gärningsformerna mera rättvist än för närvarande.

Vid en bedömning av ändringsbehovet ska det dock beaktas att den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) beslöt i juni 2010 att ändra konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), dvs. STCW-konventionen så att till regel 1 i kapitel VIII fogades ett tillägg enligt vilket det för fartygets befälhavare, befälet och den personal som fullgör säkerhetsuppgifter ställdes en promillegräns på 0,5 promille när personerna i fråga framför ett fartyg eller fullgör säkerhetsuppgifter. Ratificeringen av ändringarna av konventionen blir aktuell år 2012. Det är motiverat att genomföra denna ändring genom en ändring av strafflagen.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

I fortsättningen döms för fylleri i sjötrafik också den som i yrkesmässig sjötrafik manövrerar ett fartyg eller på förordnade sköter en arbetsuppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet eller förhindrandet av miljöförorening, efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst

0,5 promille i hans blod eller minst 0,22 milligram per liter i hans eller hennes utandningsluft.

Promillegränsen för fylleri i sjötrafik sänks på detta från en promille till 0,5 promille i fråga om nämnda fartygsgrupp. På detta sätt ändras den finska strafflagstiftningen att motsvara ändringarna i den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention, dvs. STCW-konventionen (FördrS 22/1984).

Dessutom görs det en teknisk av definitionen i strafflagens 23 kap. 5 § för en med roddbåt eller med den jämförbart fartyg som alltså faller utanför straffansvar.

#### **4 Propositionens konsekvenser**

De förslag som ingår i propositionen har inte nämnvärda organisatoriska eller ekonomiska konsekvenser.

#### **5 Beredningen av propositionen**

Justitieministeriet tillsatt den 24 augusti 2010 en arbetsgrupp vars uppdrag var att dryfta ett behov av ändringen av kriminaliseringen i strafflagens 23 kap. 5 § om fylleri i sjötrafik samt andra medel att ingripa mot fyllerier i sjötrafik och förbättra sjötrafiksäkerheten. Arbetsgruppens mandattid var 1.9.2010—28.2.2011. Arbetsgruppen samarbetade med Delegationen för båtsektorn. Via samarbetet kartlades de olika branschorganisationernas aspekter. Arbetsgruppen arrangerade den 28 oktober 2010 ett gemensamt möte med Delegationen för båtsektorn, och i mötet deltog representanter för Trafiksäker-

hetsverket, Håll Skärgården ren rf., Tullstyrelsen, Finlands miljöcentral, Finlands Navigationsförbund, Segling och Båtsport i Finland rf., kommunikationsministeriet, Finnboat rf., Finlands Båtförbund rf., Finlands Simundervisnings och Livräddningsförbund rf. samt Ålands landskapsregering. Rättspolitiska forskningsinstitutet sammanställde för arbetsgruppens bruk en utredning över straffpraxis i fråga om fylleri i sjötrafik.

Justitieministeriet begärde med en begäran om utlåtande daterad den 20 april 2011 ett skriftligt utlåtande om arbetsgruppens betänkande av 30 olika organisationer och sakkunniga. Dessutom sändes betänkandet till Ålands landskapsregering för kännedom och denna gavs också möjlighet att yttra sig i ärendet. Tiden för att yttra sig gick ut den 6 juni 2011. En del av remissinstanserna beviljades tilläggstid. Sammanlagt 22 utlåtanden kom in. Remissinstanserna förhöll sig positivt till ändringsförslagen och understödde dem. Av remissinstanserna understödde 12 remissinstanser ett bevarande av promillegränsen på en promille, 9 föreslog en sänkning av promillegränsen. De som understödde nuläget betonade att om förarens prestationsförmåga som en följd av förtäring av alkohol är nedsatta så att föraren äventyrar andras säkerhet, uppfylls enligt gällande lagstiftning brottsrekvisitet också med en promillehalt som underskrider en promille. Det är av särskild betydelse att i flera utlåtanden upprepades aspekten att det inte finns ett praktiskt behov av större lagändringar än vad arbetsgruppen föreslog.

## DETALJMOTIVERING

## 1 Lagförslag

## 23 kap. Om trafikbrott

**5 §. Fylleri i sjötrafik.** Det föreslås en ändring av paragrafen om fylleri i sjötrafik. Paragrafens 1 mom. förblir oförändrad. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. och det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. och ändras något.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det att det för yrkesmässig sjötrafik ska gälla en lägre promillegräns på 0,5 promille i stället för den nuvarande gränsen på 1,0 promille. Det måste sättas strängare promillegränser för förare i yrkesmässig trafik än för förare av fartyg i fritidsbruk, eftersom det i yrkesmässig trafik i allmänhet används större fartyg eller båtar eller transporteras utomstående personer. Den som idkar yrkesmässig sjötrafik har dessutom en accentuerad skyldighet att sörja och ansvara för andras säkerhet.

På yrkesmässig sjötrafik tillämpas också i fortsättningen 5 § 1 mom. 2 punkten, varför också ett berusningstillstånd på under 0,5 promille i yrkesmässig sjötrafik kan leda tills straffansvar, om personens förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt och också äventyrandeelementet uppfylls.

I 2 mom. nämns som alternativa kriterier alkoholhalten i blodet (0,5 promille) och alkoholmängden i utandningsluften per liter (0,22 milligram). Bestämmelsen grundar sig på en presumerad fara, och i 2 mom. krävs det alltså inte på samma sätt som i 1 mom. att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Till denna del motsvarar det nya momentet grundformen för rattfylleri (SL 23:3).

Med yrkesmässig sjötrafik avses i första hand yrkesmässig frakt- eller persontrafik. Tillämpningsområdet för det föreslagna momentet omfattar alltså för det första fartyg i enlighet med 1 § i fartygsregisterlagen (512/1993). Enligt den ska fartygsregister föras över finska fartyg som används i handelsjöfart och som är minst 15 meter långa. I fartygsregistret kan på ägarens begäran införas finska fartyg i handelssjöfart, som är

minst 10 meter långa (frivillig registrering). Ett fartyg som har införts i fiskfartygsregistret ska också införas i fartygsregistret, om det uppfyller förutsättningarna för registrering.

Paragrafens 2 mom. omfattar dessutom fartyg och båtar som på något annat sätt används i yrkesmässig sjötrafik, fastän de på grund av båtens typ eller storlek inte har kunnat införas i fartygsregistret. Som exempel kan nämnas kortare passagerarfartyg eller hyrbåtar som uthyrs bemannade. På motsvarande sätt omfattar momentet också andra än finska båtar och fartyg som färdas i yrkesmässig sjötrafik på Finlands territorialvatten.

Alla fartyg och båtar i yrkesmässig användning måste registreras.

Begreppet handelssjöfart är inte definierat i fartygsregisterlagen. Därför föreslås det att begreppet inte heller används i den föreslagna paragrafen. Med handelssjöfart avses dock allmänt all verksamhet som på ett fartyg utförs i förtjänstsyfte eller annars mot ersättning (RP 24/1994 rd). De mest typiska verksamheterna är transport av last och passagerare. Dessutom omfattar handelssjöfart t.ex. bogsering, isbrytning, fångst samt räddnings- och biståndsverksamhet. Att hyra ett bemannat fartyg ska också anses som handelssjöfart, på samma sätt som användning av ett fartyg som restaurangfartyg, när det samtidigt fortsättningsvis är sjödugligt och används i trafik. Dessa situationer omfattas av den föreslagna bestämmelsen. Regleringen utsträcks att gälla också annan än kommersiell yrkesmässig sjötrafik. Bl.a. de båtar som staten och kommunerna äger är yrkesbåtar.

Innehållet i ändringen av SWTC-konventionen, som ligger till grund för ändringen finns i bilagan till konventionen (regulations, regelverk), vars konsoliderade version godkändes genom resolution STCW/CONF.2/33. Till konventionen anknyter en kod (Code), vars del A är förpliktande och preciserar skyldigheterna i regelverket. Den konsoliderade koden godkändes genom resolution STCW/CONF.2/34. En regel i regelverket motsvarar alltid en regel

med samma nummer i koden. Därför förekommer i promillegränsen på två ställen i konventionen. Enligt en regel i koden (section A-VIII/1, punkt 10) gäller som utgångspunkt promillegränsen på 0,5 promille kaptenen (master) och en sådan besättningsmedlem som hör till befälet (officer). Utöver detta gäller den också andra uppgifter som rör säkerhet, skydd (security) och den marina miljön (marine environmental duty). I den gällande lagstiftningen jämföras manövrerna med att sköta en uppgift som väsentligt inverkar på fartygets trafiksäkerhet. När det gäller yrkesmässig sjötrafik är ändamålsenligare att föreskriva om en person som har utsetts att sköta en sådan uppgift. Det är då lättare att identifiera de besättningsmedlemmar som påföljden gäller. De personer som sköter fartygssäkerhets- och säkerhetsuppgifter finns upptagna i fartygets alarmförteckning. De som sköter miljöuppgifter har också utsetts i olika förteckningar som gäller t.ex. uppgifter som har samband med avfallshantering eller påfyllning av bränsle.

Uttrycket ”på förordnande” motsvarar konventionens term ”designated”. Efter det att

arbetspasset tagit slut är personen inte på det sätt som avses i paragrafen förordnad att sköta uppgiften, eftersom det ju är typiskt att sjömännen är till sjöss i veckotal och de också har fritid på sin arbetsplats.

I paragrafens 3 mom. stryks det särskilda omnämmandet om segeljollar. En roddbåt faller också i fortsättningen utanför straffansvaret. Med en roddbåt jämföras ”en med den i fråga om storlek och fart annars jämförbart fartyg”. Avsikten är att stora och snabba segeljollar inte längre ska omfattas av ansvarsfrihet. Däremot jämföras t.ex. optimistjollar, som har nämnts i förarbetena till gällande lag, även i fortsättningen med roddbåtar.

## 2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 maj 2012.

Med stöd av vad som anförts ovan förläggs Riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag*

## Lag

### om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i strafflagen (39/1889) 23 kap. 5 §, sådan den lyder i lag 1198/2002, som följer:

23 kap.

#### Om trafikbrott

5 §

##### *Fylleri i sjötrafik*

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften, eller att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, ska för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik döms också den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig sjötrafik, eller i ett sådant fartyg på förordnande sköter en arbetsuppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet eller förhindrandet av miljöförorening, efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften.

För fylleri i sjötrafik döms dock inte, om det fartyg som manövrerats är en roddbåt eller ett med en sådan i fråga om storlek, fart eller annars jämförbart fartyg eller om den uppgift som avses i 1 mom. har skötts i ett sådant fartyg.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 22 mars 2012

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Justitieminister Anna-Maja Henriksson

*Bilaga  
Parallelltext*

## Lag

### om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 5 §, sådan den lyder i lag 1198/2002, som följer:

#### *Gällande lydelse*

23 kap.

#### **Om trafikbrott**

5 §

#### *Fylleri i sjötrafik*

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften, eller att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, ska för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

(ny)

För fylleri i sjötrafik döms dock inte om det

#### *Föreslagen lydelse*

23 kap.

#### **Om trafikbrott**

5 §

#### *Fylleri i sjötrafik*

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften, eller att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, ska för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

*För fylleri i sjötrafik döms också den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig sjötrafik eller i ett sådant fartyg på förordnade sköter en arbetsuppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet eller förhindrandet av miljöförorening efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften.*

För fylleri i sjötrafik döms dock inte om

fartyg som manövreras är en roddbåt, en segeljolle eller ett med dessa jämförbart fartyg eller då den uppgift som avses i 1 mom. har utförts i ett sådant fartyg.

det fartyg som manövrerats är en roddbåt eller *ett med en sådan i fråga om storlek, fart eller annars* jämförbart fartyg eller om den uppgift som avses i 1 mom. har skötts i ett sådant fartyg.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .