

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 12 juni 2012

Mål nr

B 1699-11

KLAGANDE

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

MOTPART

JE

Ombud: UL

SAKEN

Sjöfylleri

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten över Skåne och Blekinges dom 2011-03-08 i mål B 2465-10

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN M.M.

Riksåklagaren har yrkat att Högsta domstolen bestämmer antalet dagsböter till 80. Han har i Högsta domstolen justerat gärningsbeskrivningen så att den ska ha följande lydelse.

E har den 19 juni 2010 fört en segelbåt av modell Linjett 37, vars skrov hade en största längd av minst tio meter, från Tjärö till Angelskog hamn i Ronneby, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i utandningsluften under eller efter färden uppgått till 0,33 milligram per liter.

JE har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

DOMSKÄL

1. JE har enligt tingsrättens och hovrättens domar gjort sig skyldig till sjöfylleri. Frågan i Högsta domstolen gäller påföljdsbestämningen. Högsta domstolen ska ta ställning till om straffet, som riksåklagaren gör gällande, ska bestämmas till samma antal dagsböter som normalt ådöms någon som har gjort sig skyldig till rattfylleri med den alkoholkoncentration i utandningsluften som JE hade, eller om straffet, som JE gör gällande, ska sättas lägre.

Bestämmelserna om sjöfylleri

2. Bestämmelsen om sjöfylleri i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) fick sin nuvarande lydelse den 1 juni 2010. Då infördes en promillegräns för sjöfylleri av normalgraden motsvarande den som gäller för rattfylleri (se prop. 2009/10:76).
3. I 20 kap. 4 § första stycket sjölagen föreskrivs således numera att den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton 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 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.
4. Lagstiftaren har vid olika tillfällen uttalat att sjötrafik och alkohol inte hör ihop, att reglerna om nykterhet i vägtrafik ska vara en förebild för regleringen av nykterhet i sjötrafik, att promillegränsen som infördes den 1 juni 2010 ska vara densamma som för vägtrafik samt att det finns anledning att se lika strängt på alkoholpåverkan i sjötrafik som i vägtrafik (se t.ex. prop. 1990/91:128 s. 14 ff., prop. 1993/94:44 s. 64 f. och prop. 2009/10:76 s. 14 ff.).
5. Samtidigt torde just sjötrafikens speciella förhållanden vara en av orsakerna till den relativt sett långsammare utvecklingen av sjöfylleregleringen och synen i allmänhet på sjöfylleri. En skillnad jämfört med fylleri i vägtrafik är att framförandet av en båt ofta engagerar flera personer med varierande uppgifter och ansvar. Vidare omfattar det generella ansvaret för sjöfylleri fartyg

av högst varierande storlek. Begreppet fartyg omfattar således allt från segelbrädor och små roddbåtar till hangarfartyg och andra oceangående skepp. Förhållandena skiljer sig också kraftigt åt mellan t.ex. vattendrag, insjöar, skärgård och öppna havet. (Jfr t.ex. prop. 1990/91:128 s. 12 ff., prop. 1998/99:43 s. 16, 41 f. och 44 f. samt Tiberg i SvJT 2010, s. 606 ff.)

Påföljdsbestämning för sjöfylleri

6. Straffskalan för sjöfylleri ändrades inte i 2010 års lagstiftningsärende utan är böter eller fängelse i högst sex månader. Som anges i förarbetena är normalstraffet dagsböter (se prop. 2009/10:76 s. 26).

7. Enligt 29 kap. 1 § första stycket brottsbalken ska straff, med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning, bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde. I målet föreligger inga sådana försvårande eller förmildrande omständigheter som avses i 29 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken. Inte heller aktualiseras några andra omständigheter som påverkar straffmätningen i målet. Denna ska således ske i enlighet med straffvärdet.

8. Det saknas avgöranden från Högsta domstolen beträffande tillämpningen av 20 kap. 4 § sjölagen i dess lydelse efter 2010 års reform, och i det fåtal avgöranden som finns i tiden före reformen har det varit fråga om helt andra omständigheter än de som föreligger i förevarande fall (se t.ex. NJA 1974 s. 675 I och II, NJA 1987 s. 237 och NJA 2004 s. 764).

9. Ett syfte med ändringen av sjöfylleribestämmelsen får anses ha varit att åstadkomma en skärpt syn på sjöfylleri. Uttalandena i propositionen tar emellertid framför allt sikte på kriminaliseringen som sådan och inte på straffmätningen. Det kan därför inte – mot bakgrund bl.a. av de särskilda och

varierande förhållanden som gäller för sjötrafik, vilka också har uppmärksamats i propositionen – utan vidare sägas att lagstiftarens avsikt måste antas ha varit att en generell skärpning av straffen skulle åstadkommas för alla typer av gärningar som utgör sjöfylleribrott. Sjötrafikens villkor har ju också medfört att straffansvaret inte är detsamma för små fartyg och långsammare motorfartyg som för större fartyg eller snabbare motordrivna fartyg. Från trafiksäkerhetssynpunkt får det vidare typiskt sett anses föreligga en något mindre fara vid onykterhet i sjötrafik än i vägtrafik. Mot den bakgrunden kan den praxis som utvecklats beträffande rattfylleri inte omedelbart tjäna som vägledning vid bestämmande av straff för sjöfylleri vid samma promillehalter.

10. JE har framfört en segelbåt en sträcka om cirka tolv nautiska mil (cirka 22 km) längs kusten utanför Ronneby. Båten har en skrovlängd om cirka 11,5 m och väger cirka 6,5 ton. Den har en större del av sträckan seglats och i övrigt gått för motor. Såvitt har framkommit var JE ensam ombord och förde båten utan anmärkning; de två sista sjömilerna under observation av kustbevakningen. Det har inte framkommit att området där färden skedde var högtrafikerat.

11. Med beaktande av det slags fartyg som JE framförde och den begränsade trafikintensiteten bör påföljden bestämmas till det antal dagsböter som hovrätten fastställt.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Marianne Lundius, Ann-Christine Lindeblad (referent), Ella Nyström, Agneta Bäcklund och Svante O. Johansson
Föredragande justitiesekreterare: Johan Klefbäck