



**National Library
of Sweden**

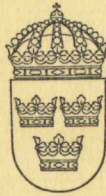
Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965: 35

Kommunikationsdepartementet

SOU

1965:35A



NYKTERHET I TRAFIK

II

LUFTFARTEN

SPÅRTRAFIKEN

1957 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSKOMMITTÉ

Stockholm 1965

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Kronologisk förteckning

1. Sveriges sjöterritorium. Kihlström. 135 s. + 1 utviksblad. U.
2. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1: Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
3. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 2: Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 120 s. Ju.
4. Tandvårdsförsäkring. Kihlström. 186 s. S.
5. Måttenheter. Kihlström. 47 s. Fi.
6. Om den kommunala självstyrelsens lokala förankring. Esselte. 100 s. I.
7. Praktik- och feriearbetsförmedling. Esselte. 177 s. I.
8. Skånes och Hallands vattenförsörjning. Esselte. 512 s. + 5 st. kartbilagor. K.
9. Arbetsmarknadspolitik. Esselte. 567 s. I.
10. Antikvitetskollegiet. Esselte. 281 s. E.
11. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader I. Esselte. 280 s. E.
12. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader II. Specialutredningar. Esselte. 741 s. E.
13. Rättegångshjälp. Norstedt & Söner. 166 s. Ju.
14. Godtrosörvärv av lösöre. Norstedt & Söner. 241 s. Ju.
15. De sverska utlandsförsamlingarnas ekonomi. Esselte. 129 s. E.
16. Ny jordförvärvslag. Hæggeström. 193 s. Jo.
17. Fastställande av faderskapet till barn utom äktenskap. Beckman. 94 s. Ju.
18. Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispatch. Ansvarsbestämmelser m. m. Esselte. 221 s. Ju.
19. Friluftslivet i Sverige. Del II. Friluftslivet i samhällsplaneringen. Svenska Reproduktions AB. 383 s. + 1 st. kartbilaga. K.
20. Radions och televisionens framtid i Sverige I. Bakgrund och förutsättningar, programfrågor. Organisations- och finansieringsfrågor. Hæggeström. 530 s. K.
21. Radions och televisionens framtid i Sverige II. Bildnings- och undervisningsverksamhet. Forskningsfrågor. Hæggeström. 227 s. K.
22. Dagstidningarnas ekonomiska villkor. Esselte. 212 s. + 1 st. kartbilaga. Ju.
23. Uppbördsfrågor. Esselte. 228 s. Fi.
24. Institutet för arbetshygien och arbetsfysiologi. Kihlström. 88 s. S.
25. Studieplaner för lärarutbildning. Esselte 490 s. E.
26. Ändringar i ensittarlagen m. m. Esselte. 61 s. Ju.
27. De svenska jordbruksprodukternas distributions- och marginalförhållanden. Esselte. 192 s. Jo.
28. Nytt skattesystem. Remissyttranden. Esselte. 633 s. Fi.
29. Lärarutbildningen IV: 1. Esselte. 714 s. E.
30. Lärarutbildningen IV: 2. Esselte. Utkommer senare.
31. Specialundersökningar om lärarutbildning V. Esselte. Utkommer senare.
32. Höjd bostadsstandard. Esselte. 572 s. I.
33. Vägmarken. Kungl. Luftfartsstyrelsen. 274 s. K.
34. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 4. Kap. 7, 8, 9 och 10 i förslaget till regeringsform samt övergångsbestämmelserna. Esselte. 104 s. Ju.
35. Nykterhet i trafik. Esselte. 91 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965: 35

Kommunikationsdepartementet



NYKTERHET I TRAFIK

II

LUFTFARTEN

SPÅRTRAFIKEN

1957 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSKOMMITTÉ

ESSELTE AB, STOCKHOLM 1965



NAKTERTIDTJÄNST

II

BOKFÄRLEN

SPÄRRARIKEN

JOHANNS THALERS TIDTJÄNST

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	5
<i>Utredningsuppdraget</i>	7
<i>Kapitel 1 Luftfarten</i>	8
Gällande regler	8
Luftfartskonventionen s. 8 — Luftfartslagen s. 9 — Luftfartskungörelsen s. 11 — Luftfartsstyrelsens bestämmelser s. 15 — Kollektivavtal s. 17 — Militära bestämmelser s. 18	
Historik	18
Luftfartsförordningen och tillämpningskungörelsen s. 19 — 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) s. 20 — Delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler s. 24 — Förarbetena till luftfartslagen (SOU 1955: 42) s. 25	
Danska, finska och norska regler	27
Danmark s. 27 — Finland s. 28 — Norge s. 30	
Uppgifter till belysning av nykterhetsfrågan inom luftfarten	31
Uppgifter om den civila luftfartens utveckling och nuvarande omfattning s. 31 — Uppgifter om inträffade haverier s. 33 — Uppgifter om onykterhet inom luftfarten s. 33	
Kommitténs promemoria år 1961	38
Promemorian s. 38 — Remissyttrandena s. 42	
Kommitténs överväganden och förslag	47
Trafiknykterhetsfrågorna inom luftfarten och inom vägtrafiken s. 47 — Reformbehovet s. 49 — Luftfartslagens stadganden s. 50 — Kompletterande reglering s. 53 — Övriga frågor s. 56	
<i>Kapitel 2 Spårtrafiken</i>	57
Gällande regler	57
Järnvägstrafiken s. 57 — Spårvägstrafiken s. 60	
Historik	63
1943 års utredningsman (SOU 1944: 18) s. 64 — 1944 års trafikförfattningssakkunniga (SOU 1948: 34) s. 65 — 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) s. 65 — Delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler s. 68	
Danmark, Finland, Norge	69
Uppgifter till belysning av nykterhetsfrågan inom spårtrafiken	70
Statens järnvägar s. 70 — Stockholms spårvägar s. 74	
Kommitténs överväganden och förslag	78
Trafiknykterhetsfrågorna inom spår- och vägtrafiken s. 78 — Behov av lagstiftning s. 79 — Kommitténs lagförslag s. 80	

Sammanfattning	86
Lagförslag	88
Förslag till ändringar i luftfartslagen	88
Förslag till ändringar i luftfartskungörelsen	89
Förslag till lag om trafiknykterhet i järnvägs- och spårvägstrafik m. m.	90

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 20 december 1957 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att verkställa översyn av lagstiftningen om trafiknykterhet och därmed sammanhängande frågor.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade Herr Statsrådet den 27 december 1957 följande sakkunniga att verkställa utredningen, nämligen ledamoten av riksdagens andra kammare, rektorn S. R. Alemyr, ledamoten av riksdagens första kammare, förutvarande statsrådet L. M. Eliasson, dåvarande ledamöterna av riksdagens andra kammare, fru E. H. E. J. Ewerlöf och dåvarande borgmästaren, numera landshövdingen A. O. E. Rylander samt byråchefen vid riksåklagarämbetet E. T. Vinberg. Åt Rylander uppdrogs att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete. Genom beslut den 2 februari 1959 entledigades Eliasson och förordnades ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren E. Larsson som sakkunnig. Genom beslut den 21 juli 1964 entledigades Vinberg som sakkunnig.

De sakkunniga har antagit namnet »1957 års trafiknykterhetskommitté».

Till sekreterare åt kommittén förordnades den 27 december 1957 dåvarande hovrättsassessorn, numera tingsdomaren E. G. B. Olsén, vilken den 28 maj 1959 entledigades från detta uppdrag. Till ny sekreterare förordnades den 6 november 1959 rådmannen C. O. Ormegard, vilken den 6 maj 1963 entledigades som sekreterare och förordnades att som expert biträda kommittén. Till ny sekreterare förordnades sistnämnda dag dåvarande advokaten, numera preceptorn F. A. C. Sterzel. Genom beslut den 1 april 1964 entledigades Ormegard som expert.

Kommittén avlämnade den 4 mars 1961 en promemoria angående trafiknykterhet inom luftfartens område, vari redovisades preliminära över-

väganden i detta ämne för den händelse provisoriska lagstiftningsåtgärder ansågs påkallade.

Kommittén avgav den 12 december 1963 ett delbetänkande, Nykterhet i trafik I (SOU 1963: 72), angående vägtrafiken.

Kommittén får härmed värdsamt överlämna betänkande angående trafiknykterhetslagstiftning för luftfarten och spårtrafiken.

Kommittén antecknar, att förslag i fråga om trafiknykterhetslagstiftning för sjötrafiken har framlagts av sjölagskommittén i ett betänkande innevarande år (SOU 1965: 18), över vilket kommittén avgett remissyttrande. Med hänsyn till de i nämnda betänkande framlagda förslagen har kommittén funnit sig sakna anledning att själv framlägga förslag rörande sjötrafiken.

Kommitténs uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i maj 1965

Olov Rylander

Stig Alemyr

Elsa Ewerlöf

Erik Larsson

/Fredrik Sterzel

Utredningsuppdraget

I ett betänkande år 1953 framlade 1949 års trafiknykterhetsutredning ett förslag till allmän trafiknykterhetslagstiftning, omfattande icke blott vägtrafiken utan även luft-, spår- och sjötrafiken. Vissa speciella frågor, avseende främst blodanalysmetoderna, upptogs i ett av särskild utredningsman år 1956 avgivet betänkande. Vid 1957 års riksdag framlades härefter i proposition (nr 72) förslag till vissa smärre reformer inom ramen för gällande rattfyllerilagstiftning. Departementschefen uttalade därvid, att en förnyad allmän översyn av ifrågavarande lagstiftningsproblem borde verkställas. Behovet av en sådan översyn underströks av första lagutskottet i dess utlåtande (nr 16) över propositionen, varjämte utvecklades vissa synpunkter som därvid borde beaktas. Mot denna bakgrund tillkallades i slutet av året 1957 års trafiknykterhetskommitté. I direktiven uttalade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Gösta Skoglund, bl. a. att det borde med utgångspunkt från trafiknykterhetsutredningens förslag tagas under övervägande, om trafiknykterhetsansvaret lämpligen borde utsträckas till att omfatta även andra kategorier än förare av fordon på väg.

Kommittén har i delbetänkande år 1963 behandlat trafiknykterhetslagstiftningen för vägtrafiken. Sjölagskommittén har i ett nyligen avlämnat betänkande framlagt ett förslag till trafiknykterhetsregler för sjötrafiken, till vilket kommittén i avgivet remissyttrande gett sin anslutning. I detta betänkande redovisas slutligen kommitténs ställningstagande i fråga om trafiknykterhetslagstiftning för luftfarten och spårtrafiken.

KAPITEL 1

Luftfarten

Gällande regler

De nu gällande regler, som direkt eller indirekt har betydelse från den för kommittén aktuella synpunkten, är av högst skiftande natur. Vissa är av internationell karaktär. Dit hör 1944 års luftfartskonvention och de med stöd därav antagna normerna. Den interna svenska lagstiftningen på området omfattar främst 1957 års luftfartslag och 1961 års luftfartskungörelse. Därtill anknyter vidare vissa av luftfartsstyrelsen utfärdade föreskrifter. Ytterligare kommer, såvitt gäller militär luftfart, för flygvapnet gällande reglementariska föreskrifter i blickfältet. Även vissa kollektivavtalsbestämmelser bör slutligen beaktas. För de grundläggande reglerna, i nu nämnd ordning, lämnas här kortfattade redogörelser.

Luftfartskonventionen

Vid den internationella luftfartskonferensen i Chicago år 1944 avslöts vissa överenskommelser, däribland konventionen angående internationell civil luftfart. Denna, som här benämnes luftfartskonventionen, ratificerades av Sverige den 27 september 1946.

I enlighet med luftfartskonventionen har upprättats en internationell organisation, International Civil Aviation Organization (ICAO). Denna har fått sitt säte i Montreal och har anslutits till Förenta Nationerna.

Enligt konventionens *artikel 37* förbinder sig envar fördragsslutande stat till samarbete för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar, normer, tillämpningsförfaranden och organisation med avseende på luftfartyg, personal, luftfartsleder och markorganisation i alla hänseenden där sådan likformighet kan underlätta och främja luftfarten. I detta syfte skall ICAO antaga och, om så finnes erforderligt, tid efter annan ändra internationella normer (standards) och tillämpningsförfaranden (recommended practices and procedures) bl. a. med avseende på certifikat och trafikregler.

Om trafikregler utsäges i konventionens *artikel 12*, ytterligare, att envar fördragsslutande stat förbinder sig att i möjlig utsträckning hålla sina bestämmelser i överensstämmelse med dem som tid efter annan utfärdas i enlighet med konventionen, att de i enlighet med konventionen utfärdade bestämmelserna skall gälla över öppna haven, samt att envar fördragsslu-

tande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryter mot tillämpliga bestämmelser.

Med stöd av luftfartskonventionen har ICAO:s råd antagit vissa normer och rekommendationer. Dessa har utgetts som annex till konventionen. De annex, som i detta sammanhang är av intresse, är annex 1 rörande luftfarts-certifikat (Personnel Licensing) och annex 2 rörande trafikregler för luftfart (Rules of the Air).

Annex 1 till konventionen stadgar i 1.2.6.2, att den som innehar certifikat icke får utföra den tjänst, vartill certifikat berättigar, om han är medveten om sådan förändring i sitt hälsotillstånd, att föreskrivna medicinska krav för att erhålla certifikat eller få certifikat förnyat ej är uppfyllda. Enligt en till punkten fogad anmärkning avses med sådan förändring även verkningar av alkohol och andra stimulerande medel.

I annex 2 till konventionen stadgas i 2.5, att ingen må föra eller tjänstgöra som besättning på ett luftfartyg »while under the influence of intoxicating liquor or any narcotic or drug, by reason of which his capacity so to act is impaired».

I KK den 24 november 1961 (nr 563) angående trafikregler för luftfarten har förordnats, att de till luftfartskonventionen som annex 2 fogade trafikreglerna skall tillämpas beträffande luftfart över svenskt område i enlighet med en av luftfartsstyrelsen gjord svensk översättning och bearbetning. Trafikreglerna skall, såvitt avser kontrollerat luftrum som i 69 § luftfarts-kungörelsen sägs eller luftled, gälla även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg, såframt icke chefen för flygvapnet i samråd med luftfartsstyrelsen bestämmer annat. I övrigt skall trafikreglerna gälla i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg i den utsträckning, som chefen för flygvapnet föreskriver efter samråd med luftfartsstyrelsen. Den ovan på engelska återgivna punkten 2.5 i annex 2 har i nämnda översättning följande lydelse:

Den som befinner sig under inflytande av rusdrycker, narkotika eller andra gifter, som kunna nedsätta hans förmåga att sköta tjänsten, får icke tjänstgöra som medlem av besättning ombord på luftfartyg.

De jämlikt kungörelsen gällande bestämmelserna är straffsanktionerade.

Luftfartslagen

Den svenska huvudförfattningen på luftfartens område är 1957 års luftfartslag (SFS 1957: 297, ändr.¹ 1958: 437, 1959: 520, 1960: 69, 1963: 399 och 1964: 211). Denna trädde i kraft den 1 januari 1962 efter ett av Konungen i enlighet med lagens slutbestämmelser meddelat förordnande därom (SFS 1961: 557).²

Luftfartslagen uppftar två avdelningar, av vilka den första, omfattande kap. 1—14, avser civil luftfart och den andra, omfattande kap. 15, avser

¹ Redogörelser för ändringarnas innebörd är opåkallade i detta sammanhang.

² Lagen hade i vissa delar — här utan betydelse — trätt i kraft tidigare.

militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Lagen innehåller följande bestämmelser av betydelse i detta sammanhang.

I 4 kap., »om luftfartygs bemanning», ges bl. a. grundläggande stadganden om *luftfarts-certifikat*. För den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare på luftfartyg eller att förrätta annan tjänst på luftfartyg, som Konungen bestämmer, skall enligt 4 § luftfartsstyrelsen som bevis därom utfärda certifikat. Sådant skall utfärdas för viss tid och må begränsas till att avse viss typ av luftfartyg eller till luftfart av viss art eller inom visst område. Förnyelse må ske, om innehavaren finnes uppfylla de villkor som gäller, då förnyelsen skall ske. Den som på luftfartyg förrättar sådan tjänst, som avses i 4 §, skall enligt huvudregeln i 5 § ha svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt certifikat eller i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat, som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket. Möjligheterna till avvikelser härifrån saknar intresse i detta sammanhang. Enligt 6 § må svenskt certifikat återkallas av luftfartsstyrelsen för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begär förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest ej uppfyller de villkor, som gäller för tjänsten.

I 5 kap., »om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord», har i 10 § getts ett grundläggande stadgande om de *krav på bl. a. nykterhet, som ställas på den som gör tjänst på ett luftfartyg*.

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

De krav, som uppställs i detta stadgande, är ordagrant desamma som angetts för fordonsförare i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

Det citerade lagrummet äger alltså direkt tillämpning endast på den som gör tjänst ombord på ett luftfartyg. I 6 kap., »om flygplatser och markorganisationen i övrigt», ges det emellertid ett *vidgat tillämpningsområde*. Enligt 16 § skall sålunda vad i 5 kap. 10 § stadgats gälla även i fråga om »trafikledare och markmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer». Det må även nämnas, att enligt 15 § samma kap. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes att på luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, samt meddela bestämmelser om certifikat för sådan tjänst.

Ansvarsbestämmelser har upptagits i 13 kap. Enligt 4 § skall den som i strid med 4 kap. 4 § eller 6 kap. 15 § förrättar tjänst utan certifikat straffas med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Till de i detta sammanhang betydelsefulla stadgandena i 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 § anknäver en straffbestämmelse i 13 kap. 6 §. Denna är av följande lydelse:

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

Avfattningen företer uppenbara likheter med rattfylleristadgandet i 4 § 1951 års lag om straff för vissa trafikbrott. Till en början märkes, att konstruktionen såtillvida är densamma för väg- och lufttrafiken som den grundläggande förhållningsregeln (28 § 1 mom. vägtrafikförordningen resp. 5 kap. 10 § luftfartslagen) avser icke blott påverkan av sprit och andra medel av liknande verkan utan även uttrötning, sjukdom m. m., medan straffstadgandena ej upptar sistnämnda faktorer. Även brottsbeskrivningarna är nära överensstämmande. Vid närmare betraktande uppmärksammas likväl den mindre skillnaden, att luftfartslagen genom hänvisningen till 5 kap. 10 § riktar sig mot det fall där vederbörande »icke kan» fullgöra sina uppgifter på betryggande sätt, medan för rattfylleri gäller, att »det kan antagas, att» föraren icke kunnat föra sitt fordon på betryggande sätt. Med avseende på straffskalan märkes, att luftfartslagen har ett högre straffmaximum, två års fängelse mot trafikbrottslagens ett års fängelse. Minimistraffet är däremot detsamma.

Om luftfartslagens första avdelning må ytterligare endast antecknas, att enligt 14 kap. 1 § Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger att, där hinder icke möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medge undantag från 2—8 kap. i fråga om bl. a. *luftfartyg som framdrives annorledes än med motor.*

Om *militär luftfart* stadgas i andra avdelningen, 15 kap. 1 §, att bestämmelser meddelas av Konungen eller den Konungen bemyndigar. Beträffande *luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära nyttjas utslutande för statsändamål och icke för affärsdrift*, gäller däremot, enligt 2 §, luftfartslagens stadganden för civil luftfart med smärre, här betydelselösa undantag, dock att Konungen eller den Konungen bemyndigar äger medge ytterligare undantag ävensom meddela erforderliga särskilda föreskrifter. *Stadsägda luftfartyg för affärsdrift* faller helt under luftfartslagens första avdelning.

Luftfartskungörelsen

Med stöd av luftfartslagen utfärdades samma dag, som förordnande gavs om dess ikraftträdande, 1961 års luftfartskungörelse (SFS 1961: 558, ändr.¹ 1962: 129, 1964: 126 och 791).

De bestämmelser i kungörelsen, som närmast är av intresse i detta sammanhang, är de som avser *luftfartscertifikat och särskilda behörighetsbevis.*

¹ Utan betydelse i detta sammanhang.

Om luftfarts-certifikat stadgas till en början i 31—46 §§. Certifikatskravet för tjänst på luftfartyg har i 31 §, med stöd av 4 kap. 4 § luftfarts-lagen, utsträckts till att gälla utöver *förare* även *navigatör*, *flygmaskinist* och *flygtelegrafist*.

De grundläggande *kraven för vinnande av certifikat* har angetts i 32 §. Certifikat må utfärdas eller förnyas endast för den som »dels gjort sig *känd för nykterhet* (kurs. här) och ordentlighet samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt får anses lämplig att innehava certifikat, dels ock uppfyller de villkor i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet ävensom fysisk och psykisk lämplighet, som luftfartsstyrelsen föreskriver.» Villkor i fråga om fysisk och psykisk lämplighet skall bestämmas i samråd med medicinalstyrelsen. Det uppmärksammas, att stadgandet i lika mån gäller utfärdande och förnyelse.

I 33 § stadgas om *lämplighetsintyg*. Vid ansökan om certifikat skall fogas ett av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort utfärdat intyg, huruvida han med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig att inneha certifikat. Vad som är föreskrivet om lämplighetsintyg vid ansökan om körkort för motorfordon skall äga motsvarande tillämpning. Intyg skall alltid fogas vid första ansökan. Luftfartsstyrelsen äger därutöver vid ansökan om förnyelse av certifikat förelägga sökanden att inge intyg.

Om *giltighetstid* för certifikat stadgas endast, i 34 §, att denna skall anges på handlingen i fråga. Om skyldighet för luftfartsstyrelsen att *underrätta vederbörande länsstyrelse om körkortsinnehavares certifikatsförvärv* stadgas i 35 §.

Enligt 36 § äger luftfartsstyrelsen, i den omfattning styrelsen finner erforderlig, föranstalta om prov med den som önskar erhålla certifikat eller förnyelse av sådant (*certifikatsprov*). Härutöver äger styrelsen jämväl, »närhelst det finnes påkallat», föranstalta om kontroll av att certifikatsinnehavare äger erforderlig förmåga att förrätta den tjänst certifikatet avser (*certifikatskontroll*). Det sistnämnda innebär en högst väsentlig utvidgning av befogenheterna i förhållande till vad som gäller i fråga om körkort enligt vägtrafikförordningen. Det må erinras om att, som påpekades i kommitténs förra betänkande, ett förslag framlades år 1957 (SOU 1957:18) om att motsvarande kontrollbefogenhet skulle under vissa förutsättningar tillerkännas körkortsmyndigheterna, men att detta förslag icke förverkligades.¹

Ytterligare stadgas i 37 §, att luftfartsstyrelsen må »*när skäl äro därtill*» *ålägga certifikatinnehavare att undergå läkarundersökning* eller annan sådan undersökning, som erfordras för att utröna, om han uppfyller de villkor i fråga om fysisk och psykisk lämplighet, som gäller för utfärdande av certifikat.

¹ Jfr. kommitténs förra betänkande SOU 1963:72, s. 164 f, 170 f och 188 f.

Om grunder för återkallelse av certifikat stadgas i 38 §. Författningsrummet är i denna del av följade lydelse:

Luftfartscertifikat skall, där ej annat följer av vad nedan stadgas, återkallas av luftfartsstyrelsen:

1. om innehavaren under utövning av den tjänst certifikatet gäller eller i samband därmed antingen uppträtt så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen, att han icke på betryggande sätt kunnat fullgöra vad honom ålegat, eller ock ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom;

2. om innehavaren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser som gälla för luftfarten i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser;

3. om innehavaren eljest i något för luftfartens säkerhet väsentligt hänseende grovt åsidosatt sina förpliktelser;

4. om innehavaren med hänsyn till onyktert levnadssätt eller personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava certifikat; eller

5. om innehavarens förutsättningar att förrätta den med certifikatet avsedda tjänsten blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, skada eller annat sådant, att man med hänsyn till flygsäkerheten icke vidare bör innehava certifikat.

Stadgandet ansluter nära till motsvarande i 33 § vägtrafikförordningen om grunder för återkallelse av körkort. Bl. a. uppmärksammas, att det i de angivna fallen föreligger skyldighet för luftfartsstyrelsen att besluta om återkallelse.

Även övriga stadganden om förlust och återförvärv av luftfartscertifikat ansluter till vägtrafikförordningens bestämmelser om körkort. Bl. a. gäller detta om återförvärv av certifikat efter återkallelse, varom stadgas i 39 §. Har återkallelsen skett på någon av grunderna 1—4 i 38 §, kräves alltid ny ansökan för vinnande av certifikat. Någon förlusttid utsättes regelmässigt ej i ett återkallelsebeslut. I stället gäller direkt i följd av 39 §, att nytt certifikat icke får utfärdas förrän ett år förflutit från återkallelsen. Om »synnerliga skäl» föreligger därtill må luftfartsstyrelsen emellertid bestämma kortare tid, dock lägst tre månader. I detta fall — men endast där — skall den »minsta förlusttiden» utsättas i beslutet. Har återkallelse skett på grunden 1 i 38 §, gäller, i stället för nu angivna tidsfrister, två år resp. ett år som normal resp. extra ordinär »minsta förlusttid». Vid återkallelse på grunden 5 i 38 § äger innehavaren ansöka om nytt certifikat eller om att återfå det tidigare certifikatet, så snart det förhållande som föranlett återkallelsen upphört.

Nära överensstämmande med vägtrafikförordningens körkortsregler är även bestämmelserna i 38 § andra stycket om *interimistiska återkallelsebeslut*, i 41 § om *varning*, och i 42 § om *omhändertagande av certifikat i vissa fall*, bl. a. där vederbörande under eller i samband med utövning av den tjänst certifikatet gäller »uppträtt så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen, att han icke på betryggande sätt kunnat fullgöra vad honom ålegat».

Där luftfartsstyrelsen av hänsyn till säkerheten finner det påkallat, äger den enligt 47 § föreskriva, att certifikatinnehavare icke må utöva viss verksamhet på luftfartyg, med mindre han uppfyller särskilda villkor. Styrelsen äger också föreskriva, att den som fyller sådana villkor skall inneha särskilt bevis angående sin behörighet (*behörighetsbevis*).

Om behörighetsbevis för annan besättningsmedlem på luftfartyg än sådan, för vilken certifikatplikt föreligger enligt 31 §, stadgas i 48 §. Luftfartsstyrelsen äger, när den så finner påkallat, fastställa villkor i sådana hänseenden, som avses i 32 §, samt meddela föreskrift om behörighetsbevis.

I fråga om sådana bevis, som avses i 47 och 48 §§, skall enligt 49 §, med vissa här betydelselösa undantag, 33 samt 36—42 §§ äga motsvarande tillämpning.

Samtliga hittills berörda bestämmelser i luftfartskungörelsen har avsett tjänst ombord på luftfartyg. Om *markpersonal* stadgas i 80—84 §§.

I 80 § föreskrives, med stöd av 6 kap. 15 § luftfartslagen, *certifikatkrav för trafikledare, flygmekaniker* — vilken beteckning anges som synonym för »markmekaniker» i 6 kap. 16 § luftfartslagen — *och flygklararerare*. Stadgandena i 32—42 §§ skall äga motsvarande tillämpning. I 81 § ges för ifrågavarande personal en bestämmelse om särskilda *behörighetsbevis*, i sak överensstämmande med 47 §.

Enligt 82 § äger luftfartsstyrelsen, när så finnes påkallat, fastställa villkor för behörighet att »inom markorganisationen eller eljest, annorstädes att å luftfartyg, förrätta annan tjänst än som avses i 80 §, varav trafiksäkerheten är beroende», ävensom föreskriva behörighetsbevis för sådan tjänst.

Stadgandet i 83 § motsvarar det i 49 §.

Genom 84 § *utsträcker tillämpningsområdet för regeln om nykterhet m. m. i 5 kap. 10 § luftfartslagen*. Med stöd av 6 kap. 16 § nämnda lag föreskrives, att lagrummet skall gälla även beträffande »den som, ändå att han ej innehar certifikat såsom flygmekaniker, efter tillsyn överlämnar luftfartyg till föraren eller annan såsom klart för flygning».

En ytterligare utvidgning av tillämpningsområdet för 5 kap. 10 § luftfartslagen har skett genom 55 § luftfartskungörelsen, nämligen till *utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område*.

Av väsentlig betydelse i detta sammanhang är vidare stadgandet i 54 §, enligt vilket det ankommer på luftfartsstyrelsen att efter samråd med medicinalstyrelsen *meddela anvisningar rörande alkoholförtäring för förare eller annan medlem av besättningen på luftfartyg*.

Av intresse här är även bestämmelserna om *underrättelseplikt* i vissa fall i 159 och 160 §§ luftfartskungörelsen. Förstnämnda stadgande avser skyldighet för *domstol* (och militär befattningshavare med disciplinär rätt) att till luftfartsstyrelsen översända avskrift av domar för vissa brott och föreselser begångna av certifikatinnehavare. I uppräknningen märkes bl. a. do-

mar för förseelser i tjänst på luftfartyg eller inom markorganisationen och för brott mot 1951 års lag om straff för vissa trafikbrott och för fylleri. I 160 § första stycket föreskrives motsvarande underrättelseplikt för *länsstyrelse* i fall, där certifikatinnehavare fått körkort återkallat *eller* ställts under övervakning av nykterhetsnämnd, *eller* där nykterhetsnämnd hos länsstyrelsen ansökt om intagande på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare av certifikatinnehavare, *eller* där eljest förhållande förekommer som enligt länsstyrelsens mening bör föranleda återkallelse av luftfarts-certifikat. I 160 § andra stycket ålägges *nykterhetsnämnd*, som i annat fall än som nämnts i första stycket finner certifikatinnehav böra omprövas, att därom meddela luftfartsstyrelsen.

Om luftfartskungörelsen må ytterligare nämnas, att i 141 § stadgas om *segelflyg*, att luftfartsstyrelsen, där fråga ej är om luftfart utom riket och hinder icke möter av hänsyn till trafiksäkerheten, må efter samråd med chefen för flygvapnet medge undantag från vissa stadganden i luftfartslagen, bl. a. 4 kap. och i luftfartskungörelsen, bl. a. 31—42 §§, samt även meddela de särskilda föreskrifter, som finnes erforderliga. Nykterhetsregeln i 5 kap. 10 § luftfartslagen omfattas ej av undantagsregeln.

Luftfartsstyrelsens bestämmelser

Luftfartsstyrelsen är central statsmyndighet för ärenden rörande den civila luftfarten (instruktion, se SFS 1958: 506). Av redogörelsen ovan har framgått, att styrelsen förutsatts utfärda närmare föreskrifter i olika hänseenden, som är av betydelse i detta sammanhang. Dessa återfinnes i styrelsens »Bestämmelser för civil luftfart» (BCL). Dessa utges i olika serier, varibland här är av betydelse utbildningsbestämmelser (U) och driftsbestämmelser (D).

Bland utbildningsbestämmelserna återfinnes styrelsens föreskrifter om de *medicinska krav*, som skall gälla för erhållande av luftfarts-certifikat (»Medicinska krav», U 1.13). Särskilda föreskrifter har vidare utfärdats rörande de *medicinska undersökningar*, som fordras för vinnande eller förnyelse av certifikat (»Medicinska undersökningar», U 1.12).

Sistnämnda föreskrifter innehåller bl. a. följande rörande giltighetstiden för och omfattningen av medicinska undersökningar:

2.1: Längsta giltighetstider för de särskilda medicinska undersökningarna framgå av nedanstående uppställning. Inom där angiven tid skall innehavare av luft-certifikat, för rätt till fortsatt innehav av certifikatet, undergå förnyade undersökningar.

2.2: Då resultatet av allmän läkarundersökning ger vid handen att normal funktionsförmåga förefinnes hos ögon samt öron, näsa och halsorgan, kräves specialundersökning vid utfärdande och förnyelse av privat- och segelflygcertifikat samt vid förnyelse av luftnavigator-, flygtelegrafist- och flygmaskinistcertifikat endast då luftfartsstyrelsen så finner erforderligt. För luftnavigator och flygtelegrafist erfordras dock audiogram vart 3:e år.

2.2.1: Privat- och segelflygare skall vidare efter fyllda 40 år genomgå förnyad

Luftfartscertifikat gällande för	Längsta giltighetstid för	
	Allmän läkarundersökning	Specialundersökning av ögon samt öron, näsa och halsorgan
Trafikflygare av 1. klass D.....	6 månader	3 år
Trafikflygare av 2. klass C.....	6 »	3 »
Trafikflygare av 3. klass B.....	6 »	3 »
Luftnavigatör N.....	12 månader. Se mom 2.2	3 år. Se mom. 2.2
Flygtelegrafist T.....	12 » » » 2.2	3 » » » 2.2
Flygmaskinist MF.....	12 » » » 2.2	3 » » » 2.2
Privatflygare A.....	24 månader. Se mom 2.2	Se mom 2.2
Segelflygare S.....	24 » » » 2.2	» » 2.2

allmän läkarundersökning var 12:e månad och specialundersökning av ögon vart 5:e år samt därjämte efter fyllda 60 år förnyad allmän läkarundersökning var 6:e månad.

2.2.2: Luftnavigatör, flygtelegrafist och flygmaskinist skall vidare efter fyllda 40 år genomgå specialundersökningar av såväl ögon som öron, näsa och halsorgan vart 3:e år samt därjämte efter fyllda 60 år förnyad allmän läkarundersökning var 6:e månad.

2.3: Person, som tjänstgör ombord å luftfartyg i annan egenskap än ovan nämnts, skall genomgå läkarundersökning enligt formulär 1 c var 24:e månad.

Rörande *förändring av medicinsk lämplighet* uttalas vidare i samma föreskrifter:

6. Enligt BCL U 1.1 mom. 6.2 får innehavare av luftfartscertifikat icke utföra den tjänst, vartill certifikatet berättigar, därest vederbörande är medveten om sådan förändring i sitt hälsotillstånd att föreskrivna medicinska krav icke äro uppfyllda. Med här avsedd förändring av den medicinska lämpligheten förstås svårare kroppsskada, sjukdom, uttröttningsstillstånd, sömnlöshet, fall av svindel, yrsel eller medvetlöshet, havandeskap samt varje annan på allmänna hälsotillståndet menligt inverkan omständighet såsom verkningar av alkohol, narkotika, läkemedel eller andra stimulerande medel. Är förändringen av mera varaktig karaktär skall anmälan ske till luftfartsstyrelsen, som äger föreskriva att certifikatinnehavaren skall undergå särskild läkarundersökning.

Samtliga hittills nämnda föreskrifter utfärdades år 1957 och har därefter gällt i oförändrade lydelse.

I serien driftsbestämmelser ingår bl. a. *förhållningsregler för förare av luftfartyg och annan medlem av flygbesättning* (D 1.15) av följande lydelse:

1. Alkoholförtäring o. d. i samband med flygtjänst

1.1 Allmänt.

1.1.1: Alkoholförtäring, även i små kvantiteter, samt efterverkningar av alkoholförtäring, även sedan all alkohol lämnat kroppen, nedsätter reaktionsförmåga och omdömesförmåga samt minskar motståndskraften mot flygningens påfrestningar såsom syrebrist, acceleration samt fysisk och psykisk belastning. Särskilt skadlig är en kombination av alkoholförtäring och bristande sömn före flygtjänstgöring liksom även alkoholförtäring i kombination med lugnande medel, sömnmedel o. d.

1.2: Speciellt.

1.2.1: Under flygning får alkoholförtäring icke äga rum.

1.2.2: Ej heller får alkoholförtäring ske under de närmaste 8 timmarna före flygning; dock att till ordinarie måltid må förtäras högst $\frac{1}{3}$ liter öl (ej starköl) eller ett glas lättvin.

1.2.3: Under tiden mellan 24 och 8 timmar före flygning skall stor återhållsamhet iakttagas i fråga om alkoholförtäring.

1.2.4: Lugnande medel eller sömnmedel får icke användas av flygande personal i samband med flygtjänst utan samråd med flygläkare.

Bestämmelserna är utfärdade av luftfartsstyrelsen efter samråd med medicinalstyrelsen med stöd av 54 § luftfartskungörelsen att gälla från och med den 1 juli 1964. De utgjorde en direkt omskrivning av äldre bestämmelser, som utfärdats den 5 september 1961.

Kollektivavtal

I det från den 1 mars 1964 för SAS gällande kollektivavtalet rörande anställningsförhållanden för flygkaptener, flygstyrmän och flygnavigatörer finns bland tjänstgörings- och ordningsföreskrifterna i 2 § upptagen följande bestämmelse:

Mom. 5. Den anställde skall vara ytterst måttlig med hänsyn till användningen av alkoholhaltiga drycker. Under tjänsten får alkoholkoncentrationen i blodet ej vara större än 0,4 promille. I övrigt gäller dansk, norsk och svensk lagstiftning samt de bestämmelser och anvisningar, som meddelas av respektive luftfartsmyndigheter.

Bland bestämmelserna om disciplinära åtgärder i 13 § återfinnes följande föreskrift:

Mom. 1. SAS' direktion beslutar om varning, tillfällig avstängning från tjänsten, uppsägning, omedelbart avsked eller, med iakttagande av föreskriven uppsägnings-tid, degradering med förlust av senioritet, därest:

(a) den anställde medvetet försummar sina skyldigheter gentemot SAS eller utsätter personal, flygplan eller annan materiel för fara genom grov oaktsamhet,

(b) den anställde använder alkoholhaltiga drycker eller narkotika i sådan utsträckning, att det anses som missbruk (jämför § 2, mom. 5), oaktat det icke med nödvändighet sätter den anställde ur stånd att utföra sin tjänst på ett tillfredsställande sätt,

(c) den anställde icke uppfyller sina förpliktelser enligt gällande kollektivavtals bestämmelser.

Innan beslut i frågor av ovan angiven natur träffas, skall befodringsrådets uttalande inhämtas.

Enligt uppgift från SAS finns motsvarande bestämmelser i kollektivavtalet för flygmaskinister.

Det må även upplysas, att den grundläggande bestämmelsen om nykterhet i tjänsten hade följande lydelse i det kollektivavtal, som gäller vid avlämnandet av kommitténs promemoria år 1961:

Den anställde skall vara ytterst måttlig med hänsyn till användningen av alkoholhaltiga drycker. Under tjänsten får alkoholkoncentrationen i blodet ej vara större än 0,5 promille. Alkoholhaltiga drycker få ej förtäras under flygning eller under 8 timmar närmast före dess början med undantag av högst $\frac{1}{3}$ liter öl, innehåll-

lande högst 2,5 volymprocent alkohol, som må förtäras till ordinarie måltid (jämför vederbörlig lagstiftning).

Den då gällande 8-timmarsregeln har alltså satts ur kraft, varjämte promillegränsen sänkts.

Militära bestämmelser

För den militära personalen gäller i första hand 21 kap. brottsbalken om brott av krigsmän. Enligt 14 § i detta kap. skall krigsman, som under tjänstetövning är så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att hans förmåga att fullgöra tjänsten måste antagas vara nedsatt, för onykterhet i tjänsten till disciplinstraff eller fängelse.

Särskilda nykterhetsbestämmelser för den militära luftfarten finns upptagna i vissa reglementen, nämligen *Tjänstereglemente för krigsmakten* (TjRK), som under 12: 30—44 stadgar om vissa nykterhetsfrämjande åtgärder, samt *Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygning* (OSF). Sistnämnda reglemente innehåller i 12 kap., »Hälsöföreskrifter», som moment 4: 1 följande föreskrift:

I samband med flygtjänst och under de närmaste 8 timmarna före flygning får alkohol ej förtäras. Vid ordinarie måltid får dock förtäras högst $\frac{1}{3}$ liter öl (ej starköl) eller ett glas lättvin. Under tiden mellan 24 och 8 timmar före flygning skall stor återhållsamhet iakttagas i fråga om alkoholförtäring.

Denna föreskrift, som alltså nära överensstämmer med luftfartsstyrelsens förut berörda anvisningar för den civila luftfarten, trädde i kraft den 1 mars innevarande år. Tidigare gällde följande bestämmelse, vilken återgavs i kommitténs promemoria år 1961:

Alkoholförtäring, även i små kvantiteter, samt efterverkningar av alkoholförtäring, även sedan all alkohol lämnat kroppen, nedsätter reaktionsförmågan och omdömesförmågan samt minskar motståndskraften mot sådana påfrestningar vid flygning såsom syrebrist, acceleration samt fysisk och psykisk belastning.

Speciellt skadligt är en kombination av alkoholförtäring och bristande sömn natt före flygdag, liksom även alkohol kombinerad med intagning av lugnande medel, s. k. tranquilizers, sömnmedel flertalet antihistaminpreparat m. fl.

All flygande personal bör i princip vara ytterligt måttlig vid eventuell alkoholförtäring under de närmaste 24 timmarna före flygtjänstgöringens början.

Undantagsvis må en konsumtion av högst 30 gr alkohol (motsvarande 10 cl starksprit eller 0,4 lit lättvin eller 2 st starköl) kunna tillåtas dag före flygtjänstgöringsdag i sådana fall där flygningen beräknas bli av mindre krävande slag. Under inga förhållanden får dock alkoholförtäring förekomma senare än 12 timmar före flygtjänstgöringens början.

Historik

Luftfartslagen och luftfartskungörelsen avlöste 1922 års luftfartsförordning (SFS 1922: 383) och den därtill anknytande tillämpningskungörelsen av år 1928 (SFS 1928: 85). Dessa äldre författningar var alltjämt i kraft,

då kommittén avlämnade sin förut berörda promemoria år 1961. För deras väsentliga innehåll i de delar, som här är av intresse, skall nedan lämnas en kortfattad redogörelse liksom för motiven till den nu gällande lagstiftningen. Vidare upptages här de förslag i fråga om nykterhetskrav för luftfarten, som framlades av 1949 års trafiknykterhetsutredning, och av delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler.

Luftfartsförordningen och tillämpningskungörelsen

Luftfartsförordningen innehöll icke några bestämmelser om krav i nykterhetskänseende på personal inom luftfarten. Med avseende på certifikat upptog förordningen — liksom den nu gällande luftfartslagen — endast vissa grundläggande bestämmelser (främst i 23 och 24 §§), medan i övrigt hänvisades till tillämpningskungörelsen.

Viktiga ändringar i luftfartsförordningen genomfördes år 1928 (SFS 1928:83), sedan Sverige föregående år gett sin anslutning till den konvention angående reglering av internationell luftfart, som år 1919 avslutits i Paris och som sedermera avlöstes av den förut berörda, ännu gällande luftfartskonventionen av år 1944. Samtidigt med att dessa ändringar genomfördes, utfärdades 1928 års KK med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av luftfartsförordningen. Denna författning benämnes här tillämpningskungörelsen. De bestämmelser däri, som närmast är av intresse i detta sammanhang, är de rörande certifikat.

För att erhålla certifikat som förare, navigatör, radiotelegrafist, radiotelefonist eller mekaniker ombord på luftfartyg fordrades enligt tillämpningskungörelsen (13 §) bl. a., att sökanden gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet samt, då fråga var om förlängning eller förnyelse av certifikat, befunnits ha på ett tillfredsställande sätt iakttagit de råd och anvisningar beträffande levnadssättet m. m., som med stöd av kungörelsen utfärdades av medicinalstyrelsen.

Vid ansökan om certifikat skulle bl. a. fogas nykterhetsintyg, utfärdat av polismyndighet inom två månader före ansökans ingivande.

För utfärdande och förnyelse av certifikat fordrades, att sökanden genomgått läkarundersökning. Vid denna läkarundersökning tillfrågades vederbörande bl. a. om sina alkoholvanor och vid förnyad läkarundersökning om han sedan föregående undersökning varit i delo med rättvisan eller nykterhetsnämnd. Anteckningar härom skulle göras i protokollet över läkarundersökningen.

Längsta giltighetstid för certifikat utan förnyad läkarundersökning var för trafikflygare 6 månader, för privatflygare 24 månader samt för övriga certifikatinnehavare 12 eller 24 månader.

Befanns innehavare av certifikat ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet

eller ha varit berusad vid utövandet av den verksamhet, som certifikatet avsåg, skulle detta av luftfartsmyndigheten återkallas (14 §).

Med stöd av tillämpningskungörelsen utfärdade medicinalstyrelsen år 1932 råd och anvisningar rörande levnadssättet m. m. för person som tjänstgör på civilt luftfartyg. Enligt dessa borde flygare icke förtära alkoholhaltiga drycker under luftfärd och icke heller under en tid av 24 timmar närmast före början av sådan färd samt jämväl i övrigt alltid iakttaga största återhållsamhet med alkoholhaltiga drycker.

Om tillämpningskungörelsen må ytterligare antecknas, att enligt densamma luftfartsmyndigheten kunde bemyndiga befattningshavare att hindra färd, bl. a. då denna uppenbarligen skulle komma att medföra fara för person eller egendom ombord på luftfartyg eller utanför detsamma (39 §). Vidare ägde flygplatspersonal rätt att avlägsna eller i trängande fall taga i förvar person, som uppträdde berusad eller störde ordningen eller genom sitt uppträdande äventyrade säkerheten i luftfartens utövande (40 §). Länsstyrelserna ålades (14 §) att omedelbart göra anmälan till luftfartsstyrelsen, om i samband med fråga om körkortsåterkallelse eller eljest kom till dess kännedom något förhållande rörande certifikatinnehavare, som kunde medföra återkallelse av certifikatet.

1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20)

Det förslag till nya lagregler om trafiknykterhet, som år 1953 framlades av 1949 års trafiknykterhetsutredning, omfattande även luftfarten. Utredningens konstruktion innebar, att luftfarten liksom även sjö- och spårtrafiken skulle föras in under trafikbrottslagens stadganden om trafiknykterhetsbrott. Utredningens förslag till ny lydelse av dess lagregler hade i de delar, som här är av största intresset, avfattats sålunda:

1 mom. Den, som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Är brottet med hänsyn till graden av påverkan eller till den trafikuppgift, som föraren påtagit sig, eller eljest att anse som grovt, må straffet höjas till straffarbete i högst två år.

Såsom för rattfylleri straffes den som vid förande av maskindrivet fordon på järnvägs- eller spårvägsskenor eller av sjöfartyg, som för framdrivande är försett med motor eller annan kraftmaskin, eller av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller luftfartsföretag, varav trafiksäkerheten är beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver.

Försök till brott, som i detta moment sagts, straffes enligt vad i 3 kap. strafflagen stadgas.

2 mom. Uppgick hos förare av bil eller motorcykel alkoholkoncentrationen i blodet till 0,5 men ej till 1,5 promille, skall han, där det ej styrkes, att han var så

påverkad som i 1 mom. sägs, dömas för rattonykterhet till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Vad nu sagts äger dock ej tillämpning å förare av sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger.

Vad i första punkten av föregående stycke är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan förare eller befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket.

I motiven uttalade utredningen till en början, att farorna vid alkoholpåverkan otvivelaktigt är större inom vissa trafikområden än inom andra. En jämförelse mellan vägtrafiken och andra områden gav enligt utredningens mening vid handen, att samma nykterhetskrav borde uppställas på spår- och sjötrafikens områden som på vägtrafikens och att kraven inom luftfarten måste ställas än högre. Vidare borde nykterhetskrav icke riktas endast mot förare utan även mot annan personal med uppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Med avseende på behovet av en lagstiftning uttalade utredningen, att de nykterhetskrav, som uppställdes i då gällande bestämmelser, fick anses som alltför milda utom vad gällde luftfarten, och att de påföljder som ifrågakom vid överträdelser av bestämmelserna, regelmässigt var väsentligt ringare än som utmättes enligt trafikbrottslagen. Främst dessa förhållanden talade enligt utredningens mening för att man borde taga steget från en lagstiftning, som endast rörde nykterheten i vägtrafiken till en allmän trafiknykterhetslagstiftning. Om utformningen av en sådan uttalade utredningen inledningsvis:

De uppgifter, som inom olika av de nu förevarande trafikområdena ankommer på trafikpersonalen, synes vara av så besläktad natur med dem som ankommer på motorförarna, att denna lagstiftning i princip kan utformas efter samma riktlinjer, som utredningen förordat beträffande vägtrafiken.

I de närmare motiven till lagförslaget diskuterade utredningen först dess allmänna innehåll med avseende på spår- och sjötrafiken. Av principdiskussionen må följande återges som ägande betydelse även för luftfartens del:

Om man, såsom redan antytts, ställer sådan personal, som nu är i fråga, lika med förare av motorfordon, följer därav, att även promillereglerorna blir tillämpliga. Någon olägenhet härav förefaller utredningen knappast behöva uppkomma. En annan sak är att vid t. ex. sjötrafik praktiska hinder ofta torde möta mot blodprovsundersökning.

För förare i vägtrafik har det — som i det föregående är anmärkt — ifrågasatts huruvida dessa regler skulle anses tillfyllest eller om man borde ersätta eller komplettera dem med ett förbud mot varje form av alkoholförtäring under själva färden eller tjänsteutövningen och möjligen även under viss tid dessförinnan. Tanken härpå har emellertid på anförda skäl avvisats. Samma skäl torde medföra, att sådant förbud ej heller bör införas för de nu förevarande personalkategorierna. Någon regel av antytt innehåll har därför ej upptagits i trafiknykterhetsutredningens förslag. Det bör här framhållas, att i de fall där trafikföretag anser sig böra uppställa exempelvis absolut förbud mot spritförtäring under färd, möjlighet alltid finnes att sanktionera ett sådant förbud med disciplinära strafföreskrifter. Så har ju också i viss omfattning redan skett.

Omedelbart efter det citerade övergick utredningen till luftfarten och anförde därom:

Vad angår lufttrafikpersonal göra sig liknande synpunkter gällande. För sistnämnda personalkategori tillkommer emellertid, att för befattningshavarna — de må tillhöra flygplansbesättningen eller markpersonalen i säkerhetstjänst, t. ex. i flygplatsernas kontrolltorn — kraven på prestationsförmågan måste ställas alldeles särskilt höga på grund av arbetsuppgiftens svårighetsgrad. Ett uttryck härför är de stränga disciplinära bestämmelser som nu tillämpas för dessa personalgrupper.

Det kunde med hänsyn härtill givetvis övervägas att ge lags karaktär åt de nu gällande disciplinära reglerna, så att dessa erhöles större eftertryck än som är möjligt med enbart en disciplinstadga. Emellertid förefaller det knappast föreligga något praktiskt behov av en dylik accentuering. Enligt erfarenhetens rön torde nämligen efterlevnaden av bestämmelserna i fråga som regel vara fullt tillfredsställande, trots att de blott är av disciplinär natur. Vidare torde det i och för sig vara en fördel, om lagen göres i görligaste mån enhetlig för de olika trafikområdena och sålunda icke kompliceras genom särbestämmelser, som betingas av de speciella förhållandena inom visst område. Det bör här framhållas, att en lagregel självfallet icke upphäver en disciplinär föreskrift av strängare innebörd. Lagen kommer att omfatta de allvarligare fall, där straff kan utdömas av allmän domstol.

Trafiknykterhetsutredningen anser sig därför kunna stanna vid att lufttrafikpersonalen i själva lagen icke behandlas strängare än övrig här förevarande personal utan ställes under samma regler som denna. Utredningen förutsätter emellertid att nuvarande disciplinära regler bibehålles och vid behov utbygges.

Efter dessa allmänna principuttalanden övergick utredningen till lagförslagets detaljutformning, varvid först upptogs frågan om bestämmelsernas placering. Valet stod mellan trafikbrottslagen, strafflagen och speciallagar för de olika trafikområdena. Utredningen anförde härom:

Brottsbestämningarna inom förevarande trafikområden synes kunna göras likartade med dem för motsvarande brottstyper inom vägtrafikens område. Promillestadgandena och andra presumptionsregler kan också göras överensstämmande. Med hänsyn härtill förefaller det praktiskt att låta hithörande regler för de olika trafikområdena få sin plats i en och samma författning. Härigenom skulle även avgöranden, som i den praktiska rättstillämpningen träffas inom ett trafikområde, lättare komma att tagas till ledning för bedömning av likartade spörsmål inom andra trafikområden.

Vissa fördelar skulle sålunda vinnas av att man placerar reglerna i trafikbrottslagen. Någon olägenhet av nämnvärd betydelse kan å andra sidan knappast förväntas därav.

Vad åter angår en tänkt inplacering av reglerna i strafflagen förefaller, såsom under 9 kap. framhållits, vissa nackdelar vara förenade därmed. Ett upptagande av reglerna i olika specialförfattningar skulle innebära en splittring, som enligt utredningens mening är mindre tillfredsställande.

Ur de vidare motivuttalandena, vilka var mycket korta, är här endast att anteckna, att utredningen särskilt framhöll, att reglerna skulle bli tillämpliga även på förare av segelplan.

Om *remissyttrandena* över trafiknykterhetsutredningens betänkande är följande att anteckna.

Utredningens förslag tillstyrktes eller lämnades utan erinran av det övervägande flertalet remissinstanser. *Länstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Älvsborgs, Värmlands, Örebro och Västernorrlands län, KAK och stadsdomarföreningen* ställde sig emellertid tveksamma eller avstyrkte. Därvid framhölls som anmärkningsvärt, att utredningen icke förebragt någon närmare utredning om vilken roll alkoholen spelade som olycksfaktor inom förevarande trafikområden. Det vore att märka, att det här rörde sig om utvalt folk, som redan vore bundna av åtskilliga föreskrifter. Dessa syntes — eventuellt med någon utbyggnad — utgöra en ur säkerhetssynpunkt tillräcklig garanti, och något behov av de i betänkandet förordade reglerna skulle då icke föreligga.

Liknande synpunkter anfördes även av *Svea Hovrätt*, som emellertid tillade, att även allmänna rättvisesynpunkter gjorde sig gällande. Det föreföll sålunda direkt stötande, att exempelvis ansvarsbestämmelserna för en spårvagnsförare endast stadgade disciplinära påföljder, under det att en motorfordonsförare drabbades av frihetsstraff. I varje fall syntes de föreslagna reglerna kunna gälla för tåg- och spårvagnsförare och för förare av luftfartyg. Emellertid syntes förslaget icke böra upphöjas till lag utan att dess förinnan ha blivit föremål för omarbetning. Det synes därvid angeläget, att bestämmelserna närmare anslöte sig till skilda förhållanden inom olika trafikområden. För uppnående av önskvärd differentiering vore det möjligen en framkomlig väg att efter hand föreskriva, att särskilt certifikat skulle erfordras för sådan verksamhet eller tjänst, som borde kontrolleras från trafik-säkerhetssynpunkt, och att därmed förknippa regler rörande nykterheten.

Även *justitiekanslern* uttryckte en viss tvekan och ifrågasatte, om utredningens förslag i förevarande del blivit lika allsidigt och ingående prövat som förslaget i övrigt. Emellertid syntes någon väsentlig erinran icke vara att framställa mot de föreslagna bestämmelserna. Det kunde icke med fog påstås, att dessa betydelsefulla trafikområden alltjämt borde lämnas oreglerade i berörda hänseende.

Om yttrandena från remissinstanser inom luftfartens område må följande antecknas.

Luftfartsstyrelsen framhöll till en början, att trafiknykterheten i stort sett icke utgjorde något problem inom luftfarten. Sålunda hade inträffade haverier endast i undantagsfall ägt samband med alkoholpåverkan. Den låga frekvensen av onykterhetsförseelser syntes bero på en sträng kontroll av certifikatinnehavarnas nykterhetsförhållande och på de disciplinbestämmelser, som i viss utsträckning intagits i tjänste- och kollektivavtal. Med hänsyn till den stora precision, som fordrades vid tjänstgöring ombord på luftfartyg eller inom luftfartens säkerhetstjänst, hade det för övrigt framstått som tämligen självklart för här avsedd personal, att utomordentligt höga nyk-

terhetskav måste uppställas, och att därför förtäring även av relativt små kvantiteter alkohol måste undvikas. De disciplinära bestämmelserna föreföll för luftfartspersonalen ha väl så stor förebyggande verkan som en lagbestämelse. Indragning av certifikat eller behörighetsbevis samt avstängning från tjänst kunde antagas för flertalet framstå som ett mer avhållande moment än direkta straffpåföljder. Personal, som fått sina certifikat och behörighetsbevis indragna, var därjämte på ett mycket effektivt sätt förhindrade att fortsätta sin verksamhet inom luftfarten. Med hänsyn härtill fann styrelsen ytterligt tveksamt, om behov av en skärpt lagstiftning förelåg på luftfartens område. Om den föreslagna lagsiftningen genomfördes för övriga trafikområden, kunde det emellertid från allmän rättvisesynpunkt måhända vara lämpligt, att luftfarten icke kom att intaga någon särställning. Styrelsen ville därför icke motsätta sig förslaget.

Utöver av dessa mera principiella erinringar framhöll styrelsen, att man — som också utredningen funnit — vid egentlig flygtjänst måste räkna med tillkommande faktorer, som förstärkte graden av påverkan även vid relativt liten alkoholförtäring. Ur denna synpunkt skulle det vara motiverat att uppställa strängare krav på flygande personal än på andra, så att exempelvis en blodalkoholhalt av 0,2—0,3 promille skulle vara straffbar för denna personalgrupp. Med hänsyn till önskvärdheten av enhetlig lagtillämpning samt till den praktiska svårigheten att tillförlitligheten påvisa så små alkoholmängder syntes det emellertid olämpligt att införa denna lägre straffbarhetsgräns. Däremot ville styrelsen ifrågasätta, om icke lämpligheten borde i lagtexten insättas ett särskilt moment med erinran om de strängare nykterhetskrav, som uppställts i disciplinära föreskrifter. En sådan erinran kunde vara av värde inom andra trafikområden.

Aerotransport och svenska aeroklubben tillstyrkte utredningens förslag. *Flygbefälsföreningen* avstyrkte däremot förslaget med motivering, att de långtgående bestämmelser, som gällde för luftfartspersonalen dels i fråga om avhållsamhet från alkoholförtäring, dels om indragning av certifikat för befattningshavare, som visat sig olämplig, erfarenhetsmässigt medfört, att personalen över huvud avhållit sig från sådan förtäring, som stred mot bestämmelserna. Det fanns följaktligen redan goda garantier för nykterhet inom luftfarten.

Delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler

Dessa delegerade offentliggjorde ett betänkande angående trafiknykterhet i februari 1955. Däri framhölls i avsnittet om lufttrafik, att delegationerna hade ett allmänt intryck av att de bestämmelser, som i de nordiska länderna fanns i strafflagen, disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal, var tillräckliga för att hindra påverkad person att föra luftfartyg. Om emellertid särskilda straffbestämmelser ansågs nödiga, förelåg mellan de danska, norska

och svenska delegationerna enighet om att föreslå för den, som förde luftfartyg under sådan alkoholpåverkan att han icke kunde föra fartyget på betryggande sätt; sådan påverkan skulle anses föreligga, då han hade en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller däröver, och straffet borde alltid utmätas inom en sträng straffskala. Från finsk sida åter avvisades promilleregler på detta område liksom beträffande trafik i övrigt.

Vid betänkandet fogades även lagförslag. För Sverige föreslogs till en början, att i luftfartslagen skulle upptagas en bestämmelse av innehåll att på luftfartyg, som nyttjas inom svenskt område, som förare eller i annan befattning, varav enligt vad luftfartsstyrelsen bestämmer trafiksäkerheten skall anses vara direkt beroende, icke får tjänstgöra någon som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra luftfartyget eller utöva befattningen. Härutöver föreslogs ett ansvarsstadgande i samma lag av följande lydelse:

1 mom. Den, som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning inom luftfarten, varav trafiksäkerheten är direkt beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra luftfartyget eller utöva befattningen, dömes för fylleri i lufttrafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholmängd i kroppen, som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden eller utövandet av befattningen haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

De delegerades ifrågavarande betänkande blev, som kommer att framgå av nästföljande avsnitt, föremål för beaktande vid utarbetandet av luftfartslagen.

Förarbetena till luftfartslagen (SOU 1955: 42)

Åt 1945 års *lufrättssakkunniga* uppdrogs år 1950 att verkställa en allmän revision av luftfartsförordningen. Resultatet av de sakkunnigas arbete redovisades i ett år 1955 avlämnat betänkande med förslag till luftfartslag. Mellan detta förslag och den sedermera antagna lagen förelåg, såvitt är av betydelse i detta sammanhang, endast den skillnaden, att de sakkunniga förordat en promilleregler, som ej upptogs i lagen.

De sakkunniga redovisade luftfartskonventionens innehåll samt det förslag, som framlagts av de nyss berörda nordiska delegerade. I motiven till 5 kap. 10 § luftfartslagen uttalades härutöver:

Vid utarbetandet av förevarande förslag hava de *lufrättssakkunniga* funnit en regel motsvarande 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen och väsentligen överens-

stämmande med de delegerades förslag böra upptagas i detta sammanhang. De lufträttssakkunniga hava emellertid ansett bestämmelsen böra göras tillämplig å alla dem som göra tjänst å luftfartyg. Därigenom torde icke uteslutas att vid utmätande av straff för överträdelse av stadgandet viss gradering sker mellan olika medlemmar av fartygspersonalen.

Förslaget, att stadgandet skulle äga motsvarande tillämpning i fråga om viss markpersonal, ansåg de sakkunniga icke behöva motiveras. Samma stränga krav, som ställdes på den flygande personalen, ansågs dock böra föreskrivas endast beträffande personal i ställning av betydelse för trafiksäkerheten. En uppräknig av dessa befattningar kunde svårligen företagas. Med hänsyn till frågans vikt ansåg de sakkunniga, att det borde ankomma på Kungl. Maj:t och icke — som de nordiska delegerade föreslagit — på luftfartsstyrelsen att avgöra, vilka befattningar stadgandet borde omfatta. De angivna exemplen, trafikledare och markmekaniker, syntes ägnade att ange att lagrummet endast åsyftade personal i marktjänst i ställning av mera omedelbar betydelse för trafiksäkerheten.

I motiven till straffstadgandet i 13 kap. 6 § luftfartslagen uttalade de sakkunniga:

De lufträttssakkunniga anse stadgande om straff för fylleri i luftfart påkallat företrädesvis med hänsyn till den icke yrkesmässiga luftfarten, beträffande vilken disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal äro av ingen eller ringa betydelse. De hava därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande i ämnet, som emellertid i vissa avseenden avviker från de delegerades förslag. Sålunda hava däri vidtagits vissa ändringar överensstämmande med dem, vilka enligt vad de sakkunniga inhämtat ansetts inom kommunikationsdepartementet böra vidtagas i de delegerades förslag till lagstiftning rörande fylleri i vägtrafik med mera, varvid bland annat 2 mom. utgått. Vidare har, med beaktande av att fylleri i luftfart måste anses utgöra en särskilt allvarlig form av fylleri i trafik, straffmaximum ansetts böra höjas till straffarbete i två år, varigenom ock överensstämmelse uppnås med vad de sakkunniga föreslå beträffande övriga i förevarande kapitel såsom särskilt allvarliga betecknade brott. Stadgandet har även funnits böra jämkas bland annat med hänsyn till den av de sakkunniga föreslagna avfattningen av 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 §.

Stadgandet hade av de sakkunniga getts den lydelse, som lagrummet sedermera erhållit, men med tillägg av en andra punkt, så lydande: »Hade han en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts.» Denna punkt upptogs ej i den *proposition till 1957 års riksdag* (nr 69), vari på grundval av de sakkunnigas betänkande framlades förslag till luftfartslag. Departementschefen anförde, att han ej ansåg sig böra upptaga de sakkunnigas förslag rörande viss promillegräns, enär den alkoholkoncentration i blodet, som icke fick överskridas, var under övervägande beträffande olika trafikmedel. Han förutsatte, att stadgandet skulle överses vid en blivande allmän revision av trafiknykterhetsbestämmelserna. Under *riksdagsbehandlingen* av lagförslaget underströk första lagutskottet i sitt utlåtande (nr 28)

vikten av att reglerna om lufttrafik gjordes till föremål för översyn samtidigt med trafiknykterhetslagstiftningen i övrigt.

Danska, finska och norska regler

Kommittén har funnit sig kunna inskränka sin framställning rörande utländska regler på området till att omfatta redogörelser endast för vad som gäller i Danmark, Finland och Norge. Med hänsyn till samarbetet i SAS är de danska och norska reglerna av särskilt intresse.

Danmark

Den danska huvudförfattningen på luftfartens område är *luftfartsloven* av år 1960. Denna innehåller i 50 § ett stadgande om nykterhetskrav för tjänst ombord på luftfartyg. Lagrummet har följande lydelse:

Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller — bortset fra tjeneste af underordnet sikkerhedsmæssig betydning — såfremt han har en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller derover.

Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.

Det er forbudt at lade nogen gøre tjeneste på et luftfartøj, når den pågældende er påvirket som nævnt i stk. 1 eller befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 2.

At en person i en tilstand som angivet i stk. 1 og 2 gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj, hvormed i erhvervsmæssigt øjemed befordres personer, betragtes ved udmåling af straf som en skærpende omstændighed.

Har en arbejdsgiver eller anden foresat medansvar for, at en person gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i en sådan tilstand som angivet i stk. 1 og 2, straffes tillige arbejdsgiveren eller den foresatte.

Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han skal gøre tjeneste på et luftfartøj, på grund af spiritusnydelsen er eller vil blive påvirket som nævnt i stk. 1, skal værten eller medhjælperen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at han i denne tilstand gør eller forsøger at gøre sådan tjeneste.

Er der grund til antage, at en person har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, kan politiet eller luftfartsvæsenet ved politiets hjælp lade ham fremstille for en læge til undersøgelse, herunder til udtagelse af blod- og urinprøver til bestemmelse af alkoholkoncentrationen.

Enligt 74 § skall vad i 50 § stadgas äga motsvarande tillämpning på den, som gör tjänst som trafikledare, flygmekaniker eller — efter bestämmande av ministern för offentliga arbeten — i annan befattning av betydelse för luftfartssäkerheten:

Ett straffstadgande återfinnes i 149 § och har i de delar, som här är av betydelse, följande lydelse:

Med hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, som efter at have nydt spiritus gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i strid med bestemmelserne i § 50, stk. 1. — — — Under særlig formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

Bestemmelserne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på den, der gør tjeneste i en af de i § 74 omhandlede stillinger.

Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, der overtræder — — — § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, — — —

I de sålunda gällande danska bestämmelserna uppmärksammas främst de avvikelserna från vad som gäller i Sverige, att en promilleregler finnes, att försök är straffbelagt, och att medverkan genom spritservering på näringsställe särskilt lagreglerats. Den grundläggande konstruktionen — »gøre tjeneste på fuldt betryggende måde», »sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler» etc. — företer emellertid vissa likheter med de svenska reglerna.

Finland

I den finska *luftfartsförordningen* infördes år 1961 som § 19 c mom. 1 en bestämmelse om nykterhetskrav vid tjänst ombord på luftfartyg. Momentet har följande lydelse:

Ej må någon tjänstgöra ombord på luftfartyg därest han är påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke på betryggande sätt kan fullgöra vad honom åligger.

Brott mot dessa bestämmelser straffas enligt 31 § med böter eller fängelse i högst sex månader.

Till nämnda stadgande anknyter vissa *bolagsföreskrifter* i Aero O/Y:s (Finn Air) flygtjänsthandbok. Under 1.18.1 återges luftfartsförordningens regel med tillägget¹, att »uppgift ombord på luftfartyg får inte handhas av person som har alkohol i blodet». Följande moment 1.18.2 innehåller bl. a. följande:

Hänvisande till ovannämnda moment äro följande tillämpande föreskrifter i kraft:

a) En trafikflygare bör försäkra sig om, att hans fysiska kondition är den bästa möjliga då han utför flygtjänst. På grund av detta bör han även under sin fritid förhålla sig mycket återhållsam gentemot rusdrycker, liksom även under den tid de efterföljande bestämmelserna äro i kraft.

b) En trafikflygare får ej förtära rusdrycker eller andra berusande närings-, njutnings- eller läkemedel under flygtjänst eller annan tjänst i bolaget, ej heller under den 12-timmars period, som föregår en flygtjänstgöring, samt aldrig då han är iförd uniform.

c) I verkställande direktörens cirkulär nr 3/61 heter det: »Var och en som innehar befattning i Aero O/Y bör fästa sin uppmärksamhet på detaljer, vilka kunna inverka menligt på flygsäkerheten, då han på grund av sin tjänsteställning eller av annan orsak följer med förberedelserna för avfärd. Om vid detta tillfälle framkommer något som kan leda till försämrad flygsäkerhet bör han omedelbart med-

¹ Enligt svensk översättning, som kommittén erhållit genom luftfartsstyrelsen.

delat flygplanets befälhavare därom. I fall detta inte är möjligt eller om situationen så kräver bör flygledaren på snabbaste sätt härom underrättas.» Härav följer, att flygplanets besättning oberoende av tjänsteställning — ävensom övrig Aero O/Y:s personal — förpliktigas, att vidtaga åtgärder då det är uppenbart, att bestämmelserna i momenten 1.18.1 och 1.18.2 ej iakttagits.

d) Bolaget övervakar, att de ovannämnda bestämmelserna efterlevs och följas.

Under e) upptas formulär till försäkran, som varje trafikflygare skall underteckna.

Det må nämnas, att de här återgivna bolagsföreskrifterna erhöll sin nuvarande avfattning år 1962. De ersatte då en motsvarande föreskrift från år 1961, som var av ännu väsentligt strängare innehåll och bl. a. förbjöd spritförtäring under en tidrymd av 24 timmar före flygning.

Vid en jämförelse mellan de finska reglerna och de förut återgivna svenska uppmärksammas det, att den enda finska lagregeln (i luftfartsförordningen) företer betydande likheter med den svenska luftfartslagens motsvarande regel. Promilleregeln saknas i Finland som i Sverige. Den finska bolagsföreskriften är med sin 12-timmarsregel mera långtgående än den svenska luftfartsstyrelsens förhållningsregel, som upptar en 8-timmarsregel.

I december 1964 utfärdades en ny *luftfartslag*, vilken skall träda i kraft efter särskilt förordnande, som i skrivande stund icke meddelats. I 27 § har upptagits följande stadgande:

Ej må någon göra tjänst ombord på luftfartyg, därest han är drucken eller påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel.

Person, som i luftfartyg handhar på flygsäkerheten inverkan uppgift, må ej sköta sin uppgift, om han på grund av sjukdom eller trötthet eller annan sådan orsak icke kan handhava uppgiften utan att äventyra flygsäkerheten.

Enligt 40 § skall bestämmelserna i 27 § äga motsvarande tillämpning i fråga om person, som tjänstgör som flygledare eller förrättar annan sådan i särskilt förordnande, som må utfärdas, närmare bestämd tjänst inom markorganisationen eller eljest, varav flygsäkerheten är beroende.

Ett ansvarsstadgande har upptagits i 67 §, som har följande lydelse:

Den som vid förande av luftfartyg eller utförande av annan på flygsäkerheten inverkan uppgift i luftfartyget eller vid utövning av tjänst, som avses i 40 §, är drucken eller påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, dömes till fängelse eller till tukthus i högst tre år eller, där omständigheterna äro synnerligen förmildrande, till böter. Den som i luftfartyg vid utövning av tjänst av annat slag är drucken eller påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillåter ägare eller innehavare av luftfartyg eller den, i vars bruk fartyget är, eller företrädare för dem eller fartygets befälhavare, att fartyget föres av person, som är uppenbart drucken eller som han vet vara påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, eller att sådan person där utövar annan tjänst, som inverkar på flygsäkerheten, straffes med fängelse eller böter.

Har någon i fall, som i 1 mom. avses, genom vårdslöshet eller oaktsamhet vållat, att annan person avlidit eller tillfogats svår kroppsskada, skall dessutom till-

lämpas, vad i 21 kap. 10 § strafflagen är stadgat, dock så, att straffet, där omständigheterna äro försvårande, må höjas för dödsvällande till tukthus i högst åtta år och för vållande av svår kroppsskada till tukthus i högst sex år.

Norge

Den norska huvudförfattningen på luftfartens område är 1960 års *lov om luftfart*, vilken trädde i kraft år 1962. Denna upptar i 71 § ett stadgande om nykterhetskrav vid tjänst ombord på luftfartyg. Detta har följande lydelse:

Ingen må gjøre tjeneste ombord når han er påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel eller på grunn av sykdom, tretthet eller liknende årsak er uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte. Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,4 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til en så stor alkoholkonsentrasjon, reknes han i alle tilfelle for påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.

Den som har gjort tjeneste, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første 6 timer etter tjenesten, når han forstår eller må forstå at det kan bli innledet politietterforskning vedrørende hans forhold i tjenesten. Dette forbud gjelder ikke etter at politiet har latt lege ta blodprøver eller har avgjort at det ikke skal tas blodprøve.

Når det er grunn til å tro at noen har overtrådt bestemmelsene i første eller annet ledd, kan politiet framstille ham til undersøkelse av lege, som kan ta blodprøver. Vedkommende departement gir nærmere regler om slik legeundersøkelse og alt som står i samband med det.

Ett straffstadgande återfinnes i 186 §. Lagrummet har följande lydelse:

Den som gjør eller forsøker å gjøre tjeneste ombord i strid med bestemmelsene i § 71 første ledd, straffes med bøter eller med fengsel inntil 2 år. Har noen gjort tjeneste påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel eller har han overtrådt bestemmelsene i § 71 annet ledd, anvendes fengselsstraff, om ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede.

Till skillnad mot svensk, dansk och finsk lagstiftning saknar den norska lagen särskilda föreskrifter för markpersonalen.

Utöver luftfartsloven är även att uppmärksamma 1936 års *lov om plikt-messig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel*. Denna lag innehåller den bestämmelsen, att bl. a. den som tjänstgör i luftfartyg icke får under tjänstetid nyttja alkohol — med undantag av öl, som ej innehåller över 2,50 volymprocent alkohol — eller annat berusande eller bedövande medel. Detta förbud gäller även en tidrymd av 8 timmar före tjänstetidens början, så framt det icke blir nödvändigt att använda reservpersonal och denna icke kan varskos så långt i förväg.

Brott mot lagen straffas enligt 7 § med fängelse i högst ett år eller, där särskilt förmildrande omständigheter föreligger, böter. Som överträdelse av 1 § skall anses även att någon under tjänstetid haft högre blodalkoholkoncentration än 0,5 promille eller en alkoholmängd i kroppen, som kan leda

till en så stor blodalkoholkoncentration, även om alkoholförtäringen ägt rum mer än 8 timmar före tjänstens början. För militärpersoner gäller enligt 6 § i stället 0,4 promille, en bestämmelse som infördes i samband med luftfartslovens ikraftträdande för att åvägabringa överensstämmelse med denna. Sistnämnda lag gäller — liksom den svenska — i princip civil luftfart men icke militär.

Enligt 9 § b) kan Kongen bestämma att lagen helt eller delvis skall tillämpas även på dem som tjänstgör i luftfartens säkerhetstjänst eller i yrkesmässig lufttrafik och därunder arbetar med kontroll av luftfartyg i luften eller i radiosambandstjänsten utan att tillhöra den flygande personalen. Föreskrifter om vilka som skall omfattas av bestämmelsen utfärdas av Kongen.

Även de norska bestämmelserna företer sålunda både likheter och olikheter vid jämförelse med de svenska. Den viktigaste skillnaden ligger i den norska promilleregeln. Förbudsregeln i pliktavholdsloven motsvarar i stället mer det 8-timmarsförbud som finns i den svenska luftfartsstyrelsens förhållningsregel.

Uppgifter till belysning av nykterhetsfrågan inom luftfarten

Till belysning av luftnykterhetsfrågan inom luftfarten lämnar kommittén nedan vissa statistiska och andra uppgifter av luftfartens utveckling och omfattning samt om nykterhetsförseelser inom luftfarten och därav föranledda åtgärder. Vidare antecknas vissa forskningsrön, som speciellt avser sambandet mellan alkoholförtäring och flygning.

Uppgifter om den civila luftfartens utveckling och nuvarande omfattning

Ur luftfartsstyrelsens statistik har kommittén erhållit vissa uppgifter till belysning av den *civila* luftfartens utveckling och nuvarande omfattning.

I tabell 1 redovisas till en början utvecklingen mellan åren 1949 och 1964, angiven med uppgifter om sammanlagda flygtider och flygsträckor, fördelade på olika typer av flygtrafik. Siffrorna för år 1964 är beräknade, då de definitiva statistikuppgifterna ännu icke framkommit.

Tabellen visar — med nyss angivna reservation för siffrornas preliminära karaktär — att den civila luftfarten med motordrivna luftfartyg under år 1964 omfattade en sammanlagd flygtid av 247 000 timmar och en sammanlagd flygsträcka av omkring 67,3 milj. kilometer.

Antalet passagerarkilometer inom den regelbundna lufttrafiken (linjefarten) har beräknats till 1 280 milj. år 1964, varav 270 milj. belöpande på inrikestrafiken. För jämförelse må nämnas, att motsvarande siffror för år 1959 var resp. 881,1 och 139,6 milj.

Tabell 1. Den civila luftfartens utveckling under tiden 1949—1964
(Motordrivna luftfartyg)

År	Flygtid i timmar (flygkm i tusental)				
	Linjefart		Övrig yrkes- mässig luft- fart	Skol- och instr. flyg	Privatflyg
	Inrikes	Internationell			
1949.....	5 178 (1 315)	23 387 (8 650)	13 877 (3 120)	4 186 (714)	16 480 (2 519)
1954.....	4 961 (1 382)	39 368 (13 924)	30 891 (6 108)	4 891 (904)	10 912 (1 581)
1959.....	29 799 (7 894)	55 734 (22 832)	53 776 (11 581)	13 747 (2 084)	28 059 (4 490)
1964.....	33 000 (10 500)	40 000 (22 000)	74 000 (19 000)	24 000 (3 600)	76 000 (12 200)

Tabell 2. Antal registrerade motordrivna luftfartyg 31/12 1959
och 31/12 1964

Luftfartyg tillhörande	Antal	
	31/12 1959	31/12 1964
företag med tillstånd till regelbunden luft- trafik.....	34	33
företag med tillstånd till annan yrkesmässig luftfart.....	183	192
flygklubbar.....	90	154
staten.....	5	6
privatpersoner, affärs- företag, övriga.....	126	343
Totalt	438	729

Tabell 3. Luftfartscertifikat och behörighetsbevis 31/12 1959 och 31/12 1964

Certifikattyp	Antal		giltighetstid (mån)
	31/12 1959	31/12 1964	
Trafikflygare av 1. klass (D).....	295	360	6
Trafikflygare av 2. klass (C).....	17	45	6
Trafikflygare av 3. klass (B).....	314	486	6
Privatflygare (A).....	1 685	3 728	124
Segelflygare (S).....	884	1 661	124
Luftnavigatörer (N).....	87	41	12
Flygtelegrafister (T).....	71	33	12
Flygmaskinister (MF).....	98	101	12
Flygmekaniker (MM).....	401	471	24
Flygklarare (K).....	90	80	24
Instrumentflygningsbevis (I).....	135	184	6
Flyglärare (L).....	86	181	24
Totalt	4 163	7 371	

¹ Över 40 år: 12 mån; över 60 år: 6 mån.

Av tabell 2 framgår antalet registrerade motordrivna luftfartyg vid utgången av åren 1959 och 1964.

Vid samma tidpunkter utgjorde antalet segelflygplan 187 resp. 171.

Av tabell 3 framgår antalet gällande luftfartscertifikat och särskilda behörighetsbevis av olika typer vid utgången av åren 1959 och 1964 ävensom giltighetstiderna.

Uppgifter om inträffade haverier

Inom den *civila* luftfarten förstås med haveri en händelse i samband med ett luftfartygs drift, vilken medför person- eller egendomsskada.

Antalet haverier inom den civila luftfarten under åren 1949—1964 framgår av tabell 4, som sammanställts på grundval av luftfartsstyrelsens statistik.

Tabell 4. Antal haverier inom den civila luftfarten 1949—1964

Art av luftfart	Totalt	Med dödlig utgång	Med allvarliga personskador
Linjefart	20	1	—
Övrig yrkesmässig luftfart	346	17	13
Skolflyg	116	6	5
Privatflyg	586	42	35
	1 068	66	53

Inom den *militära* luftfarten förstås med ett *haveri* en händelse, varvid ett flygplan skadas så att det icke får flygas. Enligt vad flygstaben upplyst inträffar omkring 20 haverier på 10 000 flygtimmar. Antalet totalhavererade flygplan har uppgetts till knappt 14 på 100 000 flygtimmar.

Antalet *driftsstörningar* har av flygstaben uppgetts till totalt omkring 300 på 10 000 flygtimmar. Därav kan omkring 70 tillskrivas förarfunktionen.

Uppgifter om onykterhet inom luftfarten

Av de i tabell 4 upptagna haverierna inom den civila luftfarten var, såvitt kunnat utrönas, endast ett alkoholbetingat. Omständigheterna var där i korthet följande.

En person hade utan ägarens tillstånd för en nöjesflygning med en kvinnlig passagerare kl. 2.45 startat med ett lätt, tresitsigt sportplan från en tillfrusen älv och efter en stunds flygning åter landat i närheten av startplatsen, varvid flygplanet kolliderat med ett träd och skadats avsevärt. Föraren hade under flygningen varit spritpåverkad. Han åtalades och dömdes till 100 dagsböter för olovligt brukande, förande av flygplan under inflytande av rusdrycker samt flygning i mörker med passagerare, oaktat befogenhet

att medföra passagerare saknades, m. m. Föraren innehade vid tiden för brottet trafikcertifikat av 3. klass, vars giltighetstid kort tid efter brottet utgick. Han har sedan dess ej innehaft certifikat.

Utöver detta fall har det, såvitt kunnat utrönas, under senare år endast vid två tillfällen inträffat, att någon dömts för trafiknykterhetsbrott inom den civila luftfarten. Dessa båda fall skall här helt kort relateras.

I det ena fallet — som inträffade den 24 mars 1957 — hade en person utan ägarens tillstånd med en kvinnlig passagerare omkring kl. 20 startat med ett lätt, tvåsitsigt flygplan från en tillfrusen sjö i närheten av en stad, flugit över stadens centrala delar, landat på isen samt därefter gjort en ny start och efter en kort flygning åter landat på isen utan missöde. Föraren hade under flygningen varit spritpåverkad. Blodprovet visade 2,31 promille. Han dömdes till två månaders fängelse för förande av flygplan i alkoholpåverkat tillstånd, underskridande av föreskriven minimihöjd samt förande av flygplan under mörker, oaktat planet saknat landningsstrålkastare. Hans certifikat återkallades, och han har därefter ej innehaft något sådant.

I det andra fallet — som inträffade den 12 januari 1964 — hade en person omkring kl. 3.30 under påverkan av sprit och meprobantabletter fört ett lätt, tvåsitsigt flygplan så vårdslöst, att andras liv och egendom sattes i fara. Sålunda hade han fört planet på så låg höjd över en stad, att han körde mot topparna på några träd och var nära att kollidera med byggnader. Blodprovet visade 0,86 promille. Han dömdes till två månaders fängelse för fylleri i lufttrafik och åsidosättande av gällande trafikregler för luftfart, innefattande såväl vårdslös flygning som underskridande av föreskriven minimihöjd, ävensom ett fall av rattonykterhet med bil (0,57 promille). Hans certifikat har återkallats.

De hittills berörda fallen har avsett *domar för trafiknykterhetsbrott i luftfart*. Därutöver har kommittén inhämtat vissa uppgifter rörande *återkallelser och icke medgivna förnyelser av certifikat*.

Som framgått av redogörelsen för gällande rätt sker viss prövning i nykterhetshänseende av den som vill ha sitt certifikat förnyat. Vidare skall luftfartsstyrelsen återkalla certifikat, då innehavaren varit berusad i den verksamhet certifikatet avser eller eljest måste anses olämplig att utöva denna verksamhet.

Under åren 1951—1964 har luftfartsstyrelsen i 17 fall — vari ej inräknas de tre ovan redovisade — återkallat certifikat eller vägrat förnyelse. Omständigheterna i dessa fall återges här på grundval av upplysningar, som erhållits från luftfartsstyrelsen. Två av fallen, båda från senaste år, redovisas något utförligare, då de ansetts väl belysa de svårigheter, som kan vara förenade med ifrågavarande tillsyn.

1. Sedan en innehavare av trafikflygarecertifikat av 1. klass åtalats för rattfylleri och i anledning därav fått sitt körkort interimistiskt indraget beslöt luftfartsstyrelsen — fortsättningsvis förkortat »Lfs» — i juni 1951 att icke medge begärd

förnyelse av certifikatet. Certifikatsinnehavaren dömdes i november 1951 för rattonykterhet till 40 dagsböter. I december 1951 beslöt Lfs medge förnyelse av certifikatet.

2. Sedan en innehavare av privatflygarecertifikat åtalats för rattfylleri och i anledning därav fått sitt körkort interimistiskt indraget, beslöt Lfs i april 1952 att icke medge begärd förnyelse. Den tilltalade dömdes härefter till 40 dagsböter (sannolikt för rattonykterhet). I augusti 1952 medgavs förnyelse av certifikatet.

3. I april 1952 återkallade Lfs ett trafikflygarecertifikat av 3. klass, sedan innehavaren blivit misstänkt för rattfylleri. Han dömdes sedermera till en månads fängelse för vårdslöshet i trafik och rattonykterhet. Han har återfått sitt certifikat.

4. Sedan innehavaren av ett privatflygarecertifikat gjort sig skyldig till rattfylleri, beslöt Lfs i september 1955 att icke medge förnyelse av certifikatet. Sådan förnyelse har därefter icke begärts.

5. Sedan en innehavare av ett trafikflygarecertifikat av 3. klass blivit misstänkt för rattfylleri, beslöt Lfs i januari 1956 att icke medge förnyelse av certifikatet. Flygaren dömdes sedermera till en månads fängelse. Han har vägrats nytt certifikat.

6. I november 1957 återkallades ett trafikflygarecertifikat av 3. klass, sedan innehavare gjort sig skyldig till rattfylleri. Han har vägrats nytt certifikat.

7. I december 1957 återkallades ett privatflygarecertifikat, sedan innehavaren gjort sig skyldig till rattfylleri. Icke heller i detta fall har nytt certifikat utfärdats. Lfs har vidare förklarat, att vederbörande skall undergå psykiatrisk undersökning, innan hans lämplighet som flygare ånyo prövas.

8. I maj 1958 återkallades ett privatflygarecertifikat, då innehavare gjort sig skyldig till rattonykterhet. Denne har icke därefter sökt nytt certifikat.

9. I april 1959 beslöt Lfs meddela en innehavare av trafikflygarecertifikat förbud att förrätta flygtjänst som trafikflygare, sedan han gjort sig skyldig till fylleri m. m. I oktober 1959 upphävdes detta förbud och betroddes vederbörande med fortsatt innehav av trafikflygarecertifikat på vissa villkor.

10. Sedan en innehavare av trafikflygarecertifikat missbrukat sprit i samband med övernattnings utomlands vid två tillfällen, beslöt Lfs i oktober 1960 att icke medge förnyelse av certifikatet. Han har ännu icke sökt nytt certifikat.

11. I augusti 1961 beslöt Lfs, att trafikflygaren av 1. klass NN skulle genomgå särskild läkarundersökning och att han i avbidan på resultatet skulle vara förbjuden förrätta flygtjänst. I september underställdes medicinalstyrelsen ärendet. Sedan denna i december förklarat, att NN icke var oförmögen att sköta honom åliggande arbete som trafikflygare, antecknades vid föredragning i Lfs dels att giltighetstiden för NN:s certifikat (D-certifikat) utgått, dels att ur medicinsk synpunkt hinder icke förelåg för förnyelse, dels att — efter förnyelse av certifikatet — hinder sålunda icke längre skulle föreligga ur medicinsk synpunkt för NN att förrätta den tjänst, vartill hans certifikat berättigade honom. Lfs beslöt samtidigt att hos polismyndigheten begära förundersökning, när NN som befälhavare börjat flygning vid ett tillfälle i juni 1961, oaktat luftfartyget icke varit bemannat enligt gällande föreskrifter m. m. Det var denna händelse, som föranlett ovan angivna åtgärder, bl. a. när Lfs ansåg sig ha befogad anledning misstänka, att NN varit alkoholpåverkad. — I december 1961 beslöt Lfs vidare jämlikt 4 kap. 6 § andra stycket luftfartslagen att sätta NN:s certifikat ur kraft från årsskiftet. I januari medgav Lfs dock, att NN skulle få tjänstgöra som flygstyrman och utfärdade därför ett trafikflygarecertifikat av 3. klass (B-certifikat). I maj 1962 beslöt Lfs — sedan åklagarmyndigheten avskrivit ärendet — att NN skulle återfå sitt D-certifikat. — I oktober 1962 avslogs NN:s ansökan om förnyelse av D-certifikatet, se-

dan det konstaterats, att han ej inställt sig till flygtjänstgöring, sannolikt på grund av alkoholpåverkan. I november förnyades NN:s B-certifikat. — I april 1962 återkallades B-certifikatet, sedan det konstaterats, att NN varit alkoholpåverkad, då han anlände till Tulsa, Oklahoma, för att därifrån flyga hem ett nyinköpt flygplan.

12. I september 1961 beslöt Lfs förelägga NN att genomgå särskild läkarundersökning och att NN i avbidan på resultatet skulle vara förbjuden att förrätta den tjänst vartill hans D-certifikat berättigade. Sedan rapporten över utredningen i juni 1962 överlämnats till medicinalstyrelsen för yttrande, avgav denna utlåtandet, att utredningen icke gav stöd för antagande, att NN ur medicinsk synpunkt icke skulle kunna betros med innehav av trafikflygarecertifikat. Lfs ansåg dock, att utredningen gav vid handen, att NN med hänsyn till kravet på nykterhet och ordentlighet icke kunde anses lämplig att tjänstgöra som befälhavare på luftfartyg i passagerarebefordran, och beslöt därför, att NN:s D-certifikat, vars giltighetstid utgått, icke skulle förnyas, men att hinder icke förelåg för NN att tjänstgöra som biträdande förare i den avsedda luftfarten, d. v. s. att NN kunde erhålla B-certifikat, om förutsättningar i övrigt visas föreligga. B-certifikat utfärdades i november, men NN har, sedan giltighetstiden utgått, icke begärt förnyelse.

13. I september 1962 beslöt Lfs återkalla ett privatflygarecertifikat på grund av innehavarens onyktra levnadssätt. Anförda besvär ogillades.

14. I februari 1963 beslöt Lfs återkalla ett C-certifikat på grund av att innehavaren dels dömts till fängelse för rattfylleri, dels inställt sig till flygtjänstgöring i onyktert tillstånd. På grund härav avskedades innehavaren från sin tjänst som styrman i flygbolaget.

15. I december 1963 beslöt Lfs återkalla ett B-certifikat på grund av innehavarens onyktra levnadssätt. Certifikatet hade i oktober satts ur kraft i avbidan på utredningsmaterialiets fullständigande.

16. I mars 1964 beslöt Lfs återkalla ett D-certifikat på grund av att innehavarens förutsättningar att förrätta flygtjänst blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, för vilken han själv sökt vård, att han med hänsyn till flygsäkerheten icke vidare bör inneha certifikat. Sjukdomen innebar alkoholmissbruk.

17. I november 1964 beslöt Lfs återkalla ett privatflygarecertifikat på grund av att innehavaren dömts till fängelse för bl. a. vårdslöshet i trafik och rattfylleri vid två tillfällen.

Vid två tillfällen under samma tidsperiod, 1951—1964, har innehavare av certifikat av luftfartsstyrelsen erinrats om vikten av ett nyktert levnadssätt i anledning av rattnykterhetsbrott. I det ena fallet (år 1956) var fråga om en trafikflygare och i det andra (år 1958) om en privatflygare.

I den av kommittén år 1961 avlämnade promemorian redovisades även resultaten av vissa förfrågningar om *disciplinära åtgärder från flygbolagens sida i anledning av nykterhetsanmärkningar*. I promemorian upplystes här- om följande:

Kommittén har genom förfrågningar hos de största flygföretagen — SAS, Linjeflyg Aktiebolag och Transair Sweden Aktiebolag — sökt utreda i vilken omfattning dessa bolag vidtagit åtgärder enligt kollektivavtalens bestämmelser i anledning av att flygare brustit i nykterhetsavseende. Undersökningen hos SAS har omfattat endast den svenska personalen.

Hos Linjeflyg, som bedrivit sin verksamhet sedan år 1957, har icke någon sådan åtgärd vidtagits. Hos SAS har undersökningen omfattat åren 1953—1960 och hos Transair den senaste tioårsperioden. Under dessa tidsperioder har hos de två

sistnämnda flygbolagen förekommit sammanlagt 12 fall, i vilka disciplinär åtgärd mot pilot vidtagits i anledning av att denne brustit i nykterhetsavseende. Av dessa 12 fall har åtgärden i 6 fall bestått i anställningens upphörande (på grund av avsked eller egen omedelbar uppsägning), i 3 fall i suspension (1—4 månader) och i 3 fall i varning. Icke i något av dessa fall har den händelse, som föranlett åtgärden, inträffat under flygning.

För att belysa flygbolagens praxis i disciplinärenden skall här närmare redogöras för vissa ärenden.

1. En flygare hade vid några tillfällen i samband med övernattnings på s. k. utestationer (flygplatser utom Skandinavien) missbrukat sprit, dock ej i samband med tjänstgöring. Han erhöll varning och fick avge nykterhetslöfte. Vid ett senare tillfälle konstaterades emellertid, att han till följd av spritförtäring icke var i fullgod kondition, då han skulle börja tjänstgöra. Han avstängdes omedelbart och fick sluta sin anställning.

2. En flygare hade ett par gånger blivit varnad för spritmissbruk på fritid utan samband med tjänst. Då han icke lät sig rätta, blev han suspenderad. Emellertid konstaterades, att han även gjort sig skyldig till rattfylleri. Han blev då avskedad.

3. En flygare, som under uppehåll på en utestation festat en hel natt, inställde sig på morgonen till tjänstgöring. Han blev omedelbart försatt ur tjänst och sedermera avskedad.

4. En flygare hade under övernattnings på en inrikes station gjort sig skyldig till egenmäktigt förfarande och rattfylleri. Han hade varit så spritpåverkad, att han satts i polisarrest. Flygaren fick sluta sin anställning.

I ett av de återstående två fallen, som föranlett anställningens upphörande, hade flygaren brutit mot förbudet mot spritförtäring viss tid före tjänstens början. Han avstängdes omedelbart och slutade därefter sin anställning på egen begäran.

De flesta av de fall, i vilka den disciplinära åtgärden bestått i suspension, har avsett spritförtäring i samband med övernattnings på utestationer utan att 8-timmarsregeln åsidosatts.

Varning har som regel tilldelats den som missbrukat sprit på fritid utan något som helst samband med tjänsten. I ett fall erhöll en flygare varning, då han gjort sig skyldig till rattfylleri. I ett annat fall erhöll hela besättningen varning, då det konstaterades, att den under uppehåll intagit starksprit i samband med måltid. Ehuru spritförtäring skett mer än 8 timmar före avsedd flygning, avstängdes besättningen. Den ålades därjämte att ersätta bolagets kostnader för besättningsbyte. Det kan i detta sammanhang anmärkas, att enligt vad flygbolagen upplyst den som konstateras ha brutit mot 8-timmarsregeln alltid tages ur tjänst och får flyga hem som passagerare.

Flygbolagen har icke någon skyldighet att underrätta luftfartsstyrelsen eller åklagare om onykterhet hos den i bolagens tjänst anställda personalen. Då flygbolagen icke lämnat ut namn och data beträffande de personer, som blivit föremål för disciplinära åtgärder, har det icke kunnat klarläggas, vilka av de relaterade fallen som jämväl föranlett åtgärd från luftfartsstyrelsens sida.

Kommittén har icke funnit anledning att förnya denna undersökning utan har ansett de sålunda lämnade uppgifterna tillräckliga för att belysa den berörda frågan.

Alla de ovan lämnade uppgifterna har avsett den *civila* luftfarten. Om den *militära* må ytterligare antecknas, att enligt uppgifter, som lämnats av flygstaben, vid de 210 haverier, som under åren 1958—1964 utretts av haveri-

kommissioner, i fyra fall utretts, att föraren förtärt alkohol kvällen före flygningen. I ett av dessa fall hade förtäringen skett mellan 7 och 8 timmar före flygningen, i övriga tre fall cirka 12 timmar dessförinnan. I intet fall visade utredningen, att alkoholförtäringen kunde antagas ha medverkat till haveriet. Ingen förare har under den angivna perioden blivit avstängd från flygtjänst på grund av nykterhetsanmärkningar.

Tidigare brukade blodprov tagas på flygare, som dödats vid haverier inom den militära luftfarten. Som upplystes i kommitténs promemoria år 1961 slutade man emellertid med denna blodprovstagning från och med år 1958, sedan väsentliga felkällor påvisats, vilka måste utredas, om sådana prov skulle kunna tillerkännas värde. Kommittén har gjort sig underrättad om hur denna fråga därefter utvecklats. Det har därvid upplysts, att forskningsarbetet numera fortskridit så långt, att man tror sig om att ha kommit tillrätta med problemen. Vissa anvisningar i ämnet utfärdades av medicinalstyrelsen i slutet av år 1964. Man räknar med att inom kort återupptaga ifrågavarande provtagning inom flygvapnet.

Kommittens promemoria år 1961

I detta avsnitt lämnas redogörelser *dels* för de överväganden och förslag, som redovisades i kommitténs år 1961 avlämnade promemoria, *dels* för de däröver avgivna remissyttrandena. I den förra delen har det syntts lämpligast att i stort sett återge promemorians innehåll in extenso.

Promemorian

Kommitténs promemoria tillkom, som förut antecknats, mot bakgrunden av en i Finland inträffad svår flygolycka, till vilken enligt vad utredningen gav vid handen pilotens spritpåverkan bidragit. I promemorian redovisades preliminära överväganden för den händelse omedelbara lagstiftningsåtgärder skulle befinnas påkallade i vårt land.

I anslutning till lämnat statistiskt material antecknade kommittén, att man icke syntes kunna draga den slutsatsen av de lämnade uppgifterna, att alkoholbetingade haverier eller onykterhet i övrigt icke förekommit i större utsträckning än uppgifterna visade. Kommittén framhöll som anmärkningsvärt, att blodprovstagning på flygare skedde i så ringa omfattning. En förklaring härtill kunde vara, att flygarnas nykterhetstillstånd — som ju aldrig kunde kontrolleras stickprovsvis under färden på samma sätt som beträffande fordonsförare på väg — icke blev föremål för den kontroll, som var önskvärd. Vidare antecknade kommittén, att man inom såväl den civila som den militära luftfarten upphört att taga blodprov från omkomna förare. Or-

saken härtill hade varit, att tvekan yppats rörande analysmetodernas tillförlitlighet vid undersökningar på likmaterial.

I promemorians avsnitt om kommitténs överväganden och förslag behandlades först *förare och besättning på flygplan*. Om de allmänna nykterhetskrav, som borde uppställas, uttalades inledningsvis:

Ett flygplans förare och besättning har eller kan under särskilda förhållanden, t. ex. vid oväder, maskinfel eller annat olyckstillbud, plötsligt ställas inför sådana uppgifter, att varje nedsättning i förmågan att fullgöra de åligganden, som kan ankomma på vederbörande, kan få katastrofartade följder. Det kan därför icke tillåtas, att denna förmåga nedsättes genom alkoholförtäring. Av vad tidigare anförts angående den medicinska forskningens senaste rön framgår, att även mycket små mängder alkohol, särskilt i förening med luftförtunning, acceleration och rörelser i tre dimensioner, kan medföra en nedsättning i sådana funktioner, som har särskild betydelse vid flygning, samt att verkan av alkoholförtäring kvarstår långt efter det alkoholen försvunnit ur kroppen. Såvitt avser luftförtunningen kan mot vad nyss anförts visserligen invändas, att den i praktiken icke spelar större roll, enär de flygplan, som framförs på sådan höjd att det minskade lufttrycket skulle påverka människans funktioner, alltid är försedda med tryckkarbiner. Emellertid måste, utan avseende på en sådan invändning, bestämmelserna anpassas för sådana tänkbara extraordinära situationer som de ovan exemplifierade. Vad beträffar andra stimulerande och bedövande medel än alkohol är det känt, att de har samma verkan som alkohol och att bruk av sådana medel i förening med alkohol medför en mycket kraftig påverkan. Med hänsyn till det anförda måste det under flygning och under den närmaste tiden dessförinnan av den flygande personalen krävas den största återhållsamhet i fråga om bruk av alkoholtärliga drycker och sådana medel som nyss nämnts.

Kommittén övergick härefter till att närmare granska stadgandet i 5 kap. 10 § *luftfartslagen* om nykterhetskrav vid tjänst ombord på luftfartyg och anförde därom:

Den i 5 kap. 10 § *luftfartslagen* upptagna bestämmelsen i dess nu gällande lydelse överensstämmer väsentligen med stadgandet i mom. 2.5 i annex 2 till luftfartskonventionen. Den omständigheten, att för beteckning av den otillåtna påverkansgraden i den svenska lagtexten används uttrycket »icke kan på betryggande sätt», medan i konventionens annex talas om påverkan, varav förmågan att fullgöra uppgiften är *nedsatt*, får icke tagas till intäkt för att bedömningen enligt den svenska lagen skall vara mildare än enligt konventionen. Vid bedömningen i varje särskilt fall måste givetvis hänsyn tagas till arten av de åligganden som ankommer eller skulle kunna ankomma på vederbörande. I avbidan på att den pågående översynen av trafiknykterhetsbestämmelserna inom samtliga trafikområden avslutas har kommittén icke funnit anledning att föreslå någon ändring i lagrummets lydelse i detta avseende.

Den nuvarande lydelsen av 5 kap. 10 § kan möjligen ge anledning till den missuppfattningen, att endast den som på grund av tjänsteförhållanden framför flygplan skulle falla under lagrummets tillämpningsområde. För att undanröja all tveksamhet i detta avseende har kommittén föreslagit en mindre ändring i lagrummets första mening, varigenom även överensstämmelse vinnes med det i straffstadgandet i 13 kap. 6 § använda uttryckssättet.

Den ändring i det berörda stadgandet, som kommittén sålunda förordade,

innebar enligt de bilagda lagförslagen, att orden »göra tjänst ombord» skulle ersättas med orden »föra luftfartyg eller utöva annan tjänst ombord».

I promemorian upptogs härefter frågan om införande av bestämmelser om *förbud mot alkoholförtäring under och viss tid före flygning*. Kommittén uttalade i denna del följande:

Kommittén finner det uppenbart, att förare och besättning icke skall tillåtas förtära alkoholhaltiga drycker under flygning.

För att man med vetenskaplig säkerhet skall vara övertygad om att all alkohol försvunnit ur blodet vid början av en flygning skulle den tid, varunder vederbörande dessförinnan måste ha iakttagit avhållsamhet före en flygning, bestämmas till 24 timmar eller mer. Därest dessutom hänsyn skall tagas till alkoholens efterverkan, måste tiden ytterligare förlängas. En sådan bestämmelse skulle ur trafiknykterhetssynpunkt vara i och för sig eftersträvansvärd men måste anses svår genomförbar i praktiken. I Finland har dock ett 24-timmarsförbud införts för flygande personal i yrkesmässig trafik, och i vårt land gäller allttjämt medicinalstyrelsens rekommendation om avhållsamhet under samma tid.

Den senaste forskningen har givit sådana resultat, att kommittén funnit särskilda straffsanktionerade bestämmelser om avhållsamhet erforderliga. Inom svensk linjefart gäller för närvarande på grund av kollektivavtalen ett 8-timmarsförbud. I Norge har i pliktavholdslagen ett sådant förbud lagfäst. Särskilt med hänsyn till alkoholens efterverkan anser kommittén ett 8-timmarsförbud otillräckligt och föreslår en bestämmelse, innebärande att förare och annan flygande personal icke under de närmaste 12 timmarna före flygning får ha förtärt alkohol. Undantag göres beträffande en flaska ($\frac{1}{3}$ liter) öl med en alkoholhalt av högst 2,8 viktprocent (pilsner klass II) i samband med måltid. En sådan flaska innehåller 8,6—9,3 gram alkohol. Denna alkohol kan ge en maximal blodalkoholhalt av 0,10—0,11 promille och har helt lämnat kroppen efter 45—60 minuter. Asidosättande av bestämmelserna föreslås bli bestraffat med dagsböter eller vid försvärande omständigheter med fängelse i högst sex månader. Straff enligt denna bestämmelse skall ej ifrågakomma för den, som är förfallen till ansvar enligt 13 kap. 6 § luftfartslagen.

Luftfartsstyrelsen har i sitt yttrande över det tidigare omnämnda förslaget till luftfartskungörelse föreslagit att det skall ankomma på luftfartsstyrelsen att utfärda bestämmelser inom nu ifrågavarande område. Den av kommittén föreslagna bestämmelsen, som i stort överensstämmer med vad som redan gäller inom den militära luftfarten och med ett inom luftfartsstyrelsen tidigare upprättat förslag till bestämmelser för den flygande personalen inom den civila luftfarten, synes vara av den vikt att dess utfärdande icke bör delegeras till luftfartsstyrelsen. Med hänsyn till att bestämmelsen går utanför konventionen bör den icke få sin plats i luftfartslagen. Kommittén har föreslagit att bestämmelsen jämte ett särskilt straffstadgande intages i luftfartskungörelsen. I denna synes böra delegeras åt luftfartsstyrelsen att efter samråd med medicinalstyrelsen utfärda de ytterligare föreskrifter eller anvisningar som kan vara erforderliga inom detta område.

I nästa avsnitt av promemorian övergick kommittén till att behandla *markpersonalen*. Härom anfördes:

Enligt 6 kap. 16 § luftfartslagen skall vad i 5 kap. 10 § stadgas äga motsvarande tillämpning på viss markpersonal. Förutom på trafikledare och markmekaniker, som angivits i lagtexten, är det tillämpligt på annan i sådan ställning, som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

Kommittén har icke funnit anledning föreslå någon ändring i lagrummet men vill framhålla nödvändigheten av att i luftfartskungörelsen eller i bestämmelser, vartill kan komma att hänvisas i denna, en såvitt möjligt uttömmande uppräknig av ifrågavarande befattningshavare sker, eller att i vart fall personkretsen bestämes så att tvekan icke kan råda om vilka som faller inom denna.

Vid bedömande av frågan om straffbar påverkan föreligger måste, liksom beträffande den flygande personalen, i det särskilda fallet hänsyn tagas till vederbörande befattningshavares åligganden.

Markpersonalen är visserligen icke utsatt för de särskilda påfrestningar som flygning medför. Emellertid måste den nu ifrågavarande markpersonalen ur trafik-säkerhetssynpunkt anses likställd med den flygande personalen. De av kommittén föreslagna bestämmelserna om avhållsamhet från alkohol före och under flygning har därför föreslagits skola äga motsvarande tillämpning på den som utövar sådan tjänst som avses i 6 kap. 16 § luftfartslagen.

Nästföljande avsnitt ägnades *ansvarsbestämmelserna*. I denna del förordade kommittén till en början en smärre justering i avfattningen av den grundläggande regeln i 13 kap. 6 § luftfartslagen:

Såsom tidigare anförts förutsattes vid luftfartslagens tillkomst, att dess trafiknykterhetsbestämmelser skulle överses vid en blivande revision av all trafiknykterhetslagstiftning. I det lagrum i lagen om straff för vissa trafikbrott, som beskriver den påverkan som är straffbar, används formuleringen »att det *kan antagas*, att han icke på betryggande sätt kan» etc. Motsvarande formulering, som i rätts-tillämpningen på vägtrafikens område torde ha ansetts innebära att föraren objektivet sett varit olämplig som förare, hade av de tidigare nämnda nordiska delegerade föreslagits även beträffande luftfarten. Utan särskild motivering bortogs dock »kan antagas» i de luftfartssakkunnigas förslag. De i luftfartslagen använda ordalagen kan tolkas som om det i luftfartslagen uppställdes mera skärpta krav på bevisning om den tilltalades bristande förmåga att fullgöra sin uppgift på betryggande sätt än som förutsattes för ansvar enligt lagen om trafikbrott. Så är givetvis icke fallet och har icke heller avsetts. Trafiknykterhetskommittén har ännu icke tagit slutlig ställning till ansvarsbestämmelsernas formulering inom andra trafikområden. I avbidan på att översynen av dessa bestämmelser avslutas har kommittén i förtydligande syfte föreslagit att ansvarsbestämmelserna i 13 kap. 6 § erhåller en formulering, som överensstämmer med motsvarande bestämmelse beträffande vägtrafiken.

Kommittén diskuterade härefter, i vad mån en *promillereg* borde införas. Denna fråga besvarades nekande. I motiven anfördes härom:

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen för främmande rätt har promilleregler införts i de nya luftfartslagarna i Danmark och Norge. I dessa länder har den straffbara gränsen satts vid 0,40 promille. En liknande regel hade av såväl 1949 års trafiknykterhetsutredning som av de delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler föreslagits även för svenskt vidkommande men av skäl, för vilka tidigare redogjorts, icke upptagits i luftfartslagen. Mot bakgrunden av vad ovan anförts om verkan av små alkoholmängder vid flygning har kommittén kommit till den bestämda uppfattningen, att även en blodalkoholhalt under 0,40 promille i vissa fall kan vara alltför hög. Det torde vidare icke kunna undvikas, att även om en promillereg är tänkt allenast som en presumptionsregel, en blodalkoholhalt, som icke uppgår till den i lagen angivna, kommer att uppfattas såsom försvarlig. Det kan icke heller bortses från

att en promilleregler, enligt vad erfarenheten från vägtrafiken givit vid handen, kan förväntas medföra att andra bevis än blodprov icke tillvaratages i önskvärd utsträckning. Uppenbart är att blodprovsanalys under vissa förhållanden kan få en avgörande betydelse. Frågan om en person varit straffbart påverkad anser kommittén dock böra avgöras genom fri prövning av samtliga bevis. Av anförda skäl har kommittén stannat för att ej föreslå införandet av någon promilleregler.

Slutligen föreslog kommittén i detta avsnitt, att *försök* till trafiknykterhetsbrott skulle straffbeläggas.

Frågan om reglering av *den militära luftfarten* upptogs i nästföljande avsnitt, vari anfördes:

Trafiknykterhetslagstiftningen bör enligt kommitténs uppfattning om möjligt vara likartad för den civila och den militära luftfarten. Vad luftfartslagen stadgar i 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 § med avseende på den civila luftfarten bör därför jämväl gälla den militära luftfarten. Med hänsyn till den vittgående befogenhet att besluta om trafikreglers tillämpning på den militära luftfarten, som för närvarande tillkommer chefen för flygvapnet, kan det ifrågasättas, om det icke bör ankomma på denne att avgöra, vilken markpersonal som ur trafiksäkerhetssynpunkt är att jämställa med den flygande personalen. Då detta avgörande såvitt avser den civila luftfarten förbehållits Konungen, har kommittén icke ansett sig böra föreslå någon delegation av detta avgörande beträffande den militära luftfarten. För att ernå likartad bedömning av överträdelse bör straffstadgandet i 13 kap. 6 § göras tillämpligt på militär personal. Däremot synes det alltjämt böra ankomma på chefen för flygvapnet att utfärda bestämmelser, motsvarande de avhållsamhetsregler som enligt kommitténs förslag skall intagas i luftfartskungörelsen. Luftfartskungörelsen avses icke skola äga tillämpning på luftfart med svenska militära luftfartyg med mindre annat utsåges (186 § i förslaget). Kommittén har i överensstämmelse med det anförda förslaget en ändring i 15 kap. 1 § luftfartslagen, innebärande att bestämmelserna i 5 kap. 10 §, 6 kap. 16 § och 13 kap. 6 § samma lag blir gällande med avseende på den militära luftfarten.

Slutligen upplystes i ett avsnitt om *speciella frågor*, att kommittén diskuterat men icke slutbehandlat vissa spörsmål om certifikatsbestämmelsernas utformning, kontrollen av certifikatinnehavares nykterhetstillstånd — särskilt möjligheterna att använda s. k. alcotest — och skyldighet för flygbolagen att underrätta luftfartsstyrelsen och åklagare om uppdagade fall av onykterhet hos certifikatinnehavare.

Remissyttrandena

Vid remissbehandlingen blev kommitténs förslag *tillstyrkta eller lämnade i huvudsak utan erinran* av följande myndigheter, nämligen *chefen för flygvapnet, överståthållarämbetet, statspolisintendenten, medicinalstyrelsen* samt *statens nämnd för flyg- och navalmedicinsk forsknings- och försöksverksamhet*.

I övriga yttranden kritiserades de framlagda förslagen, i vissa fall tämligen skarpt. En närmast genomgående synpunkt i dessa yttranden var, att skäl icke förebragts för *provisoriska lagstiftningsåtgärder*, innan kommit-

téns överväganden slutförts. Sålunda anförde t. ex. *hovrätten över Skåne och Blekinge*, att kommitténs utredning icke visade, att det förelåg sådana brister i gällande bestämmelser, att omedelbara åtgärder var oundgängligen nödvändiga. Hovrätten ansåg det tvärtom av utredningen framgå, att gällande regler lämnade tillräckliga möjligheter att effektivt hävda trafiksäkerhetens krav. Den uppmärksammade flygkatastrofen i ett grannland synes ha varit en följd av en rad samverkande olyckliga omständigheter. Det inträffade kunde antagas ha skärpt vaksamheten, så att något liknande icke kunde befaras inträffa med något flygplan som startar från en allmän flygplats, vare sig i detta grannland eller i Sverige. I samma riktning uttalade sig även *riksåklagarämbetet* och *Svea hovrätt*.

Med särskild bestämdhet utvecklades de angivna synpunkterna av remissinstanser på luftfartens område. Sålunda anförde *luftfartsstyrelsen* om nykterhetsfrågan inom luftfarten bl. a. följande:

Luftfartsstyrelsens på egna erfarenheter grundade uppfattning i denna fråga är, att nykterhetsläget inom luftfarten i varje fall icke är något akut problem och att nuvarande bestämmelser i stort sett ger ett tillfredsställande skydd ur flygsäkerhetssynpunkt, även om vissa modifikationer är önskvärda.

Luftfartsstyrelsens personal har vid haveriutredningar städse haft sin uppmärksamhet riktad på frågan om alkoholförtäring kan ha förekommit i samband med haverier. Även vid handläggning av certifikatärenden och i andra sammanhang har nykterhetsfrågan givits en framträdande plats. Intet tyder emellertid på att otillfredsställande förhållanden föreligga. Snarare synes såväl luftfartsstyrelsens egen erfarenhet som det av kommittén åberopade statistiska materialet ge vid handen, att alkohol spelat en försvinnande liten roll i haverisammanhang. Av den av kommittén förelagda statistiken över de civila haverierna har nämligen endast i ett enda av 880 fall under en 10-årsperiod kunnat konstateras alkoholpåverkan hos föraren; fallet avsåg för övrigt en privatflygning. Det fallet, liksom de få övriga fall där alkoholpåverkan förekommit, ehuru icke i samband med förande av luftfartyg, har uppdragats genom de förfaranden som redan finnas vidtagna. Icke något av de inträffade fallen torde för övrigt kunna anses vara av den natur, att de kunnat undvikas genom strängare eller annorlunda regler än nu föreliggande. Det bör dessutom framhållas, att den flygande personalen uppenbarligen anser nu gällande regler realistiska, vilket är väsentligt med hänsyn till efterlevnaden. Personalen är också väl medveten om de mycket stränga påföljder, som missbruk av alkohol såväl i som utom tjänsten redan med nu gällande regler kan medföra både i fråga om anställningsförhållandena och i fråga om certifikaten.

Att nykterhetsfrågan ej är ett problem av den storleksordning, som kunde motivera provisoriska åtgärder i enlighet med promemorian, framhölls vidare av *SAS*, *Svensk pilotförening*, *Svenska aeroklubben*, *Handelstjänstemannaförbundet* och *Statstjänstemannaförbundet*. *Svenska transportarbetareförbundet* uttalade, att det, då någon slutlig utredning icke förelåg och de yrkesgrupper, som skulle omfattas av en eventuell lagstiftning, icke var klart avgränsade, ej önskade yttra sig för det dåvarande utan hemställde att få återkomma, då frågan ytterligare klarlagts.

I vissa remissyttranden uttalades farhågor för att de föreslagna bestämmelserna skulle komma att utgöra hinder för *samarbetet mellan de nordiska länderna*. Sålunda yttrade *luftfartsstyrelsen*, att det med hänsyn till SAS, som bedriver sin flygverksamhet med blandade skandinaviska besättningar, och det intima samarbetet med Danmark och Norge i alla förekommande luftfartsfrågor, vore olyckligt att på grundval av promemorian forcera fram en svensk särlagstiftning, som icke harmonierade med vare sig danska eller norska regler. Liknande synpunkter framfördes av *Svea hovrätt*, *Svenska aeroklubben* och *Svenska pilotföreningen*.

Förslaget att straffbelägga *försök till trafikonykterhetsbrott* kritiserades vidare i åtskilliga yttranden, särskilt av *riksåklagarämbetet*, *Svea hovrätt* och *hovrätten över Skåne och Blekinge*.

I övrigt gick förslagen till ändringar i 5 kap. 10 § och 13 kap. 6 § luftfartslagen i huvudsak fria från *speciella anmärkningar*. Dock framhöll *Svea hovrätt*, att de båda bestämmelserna icke var fullt kongruenta och att gärningsbeskrivningen i sistnämnda paragraf väl överensstämde med regeln om rattfylleri men icke med vad som gäller för krigsmän beträffande straffbar spritpåverkan enligt 26 kap. 14 § strafflagen.

Luftfartsstyrelsen tolkade innebörden av den föreslagna ändringen i 5 kap. 10 § luftfartslagen så, att den skulle medföra en viss utvidgning, speciellt till kabinpersonalen (pursers och flygvärdinnor), och kritiserade bestämmelsen från denna utgångspunkt. Styrelsen var för sin del ej övertygad om nödvändigheten av att låta även denna personal falla under de särskilda reglerna, då den i sin tjänst icke har någon befattning med luftfartygets framförande. Kabinpersonalens betydelse för säkerheten ombord sades i övrigt vara så förhållandevis ringa, att de garantier för ett tillfredsställande nykterhetstillstånd, som redan förefinns i gällande avtal, tills vidare borde anses tillfyllest. Att man av andra skäl än flygsäkerheten också har anledning att ställa krav på goda nykterhetsförhållanden hos kabinpersonalen vore ett spörsmål, som enligt styrelsens mening borde regleras på rent arbetsrättslig väg.

Handelstjänstemannaförbundet hävdade, att lagtexten borde utformas så, att inga tvivel råder om vilka personalkategorier texten avser. Därest emellertid även kabinpersonal avsetts, uppstod frågan om lämpligheten av likartade bestämmelser för exempelvis trafikflygare och kabinpersonal. Samma frågeställning kunde, framhöll förbundet, givetvis göras beträffande andra personalkategorier, som tjänstgör på luftfartyg. Denna fråga borde bli föremål för ytterligare utredning.

På en del håll anfördes kritik mot promemorian, därför att den icke föreslog någon *promilleregulering*. *Riksåklagarämbetet* uttalade sålunda, att en sådan regel skulle avsevärt öka lagstiftningens effektivitet. *Svea hovrätt* betonade särskilt, att Danmark och Norge har promilleregler och att det med hänsyn till samarbetet på luftfartens område mellan dessa länder och Sve-

rige vore ett väsentligt intresse att lagstiftningen är likformig. Även *överståthållarämbetet* uttalade sig för en promillegräns men ansåg frågan böra anstå, tills kommitténs huvudbetänkande förelåge. *Statsåklagaren i Malmö* framhöll, att läkare regelmässigt icke förklarar förare alkoholpåverkade i sådana fall, då det senare visar sig, att alkoholhalten blott uppgår till eller något överstiger 0,5 promille. Möjligheten att få någon fälld till ansvar utan en uttrycklig promilleregeln är därför ytterst ringa.

Rörande förslaget om *avhållsamhet från spritdrycker under flygning och viss tid därförinnan* uttalades från flera håll uppfattningen, att bestämmelserna borde placeras i luftfartslagen. *Riksåklagarämbetet* sade sig sålunda ha svårt att förstå, att den omständigheten att föreskrifterna gick utöver luftfartskonventionen skulle utgöra något avgörande hinder mot en sådan ordning. *Svea hovrätt* och *hovrätten över Skåne och Blekinge* uttalade samma mening.

I motsats härtill uttalade *luftfartsstyrelsen*, att det borde ankomma på styrelsen att utfärda föreskrifter i förevarande hänseende, då fråga vore om ett ämne, som internt berör luftfartens säkerhet. Styrelsen fäste uppmärksamheten på att det enligt förslaget skulle ankomma på chefen för flygvapnet att utfärda avhållsamerregler med avseende på den militära flygverksamheten, och hävdade, att detta talade för att styrelsen skulle erhålla motsvarande bemyndigande att — i samråd med medicinalstyrelsen — för den civila luftfartens del utfärda såväl avhållsamer- som återhållsamerregler.

Vad beträffar det sakliga innehållet i bestämmelserna anmärktes på några håll, att undantag från förbudet gjorts blott beträffande öl och icke för alkohol i annan form. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* ansåg det orimligt att döma en flygare till ansvar för att han vid en måltid druckit ett glas vermut eller rödvin eller delat en starköl med någon annan, om den spritkvantitet som han därigenom fått i sig ej är större än den som ingår i en halvflaska öl klass II. Det borde observeras, att bestämmelserna vore avsedda att gälla på svenskt luftfartyg även i länder, där det icke förekommer något öl klass II. Hovrätten ville ifrågasätta, om icke förbudet borde vara undantagslöst, men om likväl ett undantag ansågs böra göras, måste detta vara generellt och uttryckas t. ex. i gram alkohol. Liknande synpunkter beträffande vin anfördes av *SAS* och *luftfartsstyrelsen*. Styrelsen hade utarbetat förslag till bestämmelser, som ansågs bättre motsvara det avsedda ändamålet.

Svensk pilotförening har särskilt framhållit, att bestämmelserna måste vara lika i Sverige, Norge och Danmark samt har anfört en rad exempel på situationer som inträffa, därest så ej är fallet.

Medicinalstyrelsen ville ha bestämmelserna utökade med föreskrift att stor återhållsamhet skulle iakttagas under tiden mellan tjugufyra och tolv timmar före tjänstgörings början, därvid större kvantiteter än 10 cl starksprit eller motsvarande kvantitet vin under inga förhållanden kunde tillåtas.

Styrelsen förordade vidare en organiserad upplysningsverksamhet i syfte att påverka flygande personal att även i övrigt iakttaga måttlighet i fråga om alkohol.

Att lagstiftningen på flera håll ansågs omotiverat sträng har framgått av vad ovan inledningsvis sagts.

Frågan, i vad mån bestämmelserna borde gälla *markpersonal*, berördes ingående av *luftfartsstyrelsen*. Det var enligt styrelsen visserligen riktigt, att även i fråga om viss markpersonal regler borde finnas om alkoholförtäring. Detta förutsatte även luftfartslagen. Innan sådana utfärdades, borde emellertid en fullständig undersökning utföras, dels beträffande vilken eller vilka personalgrupper som borde komma i fråga, dels hur bestämmelserna borde utformas för dessa grupper. Kraven vore uppenbarligen skiftande. Avhållsamtets- och nykterhetskrav i enlighet med dem, som av kommittén föreslagits för den flygande personalen, skulle i fråga om stora grupper markpersonal te sig helt orealistiska och med största sannolikhet medföra stora svårigheter vid rekryteringen av sådan personal. Med hänsyn till denna personals tjänstgöringsförhållanden komme de för den flygande personalen föreslagna reglerna i åtskilliga fall att drabba markpersonalen hårdare och i praktiken innebära krav på helnykterhet. För närvarande ansåg styrelsen regler böra införas endast för trafikledare i aktiv trafikledningstjänst samt flygmekaniker med certifikat. Såvitt styrelsen kunde bedöma förelåg i övrigt icke något behov av speciella nykterhetsregler.

Statstjänstemannaförbundet framhöll, att dittills något fall av onykterhet i tjänsten ej inträffat med avseende på trafikledarpersonalen, vilken förbundet representerar. Förbundet hade icke blivit övertygat om att de av kommittén föreslagna bestämmelserna i vad de berörde denna personal var nödvändiga. Bestämmelsernas innehåll borde f. ö. icke bliva föremål för lagstiftning utan i stället fastställas genom förhandlingar mellan berörda parter och intagas i kollektivavtal.

Med avseende på *straffpåföljden* framhöll *hovrätten över Skåne och Blekinge* att den borde begränsas till böter, då det var fråga om en i förhållande till bestämmelserna i luftfartslagen subsidiär förseelse.

Alkotestprov stickprovsvis förordades av *överståthållarämbetet, Svea hovrätt* samt *hovrätten över Skåne och Blekinge*. Den sistnämnda sade sig därutinnan ansluta sig till vad luftfartsstyrelsen anfört i sitt tidigare yttrande över förslag till luftfartskungörelse. *Luftfartsstyrelsen* har däremot frångått sitt tidigare yttrande i denna del och anser numera, att man icke borde som rutinmässig införa en ordning, som medger sådana allvarliga ingrepp i den personliga integriteten, som alkotesterna utgör. Dessa finge dessutom enligt styrelsens mening en negativ effekt på allmänheten ur psykologisk synpunkt.

Kommittens överväganden och förslag

Den promemoria, som av kommittén avlämnades år 1961, redovisade som förut framhållits endast resultatet av preliminära överväganden, och det förutskickades, att de upptagna frågorna skulle bli föremål för ytterligare behandling av kommittén. Under det fortsatta utredningsarbetet kom det att framstå som ändamålsenligt att i ett särskilt delbetänkande behandla trafiknykterhetsfrågan inom vägtrafiken samt det därmed nära sammanhängande problemkomplexet om förfarandet vid återkallelse av körkort, vilket överlämnats till kommittén för övervägande. Denna uppdelning av kommitténs slutredovisning på två skilda betänkanden grundades naturligtvis på en övertygelse om att en särbehandling av de skilda trafikområdena icke skulle vara oförmånlig från sakliga synpunkter. Grunderna för denna kommitténs uppfattning skall här nedan redovisas. Därvid skall även beröras frågan, i vad mån det av kommittén framlagda förslaget rörande vägtrafiken bort anses bindande för den fortsatta behandlingen av övriga trafikområden.

Om kommitténs överväganden och förslag rörande trafiknykterhetsfrågan inom luftfarten är i övrigt att inledningsvis anteckna, att de i 1961 års promemoria redovisade principiella ställningstagandena och tankegångarna i allt väsentligt synts bärkraftiga även efter den ytterligare behandling, som frågan därefter rönt inom kommittén. På ett par från principiella synpunkter ej oviktiga men praktiskt mindre betydelsefulla punkter redovisas dock en ändrad uppfattning. Detta gäller försök till trafiknykterhetsbrott samt straffskalan för det ringare brottet. På ett par praktiskt viktiga punkter avviker vidare det nu framlagda förslaget från 1961 års promemoria, utan att likväl någon förändring i kommitténs principiella uppfattning skett. Detta gäller frågan om förbud mot alkoholförtäring under en viss tid före flygning. Kommittén fasthåller vid principen men förordar nu en annan tidsangivelse och ett annat tillämpningsområde än i promemorian.

Av det sagda har framgått, att den utveckling av kommitténs tankegångar, som redovisades i 1961 års promemoria, alltså är väsentligen representativ. Framställningen av kommitténs slutliga överväganden har därför kunnat göras tämligen kortfattad, med hänvisningar till vad i nästföregående kapitel redovisats om innehållet i 1961 års promemoria.

Trafiknykterhetsfrågorna inom luftfarten och inom vägtrafiken

Av den redogörelse, som i det föregående lämnats för den tidigare behandlingen av trafiknykterhetsfrågan inom luftfarten, har framgått, att olika meningar yppats rörande möjligheterna och lämpligheten av en gemensam eller i allt fall väsentligen likartad lagstiftning i nämnda hänseenden för luftfarten och för vägtrafiken. Det förslag, som år 1953 framlades av 1949 års trafiknykterhetsutredning, innebar, att luftfarten skulle föras in under vägtrafikens nykterhetsregler. Det samnordiska förslaget år 1955 förutsatte däremot en särskild lagstiftning för luftfarten. I bådadera sammanhangen

underströks, att både likheter och olikheter föreligger mellan de båda trafikområdena. Synpunkterna har återkommit även i de övriga sammanhang, då spörsmålen blivit föremål för övervägande.

Kommittén vill för sin del understryka, att de otvivelaktiga och uppenbara skillnader, som föreligger mellan luftfarten och vägtrafiken även i nu berörda hänseende, icke får förbises eller underskattas. Även om en likartad lagstiftning på sakligt näraliggande områden alltid innebär vissa fördelar, är det, bl. a. från synpunkten av lagstiftningens effektivitet, av största betydelse, att de särskilda förhållandena på de olika områdena beaktas.

Skillnaderna från trafiknykterhetssynpunkt mellan luftfart och vägtrafik är åtskilliga och väsentliga. Till en början är själva *den tekniska föraruppgiften* en helt annan, då det gäller ett luftfartyg och då det gäller ett motorfordon på väg. Att förande i luft och förande på väg innebär *risker* av väsentligt olikartad beskaffenhet lärer vidare vara så uppenbart, att närmare utveckling är opåkallad. Klart är vidare att inom luftfarten även vissa *andra än förare* måste underkastas nykterhetsregler; en förare av ett luftfartyg är på ett helt annat sätt än en förare av ett motorfordon på väg beroende av andras medverkan för föraruppgiftens genomförande. Ytterligare måste det fasthållas, att trafiknykterhetsproblemet har en helt annan *praktisk omfattning* inom vägtrafiken än inom luftfarten. Som kommittén visade i sitt betänkande om vägtrafiken tages årligen omkring 14 000 blodprov på motorfordonsförare och avkunnas årligen omkring 9 000 domar för onykterhet i vägtrafik, och ändock är det otvivelaktigt, att den effektivitet, varmed efterlevnaden av gällande lagstiftning övervakas, är bristfällig. Nykterhetsförelser inom luftfarten har däremot endast i ett fåtal fall under senare år föranlett åtal och dom; kommittén har ovan redovisat 3 åtalsfall och ytterligare 17 fall av certifikatsåterkallelse eller vägran att förnya certifikat till följd av brister i nykterhetshänseende. Oavsett om man må tolka den för luftfarten förmånliga statistiken så, att övervakningen är ineffektiv — varom kommittén i detta sammanhang ej uttalar sig — lärer det vara uppenbart, att en realistisk lagstiftare icke kan bortse från den markanta skillnaden gentemot vägtrafiken.

Till de nu angivna faktorerna kommer som en grundfråga, i vad mån samma *nykterhetskrav* bör uppställas för vägtrafiken och för luftfarten. Bör så ske, föreligger trots olikheterna i övrigt dock en grundförutsättning för en väsentligen likartad trafiknykterhetslagstiftning; i annat fall lärer särreglering ligga närmast till hands. Med hänsyn härtill är det av vikt att notera, att vid varje tillfälle, då det berörda spörsmålet rests, enighet synes ha förelegat om att strängare krav i nykterhetshänseende bör uppställas för luftfarten än för vägtrafiken. Kommittén vill något närmare utveckla sin uppfattning härvidlag.

Det är av vikt att understryka, att all luftfart icke kan skäras över en kam i här berörda hänseende. Som ovan framhållits måste sålunda även andra än förare in i blickfältet. Detta förhållande måste föranleda tvekan,

om det är möjligt att ens inom luftfartens eget område nå enhetliga regler. Härifrån kan emellertid tills vidare bortses. Det väsentliga är att från den här aktuella synpunkten jämföra en förare av ett motorfordon på väg med en förare av ett luftfartyg. Vid en sådan jämförelse måste det beaktas, att båda kategorierna omfattar väsentligt skilda fall. Det kan ingalunda hävdas, att man *generellt* måste ställa högre krav i nykterhetskänseende på en förare i luftfart än på en förare i vägtrafik. Detta är otvivelaktigt berättigat, då det gäller en pilot i linjefart. Hans uppgift är uppenbarligen högst kvalificerad och ansvarsfylld. Jämför man åter en privatflygare med en privatbilist, lär det emellertid vara svårt att påstå, att flygarens uppgift allmänt sett är att anse som den farligare och mera ansvarsfyllda. Enligt kommitténs mening torde man sakna underlag för både strängare och mildare trafiknykterhetsregler för en privatflygare än för en privatbilist. Emellertid kan man icke gärna uppställa olika regler för skilda kategorier av förare inom luftfarten. En sådan lagstiftning skulle för övrigt icke harmoniera med luftfartskonventionen. Då lagstiftaren uppenbarligen måste beakta de farligaste situationerna, blir slutsatsen, att en trafiknykterhetslagstiftning för luftfarten måste utgå från strängare nykterhetskrav än som bör gälla för vägtrafiken. Piloten i linjefart måste vara normerande, icke privatflygaren.

På anförda skäl och med angivna reservationer ansluter sig kommittén sålunda till den i allmänhet hävdade uppfattningen, att strängare nykterhetskrav måste uppställas inom luftfarten än inom vägtrafiken.

De överväganden, som här redovisats, har lett kommittén till uppfattningen, att det knappast är realistiskt att tänka sig en gemensam eller väsentligen likartad trafiknykterhetslagstiftning för luftfarten och vägtrafiken. Alla grundläggande frågor måste betraktas särskilt från luftfartens och från vägtrafikens speciella synpunkter. Det förslag, som kommittén i sitt betänkande år 1963 framlagt beträffande vägtrafiken, är därför utarbetat med sikte just på denna trafik. Dess konstruktion är ej avsedd och ej ägnad för luftfarten.

Det sagda innebär naturligtvis ej, att kommittén helt avvisar varje tanke på likformighet mellan vägtrafikens och luftfartens regelsystem på ifrågasatt område. Men olikheterna mellan kommitténs förslag för de skilda områdena är väsentliga, något som för övrigt även gäller i förhållande till förslaget i fråga om spårtrafiken.

Reformbehovet

Att lagregler bör finnas om nykterhet inom luftfarten torde vara uppenbart. Sådana finns också i luftfartslagen. Frågan är nu, vilket behov som kan anses föreligga av ändringar i dessa regler. För att kunna ge ett svar härpå måste man till en början ha en uppfattning om nykterhetsfrågans storlek inom luftfarten.

De uppgifter, som kommittén ovan redovisat om inträffade fall av onyk-

terhet inom luftfarten, har otvivelaktigt varit gynnsamma. I den mån siffrorna någorlunda återspeglar verkligheten, kan det onekligen sägas, att nykterhetsförhållandena är i huvudsak goda inom luftfarten, särskilt vad gäller den yrkesmässiga trafiken. Frågan blir då, hur säkra slutsatser man kan dra av det redovisade materialet. En osäkerhetsfaktor är övervakningens effektivitet. Kommittén vill erinra om att den med avseende på vägtrafiken funnit klara belägg för brister i detta hänseende. Att det är svårare att åstadkomma en god övervakning inom luftfarten än inom vägtrafiken vill synas kommittén tydligt. Det kan sålunda vara tveksamt, om de här uppgivna siffrorna berättigar till särskilt långtgående slutsatser. Kommittén uttalade i sin promemoria år 1961, att man icke syntes berättigad att av det då föreliggande siffermaterialet — som visade samma bild som det nu redovisade — dra slutsatsen, att onykterhet icke förekommer i större utsträckning än siffrorna angav. Detta uttalande väckte vid remissbehandlingen åtskillig och stundom skarp kritik, främst från instanser på luftfartens område. Denna kritik synes likväl ha åtminstone delvis berott på att man inlagt mera i uttalandet än som kommittén avsåg därmed. Kommittén finner sig sakna anledning att på minsta sätt frångå uttalandet. Otvivelaktigt måste det förhålla sig så, att onykterhetsfall passerar obemärkta och obeivrade inom luftfarten likaväl som inom vägtrafiken och på andra områden. Frågan är bara hur många dessa fall kan antagas vara. Härvidlag kan man endast gissa; underlag för en bedömning saknas. Kommittén avstår från närmare spekulationer i ämnet.

Att tillgängliga uppgifter om ådömda straff, återkallade certifikat m. m. icke kan antagas ge upplysning om alla inträffade fall av onykterhet inom luftfarten är emellertid av begränsad betydelse i detta sammanhang. Det väsentliga är, att kommittén vid sin översyn av de för luftfarten gällande trafiknykterhetsreglerna naturligtvis icke kunnat utgå från en annan uppfattning om nykterhetsförhållandena inom luftfarten än uppgifterna berättigar till. Underlag saknas för en annan bedömning än att goda förhållanden råder i berörda hänseende inom den yrkesmässiga luftfarten men att läget ej är lika gott inom privatflyget, dock utan att man kan påstå att några missförhållanden föreligger heller på sistnämnda sektor.

Den bedömning, som kommittén här redovisat, överensstämmer med den som gjordes av 1949 års trafiknykterhetsutredning och av de förutnämnda nordiska delegerade. Dessa betänkanden avgavs före tillkomsten av luftfartslagen med dess nykterhetsregler. Kommitténs uppgift har sålunda varit att *under oförändrade sakliga förutsättningar ompröva luftfartslagens ifrågavarande bestämmelser.*

Luftfartslagens stadganden

Av redogörelsen för gällande rätt har framgått, att tre stadganden i luftfartslagen är av primärt intresse i detta sammanhang. Nykterhetskravet har

preciserats i 5 kap. 10 §. Dess tillämpningsområde, som där begränsats till flygande personal, utvidgas i 6 kap. 16 § till viss markpersonal. Ett straffstadgande återfinnes i 13 kap. 6 §.

Luftfartslagens allmänna nykterhetskrav har avfattats i nära överensstämmelse med 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen och därmed även med brottsbeskrivningen för rattfylleri i 4 § 1 mom. trafikbrottslagen. Kommittén antecknar, att den i sitt betänkande om vägtrafiken föreslagit, att förstnämnda stadgande skall med en mindre ändring — vartill kommittén nedan återkommer — bibehållas, *men att* trafikbrottslagens stadganden om trafiknykterhetsbrott skall ges en helt ny konstruktion. Att förslaget i sistnämnda del utarbetats med hänsyn till vägtrafikens förhållanden och utan avsikt, att det skulle kunna överföras även till luftfartens område, har ovan framhållits.

Kommittén har funnit tillräckliga skäl saknas för att frånga den *allmänna konstruktion*, som getts luftfartslagens här berörda stadganden. Sålunda framstår det som ändamålsenligt med ett allmänt avfattat nykterhetskrav, som kan gälla all den personal, vilken bör hänföras under särskilda bestämmelser i nykterhetshänseende. Som förut betonats inrymmer denna personal mycket skilda kategorier. Särreglering alltefter de olika kategoriernas större eller mindre ansvar för trafiksäkerheten undvikes genom luftfartslagens konstruktion. Skillnaderna i berörda hänseende mellan olika typer av funktionärer kan beaktas vid straffmätningen.

Att luftfartslagens *avfattning av det allmänna nykterhetskravet* överensstämmer med 28 § vägtrafikförordningen är uppenbarligen en fördel. Att nämnda stadgande icke föreslagits omkonstruerat i kommitténs förra betänkande utgör för kommittén ett särskilt motiv för att icke förorda någon ny konstruktion av 5 kap. 10 § luftfartslagen.

Som nyss ovan antyddes föreslog emellertid kommittén i sitt betänkande år 1963 en mindre ändring i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen, nämligen att uttrycket »påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen» skall ersättas med uttrycket »alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker». I konsekvens härmed föreslår kommittén motsvarande jämkningar i 5 kap. 10 § och 13 kap. 6 § luftfartslagen. Ett starkare framhävande av själva alkoholförtäringen, i stället för påverkan, synes så mycket mera motiverat som kommittén enligt vad redan inledningsvis förutskickades i det följande kommer att föreslå en bestämmelse om förbud mot alkoholförtäring under viss tid före flygning. Ändringen i vad avser annat än alkohol motiverades i kommitténs förra betänkande med en hänvisning till avfattningen av brottsbalkens stadgande om fylleri.

I kommitténs promemoria år 1961 föreslogs med avseende på luftfartslagens stadganden *dels* den större sakliga förändringen att försök till nykterhetsbrott skulle föranleda ansvar, *dels* tre mindre jämkningar.

Förslaget att kriminalisera försök föranledde kritik vid remissbehandlingen av kommitténs promemoria. I betänkandet om vägtrafiken har kommittén intagit ståndpunkten, att för detta trafikområde icke bör införas något ansvarsstadgande för försök till trafiknykterhetsbrott. Med hänsyn särskilt till dessa förhållanden har kommittén vid ytterligare övervägande av spörsmålet för luftfartens del funnit sig icke böra upptaga något stadgande om försök i sitt slutliga förslag.

Av de nämnda tre smärre ändringarna avsåg en att ersätta orden »göra tjänst ombord» i 5 kap. 10 § luftfartslagen med uttrycket »föra luftfartyg eller utöva annan tjänst ombord». Som motivering anfördes, att stadgandet möjligen kunde läsas så att endast förande på grund av tjänsteförhållande avsågs, och att denna oklarhet borde undanröjas. Förslaget i denna del vidhålles.

Vidare föreslogs i promemorian en sådan ändring i 13 kap. 6 § luftfartslagen, att full överensstämmelse skulle nås med rattfylleristadgandet i trafikbrottslagen. Kommittén fäste uppmärksamheten på att sistnämnda lag förutsätter, »att det kan antagas» att förare icke kunnat föra sitt fordon betryggande, medan de citerade orden ej omfattas av luftfartslagens stadgande. Promemorian har i denna del återgetts ovan. Vid sina fortsatta överväganden har kommittén stannat för att ej upptaga nämnda ändring i sitt slutliga förslag. Som påpekades vid remissbehandlingen av promemorian skulle nämligen eljest den inadvartensen kunna sägas uppkomma, att straffstadgandet kräver mindre för ansvar än den grundläggande regeln i 5 kap. 10 § förutsätter. Motsvarande kan icke göras gällande i fråga om trafikbrottslagen, då de allmänna kraven på fordonsförare ej upptagits där utan i vägtrafikförordningens 28 §. Mellan sistnämnda stadgande och rattfylleristadgandet föreligger emellertid motsvarande brist på full korrespondens som nyss sagts.

Slutligen förordades i 1961 års promemoria sådan ändring av 15 kap. 1 § luftfartslagen, att 5 kap. 10 §, 6 kap. 16 § och 13 kap. 6 § skulle gälla även i militär luftfart. Motiveringen har ovan återgetts. Förslaget föranledde ej erinran av chefen för flygvapnet i remissyttrande över promemorian och vidhålles av kommittén.

De ändringar i luftfartslagens nuvarande stadganden, som sålunda förordas, är föga ingripande. Att reglernas allmänna konstruktion befunnits i och för sig godtagbar innebär emellertid ej, att kommittén även funnit reglerna vara tillräckliga. Så är icke fallet. Betraktas luftfartslagens stadganden om nykterhet som en uttömmande reglering i ämnet, måste det enligt kommitténs mening framstå som tydligt, att de lider av en påtaglig brist. Denna ligger då just i den allmänna avfattning av bestämmelserna, som enligt vad ovan framhållits från vissa andra synpunkter framstår som en viktig fördel. För vägtrafikens del har man icke kunnat nöja sig med endast den allmänna brottsbeskrivning, som trafikbrottslagen och luftfarts-

lagen har i huvudsak gemensam. Denna har där sedan länge varit kompletterad med promilleregler. Med hänsyn till att man av förut utvecklade skäl bör uppställa strängare nykterhetskrav på förare i luftfart än på förare i vägtrafik, vill det synas kommittén alldeles tydligt, att även luftfartslagens allmänna stadganden måste förses med en *komplettering*, som ger dem ett mera *konkret* innehåll. Frågan härom skall närmare behandlas i ett särskilt avsnitt.

Kompletterande reglering

En sådan konkretisering av luftfartslagens bestämmelser, som kommittén enligt vad nyss sagts anser erforderlig, kan vinnas på endera av två vägar: *antingen* genom en promilleregulering *eller* genom en regel om förbud mot spritförtäring under viss tid. Av redogörelsen för gällande rätt har framgått, *att* en promilleregulering, avseende 0,4 promille, finns upptagen i SAS' kollektivavtal, *och att* en regel om förbud mot spritförtäring under flygning och under de 8 timmarna närmast före flygning har intagits i de av luftfartsstyrelsens med stöd av 54 § luftfartskungörelsen utfärdade anvisningarna.

Behovet av en konkretare regel än luftfartslagen innehåller gör sig naturligen starkast gällande beträffande *förare*. De strängare nykterhetskraven har avseende på denna personalgrupp. Kommittén tog i sin promemoria år 1961 avstånd från tanken på en promilleregulering för förare och förordade en förbudsregel. Motiveringen har ovan återgetts. Kommittén har vid sina förnyade överväganden icke funnit skäl att ändra sin ståndpunkt härvidlag. I stället har den efter promemorians avlämnande skedd slutredovisningen av den för kommittén utarbetade medicinska expertredogörelsen — bilaga 2 till kommitténs förra betänkande — stärkt kommitténs uppfattning, att en promilleregulering är omöjlig för förarpersonal. Sålunda innebär, som i nämnda expertredogörelse visats, redan 0,4 promille en alkoholförtäring långt utöver vad som kan accepteras. Luftfartsstyrelsens förutnämnda anvisningar innebär, att förare endast får förtära $\frac{1}{3}$ liter öl (icke starköl) eller ett glas lättvin under den utsatta tiden. Detta innebär ett krav på fullständig saknad av promille, då redan den i rättsliga sammanhang begagnade säkerhetsmarginalen på 0,13 promille för felkällor vid blodanalyserna förutsätter en större förtäring.

En promilleregulering skulle alltså för förare av luftfartyg så långt ifrån innebära en önskvärd konkretisering av luftfartslagens bestämmelser, att den tvärtom skulle vara vilseledande.

Vid den närmare utformningen av en förbudsregel har kommittén funnit sig böra nära följa den föreskrift, som intagits i luftfartsstyrelsens anvisningar. Regeln föreslås därför till en början omfatta ej endast förare utan all besättning ombord på luftfartyg. Detta överensstämmer också med luftfartslagen, luftfartskungörelsen och luftfartskonventionen. Kommittén vill emellertid i sammanhanget anteckna, att den sålunda vedertagna bestäm-

ningen förefaller något oegentlig. Den innebär, att med förare jämställes bl. a. flygvärdinnor och pursers, vilka befattningshavare uppenbarligen från trafiksäkerhetssynpunkt har mycket underordnade funktioner i jämförelse med icke blott förare utan även sådan kvalificerad markpersonal, som anges i 6 kap. 16 § luftfartslagen. Kommittén finner sig emellertid icke böra föreslå annan bestämning än den vedertagna.

Kommittén har ingående övervägt vilken tid som bör utsättas i den förordade förbudsregeln. I promemorian år 1961 föreslogs 12 timmar. Samma siffra har angetts i de finska bolagsföreskrifterna, som ovan berörts. I Norge finns en regel om 8 timmar. Luftfartsstyrelsens anvisningar avser 8 timmar. Mot promemorians förslag riktades vid remissbehandlingen stark kritik, därför att 12 timmar förmenades vara alltför strängt. Efter åtskillig tvekan har kommittén stannat för att i sitt slutliga förslag upptaga en gräns vid 8 timmar. Härvid har särskilt beaktats vad här sagts om luftfartsstyrelsens föreskrift, den norska regeln samt remisskritiken mot promemorian. Med hänsyn till att det för närvarande icke finns någon motsvarande bestämmelse alls i svensk lagstiftning, lärers också redan en regel om 8 timmar innebära ett betydande framsteg.

Den ifrågavarande bestämmelsen föreslås sålunda innefatta förbud mot alkoholförtäring under flygning och under de 8 timmarna närmast före flygning. Liksom i luftfartsstyrelsens föreskrift bör undantag göras för förtäring i samband med ordinarie måltid av $\frac{1}{3}$ liter öl eller ett glas vin. Man lär icke kunna i en författningsbestämmelse intaga mera preciserade begrepp än »öl» och »lättvin». Sålunda måste man beakta, att regeln skall tillämpas även i utlandet. Kommittén har med hänsyn härtill avstått från närmare precisering men vill anteckna, att den ej avsett starköl eller starkvin.

Vad nu sagts har endast avsett flygande personal. Frågan är, om den föreslagna bestämmelsen bör utsträckas till att gälla även sådan *markpersonal*, som anges i 6 kap. 16 § luftfartslagen och därmed omfattas av denna lags nykterhetsregler. Kommitténs promemoria innebar, att förbudsregeln även skulle äga tillämpning på denna markpersonal. Detta föranledde kritik särskilt från luftfartsstyrelsen, som underströk skillnaderna mellan den flygande personalen och markpersonalen.

Den mot kommitténs promemoria sålunda framförda kritiken kan icke fränkännas fog. Kommittén har själv ovan i andra sammanhang velat fästa uppmärksamheten på skillnaderna mellan olika personalkategorier i förevarande hänseende. Då det framhållits, att särskilt höga krav på nykterhet bör ställas på förare, kan onekligen konsekvensen synas fordra, att lika stränga författningsbestämmelser icke föreslås för markpersonal.

Den anförda argumenteringen är i och för sig icke bindande. Två invändningar inställer sig sålunda omedelbart. *Dels* kan man peka på att flygvär-

dinnor m. fl. kommer att falla under samma regler som förare liksom de faller under luftfartsstyrelsens nuvarande föreskrift, till följd varav man kan fråga sig, varför ej även markpersonalen skulle kunna hänföras därunder. *Dels* har kommittén genom att föreslå en regel om 8 timmar i stället för den förut förordade regeln om 12 timmar minskat regelns stränghet så pass mycket, att betänkligheterna mot att föra in markpersonalen därunder måste ha blivit mindre.

Kommittén vill anteckna, att man icke gärna kan tänka sig två olika förbudsregler, en strängare för flygande personal och en mildare för markpersonal. Övervägandena har därför inskränkt sig till att avse tillämpningsområdet för den förordade 8-timmarsregeln.

Vid övervägande av de olika synpunkter, som sålunda kan anföras för och emot den föreslagna förbudsregelns utsträckning att omfatta även markpersonal, har kommittén slutligen stannat för att föreslå, att endast trafikledare, såsom utöfvere av de från trafiksäkerhetssynpunkt viktigaste funktionerna, skall hänföras under förbudsregeln. Redan upptagandet i lagstiftningen av en förbudsregel för flygande personal och trafikledare innebär ett betydelsefullt framsteg, och det synes då kommittén viktigt att icke gå längre än som bör kunna förväntas vinna full förståelse från den berörda personalens sida.

För annan markpersonal än trafikledare skulle sålunda enligt kommitténs slutliga förslag icke finnas någon författningsbestämmelse, som kompletterar och konkretiserar luftfartslagens stadganden. Emellertid framstår det för kommittén som otillfredsställande, att endast luftfartslagens allmänt hållna nykterhetsregler skall finnas för ifrågavarande personal. Enligt 54 § luftfartsstkungörelsen ankommer det på luftfartsstyrelsen att efter samråd med medicinalstyrelsen meddela anvisningar rörande alkoholförtäring för förare och annan medlem av besättningen på luftfartyg. Någon motsvarande bestämmelse finns icke för markpersonalen. En sådan bör enligt kommitténs mening införas. Den bör lämpligen placeras i 84 §, vilken anknyter till 6 kap. 16 § luftfartslagen och utsträcker luftfartslagens nykterhetsregler utöver vad där sagts.

Den av kommittén förordade förbudsregeln måste kompletteras med ett *straffstadgande*. Kommittén har särskilt övervägt straffskalans omfattning och stannat för att, med frångående av promemorians förslag, förordade, att överträdelse av förbudsregeln endast skall kunna föranleda dagsböter. Förseelsen bör alltså utformas som en ren ordningsförseelse. Detta synes vara en fördel bl. a. med hänsyn till att enhetlig nordisk lagstiftning i här aktuella frågor är högst önskvärd men ännu långtifrån uppnått. Luftfartslagens stadganden har, som den föregående framställningen visat, nära motsvarigheter i de nordiska grannländerna, men då man går därutöver skiljer det sig. Att den svenska lagstiftningen kompletteras med en bestämmelse

om en ordningsföreseelse, vilken icke behöver placeras i luftfartslagen, bör icke möta betänkligheter från nordisk synpunkt. Som förut framhållits har man för övrigt en förbudsregel om 8 timmar i Norge, och i Finlands flyg-bolag gäller en intern förbudsregel om 12 timmar.

Kommittén vill för sin del understryka det angelägna i att strävandena efter mera likartade nordiska regler på förevarande område förnyas.

Beträffande förbudsregelns *placering* har nyss framhållits, att den med den föreslagna utformningen varken behöver eller ens bör upptagas i luftfartslagen. Kommittén förordar, att den i vad avser flygande personal intages i 54 § luftfartskungörelsen som ett första stycke och i vad avser trafikledare i 84 §. Straffstadgandet torde få ges en särskild paragraf, lämpligen § 147 a. Då straffskalan föreslagits endast omfatta dagsböter, måste en bestämmelse om *rätt till blodprovstagning* upptagas i ett andra stycke. Denna har avfattats i överensstämmelse med den som upptagits i kommitténs förra betänkande, vartill här må hänvisas.

Övriga frågor

Kommittén har icke funnit anledning att framlägga ytterligare förslag utöver de ovan presenterade. Flera detaljfrågor har emellertid diskuterats än de nu behandlade. Kommittén vill här anteckna, att reglerna om *luftfarts-certifikat* och särskilda *behörighetsbevis* torde böra ses över, därest vägtrafikförordningens regler om körkortsåterkallelse blir föremål för revision, varom förslag framlagts i kommitténs förra betänkande. Med avseende på spørsmålet om *alcotestprov* har kommittén, liksom i fråga om vägtrafiken, funnit sig icke böra föreslå särskilda bestämmelser. Kommittén hänvisar till vad i denna fråga anfördes i dess förra betänkande.

KAPITEL 2

Spårtrafiken

Gällande regler

Några särskilda författningsbestämmelser finns ej om nykterhet i spårtrafik. Vad gäller statens järnvägar har emellertid i allt fall den mera kvalificerade personal, som främst är av betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, ämbetsansvar och faller därmed under *brottsbalkens 20 kap. om ämbetsbrott*. Nämnas må även i detta sammanhang *KK 24/11 1961 med förordnande om ämbetskydd för vissa befattningshavare*. I denna har Kungl. Maj:t, med stöd av dåvarande 10 kap. 1 § strafflagen — numera 17 kap. 1 § brottsbalken — om straff för våld eller hot mot tjänsteman, förordnat, att skydd som i nämnda lagrum sägs skall, om icke sådant skydd redan av annan grund åtnjutes, tillkomma bl. a. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordnings-tjänst vid järnvägsanläggning. Härtill an knyter 20 kap. 13 § brottsbalken. Enligt denna skall 5 och 8 §§ samma kap. gälla, därest innehavare av befattning vid företag för allmän samfärdsel, som åtnjuter skydd enligt 17 kap. 1 §, åsidosätter vad honom åligger till förekommande av olyckshändelse. Enligt den här nämnda 5 § må fängelse i högst två år ådömas, där ämbetsman finnes ha åsidosatt sin tjänsteplikt genom annan gärning än som avses i 1—4 §§, oaktat så svårt straff eljest icke kunnat följa. Enligt 8 § kan avsättning och suspension ådömas, där ämbetsman genom annat brott än i 1—4 §§ sägs visar sig uppenbarligen icke vara skickad att inneha sin befattning.

Det må antecknas, att det i och för sig är en vansklighetsfråga att avgöra exakt var gränsen går för tillämpligheten av brottsbalkens regler om ämbetsbrott. De närmare gränsdragningsfrågorna saknar emellertid påtaglig betydelse i detta sammanhang. De personalkategorier, som kommittén i sitt förslag tagit upp till behandling, faller otvivelaktigt såvitt avser statens järnvägar under hela 20 kap. brottsbalken och såvitt avser enskilda järnvägar under 5, 8 och 13 §§ detta kap. Spårvägspersonalen däremot faller ej under några av nämnda stadganden.

Särskilda föreskrifter om nykterhet i spårtrafik finns upptagna i olika slags *reglementariska föreskrifter*. En närmare redogörelse för dessa lämnas i det följande. Därvid särhålls järnvägstrafik och spårvägstrafik.

Järnvägstrafiken

Av intresse är här i första hand *statens järnvägar*. Föreskrifter om tjänstemännens förpliktelser återfinnes främst i en för verket gällande *tjänsteord-*

ning, utfärdad år 1959. Denna innehåller i 16 § följande utförliga föreskrifter om fordringar i nykterhetskänseende:

1. Det är förbjudet att under tjänstgöringstid uppträda påverkad av alkohol eller andra narkotiska medel. Rusdrycker får icke medföras till arbetsplatsen för att där förtäras.

2. Misstänkes tjänsteman vara påverkad av alkohol under tjänstgöring, åligger det envar att anmäla detta till hans närmaste förman. Den misstänkte skall beredas tillfälle att genom blodprov eller prov med s. k. alcotest fria sig från misstanken om onykterhet. Föreligger alkoholpåverkan skall förmannen vidtaga åtgärder för att försätta tjänstemannen ur tjänstgöring. Därefter skall förmannen ofördröjligen söka ordna med läkarundersökning, vari skall ingå blodprov för bestämmande av alkoholhalten. Kan dylik läkarundersökning icke verkställas, skall tjänstemannen uppmanas att skriftligen vidgå sin onykterhet eller i närvaro av vittne, om möjligt två, erkänna densamma. Misstänkt onykterhet bör således i första hand styrkas genom blodprov och endast i andra hand genom vittnesmål.

3. Innan tjänsteman ställs till ansvar för onykterhet skall socialmedicinsk utredning företagas av förtroendeläkare (järnvägsöverläkare, kontaktläkare) och personalkonsulent i samråd med platsbefälet.

4. Till tjänstgöring varav trafiksäkerheten är beroende får ej användas tjänsteman, om vars pålitlighet i nykterhetskänseende grundad anledning till tvekan föreligger.

5. Tjänsteman, som påträffats onykter i tjänst, får tills vidare ej användas i säkerhetstjänst. Det ankommer på distriktschefen att bestämma, om och när tjänsteman, som bestraffats för onykterhet i tjänst, skall få användas i säkerhetstjänst.

6. Tjänsteman, som bestraffats för onykterhet i tjänst, skall av vederbörande distriktschef, verkstadsföreståndare, förrådsintendent eller chef för byrå eller kontor i styrelsen muntligen eller skriftligen underrättas om, att en förseelse av denna art betraktas som mycket allvarlig och att en förnyad sådan kan medföra avsättning.

7. Tjänsteman, som underlåter att anmäla fall av onykterhet i tjänst, eller förman, som icke vidtager vad som enligt ovan ankommer på honom, kan dömas för tjänstefel.

Anm. Är enligt utfärdat läkarintyg tjänsteman icke på grund av sjukdom oförmögen till tjänstgöring men likväl i behov av vård för alkoholism, betraktas den tjänstledighet, som för detta ändamål beviljas honom, som tjänstledighet för svag hälsas vårdande.

Om disciplinärförfarande lämnas föreskrifter i en av Kungl. Maj:t år 1960 given *bestraffningsordning för järnvägsstyrelsen med underlydande förvaltningsorgan*. Enligt 1 § skall bestraffningsordningen tillämpas, där tjänsteman vid statens järnvägar av försummelse, oförstånd eller oskicklighet åsidosätter vad honom åligger enligt lag, verksinstruktion, annan allmän författning, särskild föreskrift eller tjänstens beskaffenhet eller visar klandervärt uppförande i tjänsten eller gör sig skyldig till sådant uppförande utom tjänsten, då han är iförd tjänstedräkt eller bär tjänstetecken, eller visar vanvördnad mot förman. Anmälan till åtal skall ske vid skälig misstanke för tjänstemissbruk, tagande av muta, brott mot tystnadsplikt eller för annat brott i tjänsten, varpå enligt lag kan följa frihetsstraff, dock icke tjänstefel, samt även i andra fall, där anledning finnes, att talan om enskilt

anspråk kommer att föras eller tjänstemannen bestrider vad som läggs honom till last och tillfredsställande utredning icke kan åstadkommas inom verket.

Straff, som ådömes enligt bestraffningsordningen, må enligt 2 § 1 mom. efter omständigheterna bestämmas till

- a) varning; eller
- b) löneavdrag under högst 30 dagar; eller
- c) suspension under högst 3 månader från tjänst och lön; eller
- d) avsättning.

Enligt 4 mom. må till avsättning dömas endast där tjänsteman gjort sig skyldig till fel av svårare beskaffenhet eller icke låtit sig rätta av tidigare ådömd bestraffning. I samband härmed bör betraktas tjänsteordningens ovan citerade 16 § 6 mom., enligt vilket onykterhet i tjänsten betraktas som en »mycket allvarlig» förseelse, som vid upprepning kan medföra avsättning.

Bestraffningsordningen innehåller i övrigt detaljerade bestämmelser om utrednings- och beslutsförfarandet i disciplinärmål. Dessa torde här kunna förbigås, särskilt som de ej är fullt aktuella efter den nyligen genomförda stora organisationsförändringen inom statens järnvägar. Här må endast antecknas, att besvär över järnvägsstyrelsens beslut enligt 20 § kan föras hos Kungl. Maj:t, och att internt straffregister skall föras enligt 18 §. Sistnämnda § föreskriver i 3 mom., att bestraffning, som ålagts för annat tjänstefel än onykterhet i tjänsten och som bestäms till varning eller löneavdrag, skall avskrivas ur registret, då 2 år förflutit från beslutsdagen i första instans, annan bestraffning först efter 10 år.

Även för *enskilda järnvägar* finns bestämmelser, som motsvarar de för statens järnvägar gällande, för vilka ovan redogjorts. Här synes endast behöva behandlas *Allmän tjänsteordning för personal vid Sveriges Enskilda Järnvägar*, utarbetad av Svenska Järnvägsföreningen och gällande för dess medlemmar sedan år 1952. Om fordringar i nykterhetshänseende innehåller denna tjänsteordning följande bestämmelse i 16 §:

1. Befattningshavare får vid tjänstgöring icke vara påverkad av rusgivande drycker.

Förtäring av rusdrycker under tjänstgöring är förbjuden. Sådana drycker få ej heller medföras under tjänstgöring.

2. Till tjänstgöring, varav trafiksäkerheten är beroende, får icke användas befattningshavare, om vars pålitlighet i nykterhetshänseende grundad anledning till tvekan synes föreligga.

3. Finner förman underlydande befattningshavare vara onykter under tjänstgöring, skall förmannen, därest befattningshavaren icke skriftligen eller i vittnes närvaro vidgår sin onykterhet eller tillfyllestgörande bevisning om densamma icke eljest förefinnes, uppmana honom att omedelbart uppsöka järnvägläkare för tagande av blodprov. Skulle svårighet möta för järnvägläkares anlitande må annan läkare verkställa blodprovet.

Bestämmelsen är sålunda väsentligen mera kortfattad och i sak något mindre skarp än den enligt statens järnvägars tjänsteordning gällande.

De grundläggande bestämmelserna om tjänstefel och straffarter i 19 § 1 och 2 mom. är av följande lydelse:

1. För ohörsamhet, vårdslöshet, försummelse, oförstånd eller oskicklighet i tjänsten, ohöviskt uppförande, bristande aktning mot överordnad, avgivande av osanna uppgifter, onykterhet eller annan förseelse under tjänstgöring ävensom för klandervärdt uppförande utom tjänsten är personalen underkastad disciplinär bestraffning.

2. Följande straff kunna ådömas: varning, böter, motsvarande viss tids avlöning, mistning av tjänsten under viss tid samt avsättning. Föreligga på en gång till behandling flera förseelser av samma person, skall för dem alla ett straff ådömas.

I tjänsteordningen regleras vidare förfarandet för utredning och beslut i disciplinären. Bestämmelse om överlämnande till åtal finns icke.

Om försättande ur tjänstgöring föreskrives i 20 § följande:

1. Förman är berättigad att, då så erfordras till undvikande av fara eller för upprätthållande av behörig ordning i tjänsten, försätta ur tjänstgöring envar, som står under hans omedelbara befäl.

2. Förman är pliktig att omedelbart försätta onykter befattningshavare ur tjänstgöring.

3. Anmälan om sådant försättande ur tjänstgöring skall av den, som vidtagit åtgärden, göras till närmaste högre befäl.

4. Beslut om avstängning från eller försättande ur tjänstgöring går i verkställighet utan hinder av mot beslut anförd klagan.

5. Då anledning till försättande ur tjänstgöring bortfaller, skall vederbörande förordna om återinträde i tjänstgöring av den ur tjänsten försatte.

Enligt 27 § skall internt straffregister föras över disciplinära bestraffningar, ävensom över straff, som av domstol ådömts för tjänstefel. Bestämmelserna om avskrivning ur registret är strängare än de i statens järnvägars bestraffningsordning. Varning eller böter, som motsvarar högst 3 dagars lön, avföres efter 3 år från det slutliga bestraffningsbeslutet. Bötessstraff, som motsvarar mer än 3 dagars lön, avskrives då lika många år förflutit från det slutliga beslutet som det antal dagar, varunder lönen avstås. På motsvarande sätt göres avskrivningen beroende av det utdömda dagantalet, när straffet bestämts till mistning av tjänsten under visst antal dagar. Efter 15 år från det slutliga beslutet avskrives varje bestraffning. Som allmänt undantag gäller beträffande onykterhet i sådan tjänst, varav trafiksäkerheten är beroende, sådan förseelse första gången avskrives efter 10 år och upprepad förseelse först efter 20 år.

Spårvägstrafiken

Spårvägar finns numera endast i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg. För företagen har övervakningsmyndigheterna — vilket innebär vederbörande KB samt i fråga om Stockholm, Göteborg och Hälsingborg även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — fastställt *stadgar och reglementen*. Om dessas innehåll såvitt här är av intresse har kommittén gjort sig

underrättad genom de berörda företagen. I samtliga finns intagna föreskrifter om att till tjänstgöring, varav trafiksäkerheten är beroende, icke må användas annan än den som uppnått 21 års ålder, är känd för pålitlighet, nykterhet och ordentlighet, samt vid genomgången läkarundersökning befunnits lämplig för den tjänstgöring, vartill han skall användas. Vidare har föreskrivits, att polismyndigheten äger förbjuda, att till tjänstgöring på spårvagn användes person, som därtill visat sig olämplig. Reglementena och stadgarna kompletteras med *ytterligare föreskrifter av intern natur*.

Kommittén har funnit framställningen här kunna inskränkas till en närmare redovisning endast för *Stockholms spårvägar*.

För företaget gäller till en början ett av överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1939 gemensamt antaget reglemente, det s. k. *spårvägsreglementet*. Detta innehåller endast följande bestämmelse (4 §) av betydelse i detta sammanhang:

Till tjänstgöring, varav trafiksäkerheten är beroende, må icke användas annan än den, som är känd för pålitlighet, nykterhet och ordentlighet, uppnått 21 års ålder samt vid genomgången läkarundersökning befunnits lämplig för den tjänstgöring, vartill han skall användas.

Övervakningsmyndighet äger förbjuda, att till tjänstgöring å spårvagn användes person, som därtill visat sig olämplig. Sådant förbud gäller omedelbart, sedan det delgivits spårvägens ägare.

Vid sidan av spårvägsreglementet finns ett av överståthållarämbetet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1950 utfärdat särskilt *reglemente för de elektriska tunnelbanorna*. Häri återfinnes som § 5 en bestämmelse som motsvarar den nyss citerade i spårvägsreglementet. I första stycket har som en särskild punkt tillagts, att förare skall ha avlagt godkänt förarprov inför sakkunnig person, som förordnas av överståthållarämbetet. Kommittén har emellertid inhämtat, att även vanliga spårvagnsförare har att avlägga förarprov.

Spårvägsreglementet kompletteras av en *ordningsstadga*, utfärdad av överståthållarämbetet år 1947. Till tunnelbanareglementet ansluter på samma sätt en av överståthållarämbetet år 1950 utfärdad *ordningsstadga för tunnelbanetrafiken*. Ingendera stadgan innehåller emellertid någon ytterligare föreskrift av betydelse i detta sammanhang.

Närmare föreskrifter för personalens förhållande i nykterhetskänseende har utfärdats i en rad *interna order*, de nu gällande från åren 1958 och 1959. Innehållet i dessa och andra order och föreskrifter på olika områden av företagets verksamhet har sammanställts i s. k. *trafikhandböcker*. I den av dessa böcker, som omfattar gemensamma bestämmelser för trafiktjänsten (del 1), återfinnes följande rörande nykterhet:

Alkohol och trafik är två oförenliga ting. Även i ringa mängd nedsätter alkoholen reaktionsförmågan. Detsamma gäller narkotika liksom överdosering av medicin och pulver.

Sprit får medföras till och förvaras på arbetsplatsen endast om avsikten är, att

den blott skall förvaras där och medtas därifrån, då arbetsplatsen lämnas. Sprit, som sålunda medförs för att tillfälligt förvaras på arbetsplatsen, skall läsas in, t. ex. i biljettskåp eller klädsåp. Portvakten har ingen skyldighet att motta sprit för förvaring. Om sprit under tjänstgöring tillfälligt medförs i vagn eller spårr, skall spriten vara emballerad och förvarad i väska eller på annat, icke iögonfallande sätt.

All spritförtäring på arbetsplatsen är förbjuden. Under arbetstid gäller förbudet även utanför arbetsplatsen. Under raster och fritid får spritförtäring inte ske på sådant sätt, att vederbörande ej kan inställa sig till arbetet eller uppträder påverkad på arbetsplatsen. Befinnes någon spritpåverkad i arbetet, bedöms detta som onykterhet i tjänsten, även om påverkan är ringa.

Med arbetsplats menas samtliga av SS disponerade lokaler, områden och fordon. Detta innebär bl. a. att sprit inte får förtäras i samlingslokal som är upplåten till personalförening för årsmöte eller liknande, utom efter framställning och särskilt medgivande.

Beträffande onykterhet utanför arbetsplatsen ligger det i hela kårens intresse, att ingen uppträder onykter i SS uniform. Sker detta på allmän plats kan det medföra disciplinär påföljd även om den spritpåverkade inte är i tjänst.

I fall av överträdelse av ovanstående bestämmelser har arbetsledare rätt att vid efterforskning av sprit på arbetsplatsen öppna olåsta förvaringsutrymmen och att låsa upp av personalen disponerade utrymmen, till vilka bolaget har nyckel. För att förhindra fortsatt spritmissbruk har arbetsledningen vidare befogenhet att ta hand om påträffad sprit eller att beordra att spriten avlägsnas från arbetsplatsen. Arbetsledare kan också föranstalta om blodprovsundersökning, som vid fall av misstänkt spritpåverkan under arbetstid är obligatorisk för den som har tjänst, varav trafiksäkerheten är beroende eller har tjänst i spårr i T-banan. Bestämmelsen om blodprovsundersökning kan även komma att tillämpas på den som uppträder spritpåverkad efter att nyss ha slutat sin tjänstgöring, ifall omständigheterna gör det sannolikt, att spritförtäringen ägt rum under arbetstiden. Eventuell vägran att medverka i blodprovsundersökning kommer vid ärendets slutliga avgörande att tala emot den för onykterhet misstänkte.

Befattningshavare, som befinnes spritpåverkad i arbetet, försätts omedelbart ur tjänst.

I de trafikhandböcker, som innehåller särskilda bestämmelser för spår-vagnsförartjänsten (del 2) och för tunneltågtjänsten, uttalas, att förare och konduktörer resp. förare och tågvakter icke får »förtära alkohol under sådan tid, att de har någon promillehalt i kroppen under tjänstgöring».

Bestraffningsreglerna återfinnes emellertid ej i nu angivna order utan i en av verkställande direktören år 1941 utfärdad (VD-order 171/1941). Denna innehåller följande om straffmätningen:

Onykterhet i tjänsten

A. *Befattningshavare med tjänst, varav trafiksäkerheten kan anses beroende.*

1:a gången 15—30 dagars susp.

2:a gången avsked.

B. *Övriga befattningshavare.*

1:a gången 5—15 dagars susp.

2:a gången 15—30 dagars susp.

3:e gången avsked.

I en anmärkning till denna punkt anges, att som onykterhet i tjänsten

skall anses, att befattningshavare är onykter under tjänstetid, även om han ej inställer sig till tjänstgöring, men att en något mildare straffskala bör kunna tillämpas i sådana fall.

Bland de allmänna bestämmelserna i nämnda order återfinnes även följande uttalanden.

Har tjänstefel begåtts av befäl eller eljest å ansvarsfull post, må ock skärpning av straffet äga rum.

Tidigare begånget tjänstefel är att betrakta som försvårande omständighet, dock att sagda omständighet anses såsom mindre försvårande, ju längre tid, som förflutit från närmast föregående tjänstefel.

Även det för Stockholms spårvägar gällande *kollektivavtalet* innehåller vissa bestämmelser av betydelse i detta sammanhang. Sålunda anges i 6 § om förseelser och bestraffning följande:

21. Arbetstagare, som i tjänsten gjort sig skyldig till förseelse av grövre beskaffenhet, kan avskedas från sin anställning vid bolaget. Såsom grövre förseelse räknas bland annat oärlighet och onykterhet i tjänsten.

22. Begår arbetstagare förseelse av ringare beskaffenhet, kan han härför ådömas varning eller suspension. Sådan förseelse får dock ej räknas arbetstagare till last, om han under ett år därefter förhållit sig oklanderligt.

Enligt ett härtill anknutet protokollsuttalande har bolaget förklarat sig villigt att icke fatta beslut om suspension, uppsägning eller avsked, innan ombud för personalen beretts möjlighet att framföra sina synpunkter.

I efterföljande mom. 23—28 har upptagits vissa bestämmelser om förfarandet vid handläggning av disciplinärenden. I 7 § behandlas därefter indragning av förartillstånd. Paragrafen har följande lydelse:

29. Därest arbetstagare, för vars tjänstgöring förartillstånd är erforderligt, fått förartillståndet indraget av vederbörande myndighet och orsaken härtill icke varit av den art, att avsked enligt §§ 3 och 6 bort därå följa, äger han kvarstå i bolagets tjänst och skall under den tid, förartillståndet är indraget, beredas annat arbete. Sådan arbetstagare liksom arbetstagare, som efter beslut av domstol eller myndighet eller av disciplinära skäl efter beslut av bolaget icke får fullgöra till den ordinarie tjänsten hörande arbetsuppgifter, skall vid överföring till lägre avlönat arbete erhålla den lön, som utgår i den lägre tjänsten.

Enligt en till denna § knuten protokollsanteckning har bolaget uttalat att, om arbetstagare överförs till lägre avlönat arbete men efter domstolsprövning friats från ansvar, arbetstagaren skall för den tid, under vilken han har varit placerad i den lägre tjänsten, erhålla skillnaden mellan lönen i den ordinarie tjänsten och lönen i den lägre tjänsten.

Historik

Frågan om trafiknykterhetslagstiftning för den spårbundna trafiken har vid flera tillfällen varit föremål för överväganden under senare år. Den upptogs sålunda av den inom kommunikationsdepartementet år 1943 tillkallade utredningsmannen för revision av då gällande vägtrafikstadga och därefter

av 1944 års trafikförfattningssakkunniga. Att det förslag, som framlades av 1949 års trafiknykterhetsutredning, omfattade även spårtrafiken har vidare framgått av framställningen i föregående kapitel. Slutligen prövades frågan också av de delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler. För nu nämnda fyra utredningar m. m. lämnas här nedan korta redogörelser.

1943 års utredningsman (SOU 1944: 13)

I det förslag till ny vägtrafikstadga, som av 1943 års utredningsman framlades år 1944, upptogs även vissa bestämmelser för *spårvagnar* (43 och 44 §§). Bl. a. föreslogs att den allmänna regeln om krav på nykterhet vid fordonsförande skulle omfatta även spårvagnsförare. Denna regel hade i förslaget getts följande lydelse (5 §):

Fordon må icke föras av den, som är så påverkad av starka drycker eller av stimulerande eller bedövande ämnen, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kan föra fordonet.

Finner polisman, att förare av fordon är så påverkad som i första stycket sägs, äger polismannen förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Det åligger polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sina närmaste överordnade.

Den härtill knutna allmänna ansvarsregeln (46 §) föreslogs emellertid omfatta endast förare av bil, motorcykel och traktor. Däremot kom även spårvagnsförare att falla under en föreslagen särskild straffregel (47 §), enligt vilken överträdelse av den citerade paragrafens första stycke vid försvårande omständigheter skulle föranleda fängelse i högst ett år. I motiven anförde utredningsmannen:

För spårvagnsförare gälla i fråga om trafikförseelser endast de reglementen, som fastställas av länsstyrelserna jämlikt § 23 ordningsstadgan för rikets städer. En följd härav är, att spårvagnsförare, som gör sig skyldig till trafikförseelse, icke kan straffas med strängare straff än böter upp till 100 kronor, härvid dock bortsett från den disciplinära bestraffning, som kan åläggas honom i annan ordning. Det föreslås nu, att vägtrafikstadgan principiellt skall gälla även för spårvagn, dock endast då spårvagn framföres å väg och alltså deltagar i vägtrafiken. När spårvagn går såsom järnväg å egen banvall, som är helt skild från annan trafik, saknas anledning att å densamma tillämpa vägtrafikens bestämmelser, liksom ej heller då spårvagn å egen banvall endast korsar väg. Om, såsom ofta förekommer, spårvägs-spåren lagts i viss avgränsad del av gatan, som icke är fullt effektivt skild från denna, bör spårvägen anses framgå i gatan och följaktligen falla under vägtrafikstadgans bestämmelser. Detta kanske kan leda till besvärliga gränsfall, vilka dock icke torde kunna undgå. Det bör framhållas, att även det nuvarande systemet leder till egendomliga situationer med för rättskänslan rätt stötande resultat. En berusad bilförare ådömes såsom regel frihetsstraff, medan en spårvagnsförare för samma förseelse straffas disciplinärt eller efter reglementet. Det bör dock inskjutas, att de disciplinära straffen kunna vara mycket kännbara. Vid Stockholms spårvägar medför andra resan fylleri i tjänsten i regel avsked. Företaget låter även vid fall av fylleri i tjänsten taga blodprov på vederbörande, vilket personalen även i regel brukar underkasta sig.

En av de experter, som stod till utredningsmannens förfogande — representant för Svenska Lokaltrafikföreningen — avstyrkte, att föreskrifter om spårvagnar skulle intagas i vägtrafikstadgan. Även denne antecknade emellertid, att straffpåföljden för trafikonykterhet inom spårtrafiken var otillfredsställande ringa. Han anförde i denna del följande:

I fråga om straffpåföljderna må framhållas, att genom nu pågående omarbetning av ordningsstadgan för rikets städer, varvid nuvarande bötesstraff förutsätts komma att ersättas med dagsböter, straffsatserna för trafikförseelser i spårvägstrafiken komma att stå i bättre överensstämmelse med vägtrafikstadgans påföljder.

Det är särskilt beträffande straffpåföljden vid trafikonykterhet, som det där- efter kommer att föreligga skillnad mellan en spårvagnsförare och en motorfordonsförare. Den senare kan ådömas fängelsestraff, vilket däremot icke kan utdömas med stöd av ordningsstadgan för rikets städer. Här vore det givetvis önskvärt med likartade förhållanden för all slags trafik, men detta bör för spårvägstrafikens del icke genomföras över vägtrafikstadgan, enär syftet därvid nås endast beträffande viss del av spårvägstrafiken. Ifrågasätts kan om icke i detta hänseende speciella lagbestämmelser borde genomföras för all spårvägstrafik, liksom fallet är beträffande motorfordonstrafiken.

Utredningsmannens förslag föranledde icke någon lagstiftningsåtgärd.

1944 års trafikförfattningssakkunniga (SOU 1948: 34)

I det förslag till ny vägtrafikförordning, som 1944 års sakkunniga framlade år 1948, upptogs *icke några bestämmelser för spårtrafik*. Med hänsyn till denna trafiks speciella natur ansåg de sakkunniga, att särskilda föreskrifter i största utsträckning var nödvändiga, varför en allmän vägtrafikförfattning icke var rätta platsen för en reglering. Detta ställningstagande innebar emellertid ej, att de sakkunniga i och för sig avvisade tanken på en författningsreglering för spårtrafiken i hänseenden, som i detta sammanhang är av intresse. De sakkunniga anförde härom:

Oavsett vad sålunda anförts finna de sakkunniga emellertid påkallat, att vissa för vägtrafiken meddelade bestämmelser göras tillämpliga även för den spårbundna trafiken. Vägande skäl synas sålunda bland annat tala för att spårvagnsförare i fråga om straff för i trafiken begångna förseelser underkastas bestämmelser, motsvarande dem, som meddelas för förare av motorfordon. Enhetliga bestämmelser i förevarande hänseenden — såvitt möjligt gällande vid trafik såväl å väg som an- norstades — synas lämpligen böra meddelas genom en särskild författning för den spårbundna trafiken. Då utarbetandet av förslag till en dylik författning icke läser kunna anses ligga inom ramen för de sakkunnigas utredningsuppdrag, få de sakkunniga förorda, att författningen genomföres i annat sammanhang.

En sådan särskild utredning i ämnet, som de sakkunniga här uttalade sig för, kom med avseende på trafiknykterhetsfrågan till stånd genom 1949 års trafiknykterhetsutredning.

1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20)

Med avseende på trafiknykterhetsutredningens överväganden och förslag kan i huvudsak hänvisas till framställningen ovan om lufttrafiken. Där har

återgetts de föreslagna lagbestämmelserna, vilka skulle omfatta både väg-, luft-, sjö- och spårtrafik. Även huvuddragen av motiven har framgått av det föregående kapitlet. I detta sammanhang må emellertid ytterligare återges den närmare utvecklingen av motiven för utredningens uppfattning, att motsvarande nykterhetskrav borde gälla för spårtrafiken som för vägtrafiken:

Vad först angår *järnvägstrafiken* är dess trygga genomförande beroende av såväl tågföraren som säkerhetstjänsten. Fordonens stora snabbhet och tyngd liksom rikedom av signaler till trafikens ledning medför betydande katastrofrisker, om icke föraren fyller höga anspråk icke minst i fråga om nykterheten. På grund härav och med hänsyn även till att ett stort antal passagerare ofta medföljer järnvägsfordon, synes det utredningen uppenbart att man icke bör ställa lägre krav på tågförare än på förare av motorfordon. Däremot torde förarkraven kunna begränsas till att gälla maskindrivet fordon och alltså ej behöva gälla för exempelvis en cykeldressin eller tralla.

Säkerhetstjänsten, som genom signaltjänst och annan kontroll har att svara för tågens ianspråktagande av de skilda spåren, för ordningen vid passagerarnas på- och avstigande etc., har en minst lika stor betydelse ur trygghetssynpunkt som tågföraren. Med hänsyn härtill synes lika stränga nykterhetskrav böra ställas på järnvägens kontrollpersonal som på tågens förare. De befattningar, som här kommer i fråga, kan gemensamt betecknas såsom *befattningar varav trafiksäkerheten är beroende*. Som exempelvis på sådan personal kan nämnas tågklararer, konduktörer, etc. Kraven torde ej böra generellt knytas till *innehavet* av viss befattning utan kan begränsas till *utövandet* av densamma. Det förefaller nämligen knappast erforderligt att under kraven föra exempelvis en stationsinspektör, när han ej svarar för stationens säkerhetstjänst.

Liknande synpunkter som på järnvägspersonal torde även kunna anläggas på motsvarande *spårvägspersonal*. Samma kan sägas om den, vilken tjänstgör som konduktör på *buss* eller *eljest* i säkerhetstjänst hos bussföretag.

Med avseende på lagförslagets närmare innehåll, främst frågan om de personalkategorier som borde falla under de förordade reglerna, anförde utredningen vidare:

Vad först angår den *spårbundna trafiken* och *sjötrafiken* måste, såsom förut framhållits, föraren anses ur säkerhetssynpunkt fullgöra lika maktpåliggande funktioner som en förare av motorfordon. Kravet på nykterhet bör därför ställas lika högt och även ansvarspåföljderna bör vara desamma. Vid en utvidgning av lagstiftningen till en allmän trafiknykterhetslagstiftning bör — vilket likaledes framgår av det föregående — man icke begränsa sig till att straffbelägga onykterhet hos person i förarställning utan låta kriminalisationen omfatta även annan säkerhetspersonal. Gällande disciplinbestämmelser ger för övrigt direkt anvisning om att en sådan begränsning vore otillfredsställande. Enligt utredningens mening bör förare och övrig säkerhetspersonal här ställas lika.

Några större svårigheter att göra en avgränsning av den personal, som skall anses ha trafiksäkerhetstjänst, synes knappast behöva uppkomma. Vad järnvägs- och spårvägstrafiken angår har sålunda — för disciplinföreskrifternas tillämpning — redan gjorts en uppdelning av trafikpersonalen i två kategorier, varav den ena omfattar dem som fullgör uppgifter, »varav trafiksäkerheten är beroende». Det sätt, varå avgränsningen skett inom dessa områden, torde kunna tjäna till ledning även för sjötrafiken.

Om *remissyttrandena* över utredningens betänkande i denna del må, utöver vad som redovisats i föregående kapitel, nämnas följande.

Utredningens förslag lämnades i princip utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser, däribland *Svenska järnvägsföreningen*, *Svenska järnvägsmannaförbundet*, *järnvägsmännens helykterhetsförbund* och *Svenska lokaltrafikföreningen*. Däremot ställde sig *järnvägsstyrelsen* tveksam inför såväl behovet som nyttan av de föreslagna reglerna. Styrelsen framhöll bl. a., att det var av stor vikt att, som tidigare, en onykter tjänsteman skulle kunna avstängas från sin tjänst genom ingripande av annan befattningshavare. De nya bestämmelserna, vilka vid onykterhet syntes påkalla polis-ingripande, kunde befaras medföra, att andra befattningshavare av missriktad lojalitet blev mindre benägna att vidtaga avstängningsåtgärder mot en sprit-påverkad arbetskamrat, något som ur säkerhetssynpunkt vore betänkligt. När det var fråga om järnvägsolycka, som åstadkommit allvarligare personskador eller förlust av människoliv, blev redan nu statens järnvägars personal strängare bedömd än påverkade bilförare, eftersom järnvägspersonalen fick vidkännas den skärpning, som var förenad med tjänsteansvaret. Styrelsen tillade, att det efter ett genomförande av de föreslagna bestämmelserna i många fall kunde bli svårt att avgöra, om en befattningshavare var stadd i utövning av säkerhetstjänst eller ej. Besvärliga kompetensfrågor kunde uppkomma. Promillereglerne skulle även åsamka olägenheter på grund av svårigheten att inom erforderlig tid erhålla blodprov. Över huvud var det existerande administrativa förfarandet vid utdömmande av bestraffning betydligt enklare, än om ärendet skulle hänskjutas till domstol. Det senare skulle innebära större olägenheter och kostnader såväl för den skyldige befattningshavaren som för statens järnvägar. Avslutningsvis vitsordade styrelsen, att det inom statens järnvägars stora personalkår kunde finnas befattningshavare, som var hemfallna åt alkoholmissbruk. När statens järnvägar själva handhade bestraffningsärenden, kunde sannolikt bestraffningarna bli mera rationellt anpassade efter den alkoholistvård, som ofta förekom be-träffande ifrågavarande befattningshavare.

Ytterligare må här antecknas, att *riksåklagarämbetet* icke godtog förslaget i denna del. Ämbetet uttalade, att förslagets räckvidd var oklar. Den personalgrupp, som med sträng tolkning kom att hänföras till trafiksäkerhetspersonal, kom sannolikt att rymma även befattningshavare, vilkas arbetsuppgifter hade ganska ringa betydelse för trafiksäkerheten. Det synes därför kunna ifrågasättas, om det, åtminstone såvitt angick det lindrigare trafikonykterhetsbrottet, var påkallat att utbyta disciplinförfarande mot den tyngre apparat, som en handläggning i judiciell ordning innebar. Svårigheter kunde dessutom förväntas uppstå vid övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad. Dessa kom därför antagligen att blott slumpvis kunna tillämpas, en konsekvens som alltid mötte betänkligheter från kriminalpolitisk synpunkt. Slutligen kunde starkt ifrågasättas lämpligheten av en le-

gislativ konstruktion, vilken som den föreslagna för vissa personalgrupper förutsatte en komplettering genom disciplinära bestämmelser, som innefattade betydligt högre nykterhetskrav än lagregelns.

Spörsmålet om utsträckande av straffansvaret även till annan personal i trafiksäkerhetstjänst än förare berördes, förutom av riksåklagarämbetet, även i flera andra remissyttranden. *Svea hovrätt, Hovrätten för övre Norrland, Hovrätten över Skåne och Blekinge, överståthållarämbetet, Svenska lokaltrafikföreningen och Järnvägsmännens helnykterhetsförbund* fann sålunda kretsen av de befattningshavare, som skulle falla under lagregeln, alltför obestämd i utredningens förslag. Den säkerhetspersonal, på vilken lagen skulle få tillämpning, borde närmare bestämmas med hänsyn till dess betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Svea hovrätt ifrågasatte därvid, huruvida man borde låta samma stränga regler som för motorförare gälla även för exempelvis en busskonduktör. Dennes syssla, vilken ofta fullgjordes av minderårig, var i många fall ej annan än att uppbära avgifter och i övrigt biträda föraren. I den mån han således ej ens var betrodd med att öppna och stänga dörrarna, utan föraren gjorde detta, syntes det uppenbart, att särskilda ansvarsbestämmelser ej behövdes. Hovrätten för övre Norrland ställde sig tvekan till förslaget om att även ansvarsregeln för det lindrigare brottet skulle göras tillämplig på säkerhetspersonalen. Lokaltrafikföreningen föreslog som en tänkbar lösning, att kretsen av befattningshavare skull göras så snäv, att därinom rymdes allenast de, av vilkas tjänsteutövning trafik-säkerheten vore direkt beroende.

Även i övrigt framfördes från olika håll kritik mot förslaget. Väsentligen var synpunkterna gemensamma för alla trafikområden utanför vägtrafiken, varför hänvisning kan ske till vad här förut upplysts i samband med lufttrafiken.

Betänkandet föranledde icke någon lagstiftningsåtgärd med avseende på spårtrafiken.

Delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler

I sitt förut berörda betänkande år 1955 föreslog dessa delegerade trafiknykterhetsregler även för spårbunden trafik. I likhet med trafiknykterhetsutredningen ville de delegerade hänföra denna trafik under samma regler, som skulle gälla för vägtrafiken. Till skillnad mot utredningen ville däremot de delegerade ej under samma stadganden införa även sjö- och lufttrafik.

Stadgandena om trafiknykterhetsbrott i 4 § 1 och 2 mom. trafikbrottslagen föreslogs av de delegerade erhålla följande ändrade lydelse:

1 mom. Den, som vid förande av bil, annan motorcykel än moped, traktor, motorredskap, järnvägståg eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat fullgöra sin föraruppgift, dömes för trafikfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Är brottet grovt, skall för grovt trafikfylleri dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Samma lag vare, där någon eljest vid utövande av sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs- eller bussföretag, varav trafiksäkerheten är direkt beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat utöva befattningen.

Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholkoncentration i blodet av 1,2 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första eller andra stycket sägs.

2 mom. Uppgick hos förare av bil eller annan motorcykel än moped eller av järnvägståg eller spårvagn eller hos sådan befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket, alkoholkoncentrationen i blodet till 0,6 men ej till 1,2 promille, skall han, där det ej styrkes, att han var så påverkad, som i 1 mom. sägs, för bristande nykterhet i trafik dömas till dagsböter, lägst tio, eller till fängelse i högst sex månader.

I 3 och 4 mom. föreslogs regler för mopeder och cyklar, om för försök till trafiknykterhetsbrott m. m. utan närmare intresse i detta sammanhang. I 5 mom. hade upptagits *dels* en definition av »järnvägståg», varmed skulle förstås varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor och för framdrivande är försedd med motor eller annan kraftmaskin, *dels* en föreskrift, att Konungen eller den myndighet Konungen förordnade skulle bestämma vilka som skulle anses utöva »befattning varav trafiksäkerheten är direkt beroende» enligt 1 mom.

Danmark, Finland, Norge

Kommittén har varit i kontakt med myndigheter i de nordiska grannländerna för att göra sig underrättad om lagstiftningen där. Från *Danmark* och *Finland* har upplysts, att där liksom i Sverige icke finns några lagregler om trafiknykterhet i spårbinden trafik men väl vissa reglementariska bestämmelser. Dessa torde icke vara av det intresse, att en redogörelse för desamma är påkallad i detta sammanhang.

I *Norge* däremot finns lagstiftning om trafiknykterhet även för spårtrafik. Den i föregående kapitel, om luftfarten, behandlade 1936 års pliktavholdslov är sålunda tillämplig på envar som tjänstgör »ved driftsavdeling ved jernbaner til almindelig benyttelse» eller »som vognfører ved sporvei til almindelig benyttelse». Rörande lagens innehåll hänvisas till redogörelsen i föregående kapitel. Genom en kunglig resolution år 1937 har närmare angetts, vilken järnvägspersonal som skall anses hänförlig under den förstnämnda angivelsen. Följande uppräknig har där gjorts:

Togledere. Lokomotivmestre. Stasjonsmestre, understasjonsmestre samt stasjons-ekspeiditører og ekspeiditriser. Førstefullmektiger, fullmektiger, kontorister og assistenter for så vidt de ikke utelukkende tjenstgjør på kontor eller godshus. Telegrafister og telegrafistinner. Skiftemestre. Skiftekontrollører. Skifteformenn. Skifteassistenter. Stasjonsformenn. Malmveierformenn. Malmveiere. Skiftekonduktører.

Kjörere av traktor og tung motortralle. Stillverksbetjenter. Stillverksassistenter. Sporskiftere. Vognskrivere. Signalmenn. Vaktmenn. Stasjonsbetjenter. Lokomotivkontrollører. Lokomotivformenn. Lokomotivførere. Lokomotivfyrbøtere. Lokomotivfyrbøtereraspiranter. Togmestre. Vognmestre og deres assistenter. Togkontrollører. Overkonduktører. Konduktører. Billettkontrollører. Bremsere. Vognførere. Maskinpassere. Vognvisitører. Banemestre. Ledningsmestre. Stillverksmestre. Baneformenn. Ledningsformenn. Stillverksformenn. Banevoktere. Håndverkerformenn. Håndverkere ved linjen. Ledningsmontører. Stillverksmontører. Lysmontører. Stasjonselektrikere. Tunnel-, bro- og grindvoktere. Annet personale som midlertidig utfører tjeneste, som tilligger forannevnte personale.

Uppgifter till belysning av nykterhetsfrågan inom spårtrafiken

I detta avsnitt redovisar kommittén erhållna statistikuppgifter av betydelse för belysningen av nykterhetsfrågan inom spårtrafiken. Framställningen inskränkes till att avse *dels* statens järnvägar, *dels* Stockholms spårvägar. Dessa företag är helt dominerande inom järnvägs- resp. spårvägstrafiken. Bådadera har ställt ett betydande material till kommitténs förfogande.

Statens järnvägar

Antalet anställda vid statens järnvägar utgör något mera än 50 000 personer. Enligt en uppskattning, som gjorts för kommittén, är omkring 34 300 anställda inom säkerhetstjänst i den bemärkelse, som inläggs i detta begrepp inom verket. Av dessa åter uppskattas lokförare och lokbiträden till 5 800, motorvagnsförare till 1 300, konduktörspersonal till 3 000, tågklarare till 8 000, vagnpersonal till 1 200 och växlingspersonal till 15 000.

Inom säkerhetstjänsten har förare och tågklarare de centralaste funktionerna. Det bör anmärkas, att »tågklarare» ej är en tjänstebemärkning utan en funktion.

I det följande begagnas termen säkerhetstjänst i den betydelse, som här angetts.

Under femårsperioden 1959—1963 ådömdes inom statens järnvägar 268 disciplinstraff för nykterhetsförseelser av personal i säkerhetstjänst. Av dessa avsåg 41 förare och 18 tågklarare. Straffmätningen i dessa 59 fall framgår av tabell 1 a. I vissa fall har uppgift kunnat erhållas, om förseelsen upptäckts under tjänstgöring eller vid inträde i tjänst, och om spritförtäringen skett före eller under tjänsten. Dessa uppgifter redovisas jämte uppgifter om utmäta påföljder i tabell 1 b.

Till tabell 1 b må antecknas, att fyra förare hade förtärt sprit både före och under tjänsten. Av dessa blev två avsatta, en suspenderades i 6 månader och en fick 25 löneavdrag.

Av de 268 disciplinstraffen ådömdes 60 för upprepad förseelse, i 6 fall av förare och i ett fall av tågklarare. Av de återstående dömdes 6 för tredjegångsförseelse. Straffmätningen i de 60 återfallsärendena framgår av tabell 2.

I 96 fall hade blodprov tagits. Resultaten framgår av tabell 3, fördelade på förare, tågklarerare och övrig personal i säkerhetstjänst.

Samtliga hittills nämnda fall har avsett disciplinären den angående nykterhetsförseelser. Som framgått av framställningen om gällande regler är det emellertid även möjligt att jämlikt 16 § 4 mom. tjänsteordningen avstänga från trafiksäkerhetstjänst den mot vilken anmärkning i nykterhets-hänseende riktats, oavsett om disciplinär åtgärd föranletts därav eller icke. Under femårsperioden 1959—1963 förekom 41 fall av dylik avstängning. Däribland återfanns 14 förare och en tågklarerare.

Av tabell 4 framgår de tider, för vilka förare och tågklarerare avstängts till följd av brister i nykterhets-hänseende. Skillnad göres mellan avstängning i samband med disciplinären (16 § 5 mom. tjänsteordningen, »16:5») och sådana avstängningsfall, varom i nästföregående stycke talades (16 § 4 mom. tjänsteordningen, »16:4»).

Tabell 1. Disciplinstraff för nykterhetsförseelser av förare och tågklarerare 1959—1963

a)

Påföljd	Förare	Tåg- klarerare
Varning.....	1	
Löneavdrag < 15 ...	9	1
» 15 ...	11	10
» 20 ...	9	6
» 25 ...	1	
» 30 ...	4	1
Suspension 1 mån. ...	1	
» 6 »	1	
Avsättning.....	4	
Summa	41	18

b)

Påföljd	Upptäckt vid				Spritförtäring			
	inträde i tjänst		under tjänst		före tjänsten		under tjänst	
	Förare	Kla- rerare	Förare	Kla- rerare	Förare	Kla- rerare	Förare	Kla- rerare
Löneavdrag < 15	2		5	1	6			
» 15	4	2	7	8	6	3	1	1
» 20	4	3	5	3	7	5	2	
» 25			1		1		1	
» 30	1		2	1	1			1
Suspension 1 mån.....	1				1			
Suspension 6 mån.....			1		1		1	
Avsättning.....	1		3		4		2	
Summa	13	5	24	13	27	8	7	2

Tabell 2. Påföljder för upprepade nykterhetsförelser av personal i säkerhetstjänst 1959—1963

Påföljd	Förare 2:a förelsen	Tåg- klarare 2:a förelsen	Övriga		Summa
			2:a förelsen	3:e förelsen	
Varning.....	1				1
Löneavdrag 10.....			4		4
» 15.....			7	1	8
» 20.....		1	12		13
» 25.....			2		2
» 30.....	3		19	3	25
Suspension 1 mån.....	1		1	1	3
Avsättning.....	1		2	1	4
Summa	6	1	47	6	60

Tabell 3. Blodprovresultat 1959—1963
Personal i säkerhetstjänst

%	Förare	Klarare	Övriga	Summa
≥ 3	1		1	2
2,5—3.....	3		10	13
2 — 2,5.....	6	3	20	29
1,5—2.....	2	1	21	24
1 — 1,5.....	4	3	13	20
< 1.....	3	1	4	8
Summa	19	8	69	96

Tabell 4. Avstängningstider vid nykterhetsanmärkning mot förare och tågklarare 1959—1963

Tid	Förare		Tågklarare		Summa
	16:5	16:4	16:5	16:4	
Ej avstängd.....	1				1
< 6 mån.....	5	5	2		12
6 mån. — 1 år....	2	1	3		6
1 år — 1½ år....	9	3	5	1	18
1½ år — 2 år....	6		3		9
2 år — 3 år....	8	1	2		11
3 år — 4 år....	5	3			8
4 år — 5 år....	3		3		6
> 5 år....	1				1
Summa	40	13	18	1	72

Enligt uppgift från järnvägsstyrelsen har under åren 1954—1964 inträffat *sex alkoholbetingade olyckor* vid statens järnvägar. Omständigheterna i dessa fall var i korthet följande.

1. I maj 1954 körde ett godståg bakifrån in i ett stillastående snälltåg. Vid kollisionen dödades godstågets förare och skadades 34 passagerare i snälltåget. Orsaken till olyckan var, att godståget kört förbi stoppsignal. Föraren på detta tåg hade ca 1,5 ‰ i blodet och ca 2,5 ‰ i urinen.

2. I juni 1958 sammanstötte ett mindre s. k. B-fordon med ett stillastående rälsbussätt. Föraren av B-fordonet omkom. Han hade druckit en hel del sprit under dagen. Blodalkoholkoncentrationen uppgick till 1,68 ‰. I B-fordonet medföljde även ett trafikbiträde, som likaledes var spritpåverkad. Denne skadades.

3. I september 1959 påkördes och dödades ett banbiträde, som färdades på en trampdressin, av ett tåg. Han hade ej anmält färden. Blodalkoholkoncentrationen översteg 2 ‰.

4. I april 1959 törnade ett expresståg vid infarten på Göteborgs centralstation mot stoppboken med sådan kraft, att denna demolerades och flyttades 3 meter. Loket spårade ur, men inga personskador uppstod. Föraren var spritpåverkad.

5. I december 1961 sammanstötte ett tåg med en på en station uppställd vagn, då det icke kunde stanna vid infartstågvägens slut. Föraren var tydligt spritpåverkad. Han hade i juli 1959 straffats för onykterhet vid förande av tåg.

6. I februari 1964 sammanstötte två tåg på station, sedan tågklararen fört in desamma på samma spår. Klararen var spritpåverkad. Han hade förtärt ca 25 cl brännvin och några pilsner.

I ytterligare fyra fall under samma tid har spritpåverkan hos förare av tåg i allmän trafik föranlett ingripande, utan att olycka inträffat. Omständigheterna var i dessa fall i korthet följande.

1. Ett tåg körde i juli 1959 förbi stoppsignal vid en station. Både föraren och biträdet var onyktra. Förarens blodalkoholkoncentration uppgick till 2,19 ‰, bitrådets till 1,38 ‰. Samme förare ertappades 1961 onykter vid förande av tåg — det ovan redovisade fallet 5.

2. I april 1961 togs föraren av ett expresståg ur tjänst i Nässjö på grund av spritpåverkan. Han hade tjänstgjort som biträde en del av färden, därefter som förare. Hans körsätt och allmänna uppträdande föranledde den andre föraren att göra anmälan.

3. På julafton 1961 körde ett tåg förbi stoppsignal in på Laxå station. Växlingspersonalen upptäckte, att endast förare fanns på loket. Denne var spritpåverkad; blodalkoholkoncentrationen var 2,71 ‰. Det utreddes, att biträdet stigit av under resan och åkt hem till familjen, och att även han varit onykter.

4. I juni 1964 passerade ett tåg in och ut på en station förbi in- och utfartssignaler i stoppställning och över två vägkorsningar utan fällda bommar. Tåget fortsatte trots upprepade stoppsignaler av tågklararen. Föraren var onykter.

De i tabellerna ovan redovisade fallen i övrigt av onykterhet i tjänsten av lokförare inträffade icke vid förande av tåg i allmän trafik utan vid förande av växellok e. d.

Om statens järnvägar är ytterligare att anteckna, att nykterhetsfrågan de senaste åren varit föremål för ingående studium genom järnvägsstyrelsens personaltjänstkommitté, som genomfört en brett upplagd undersökning rörande personalens förhållande i nykterhetskänseende. Resultaten har ännu

icke slutbearbetats. De i tabellerna ovan redovisade uppgifterna har emellertid kunnat erhållas från den nämnda kommittén. Dess uppgift är att utarbeta förslag till ett alkoholprogram för statens järnvägar. Det kan förväntas, att kommittén kommer att redovisa sitt utredningsarbete under första halvåret 1965.

Stockholms spårvägar

Trafikpersonalen vid Stockholms spårvägar omfattade 1963 tillhopa 3 245 personer, däribland 285 deltidsanställda. Antalet spårvagnsförare uppgick till 430, antalet tunneltågsförare till 330, samtliga heltidsanställda.

Antalet inom företaget avdömda disciplinstraff — avsked, suspensioner och varningar — för onykterhet bland trafikpersonal samt antalet på sådan personal tagna blodprov under åren 1951—1963 framgår av tabell 5. Fördelning har skett på spårvagnsförare och -konduktörer samt förare och tågvakter vid tunnelbanor. I »annan personal» ingår bussförare och -konduktörer, lastbilsförare, spår-, signal-, växel- och rulltrappsvakter samt reservpersonal och personal på utbildning.

Av de 19 dömda spårvagnsförarna hade 12 varit onyktra vid förande av spårvagn i trafik och en vid förande av en smörjvagn; 4 hade ej infunnit sig till tjänstgöring på grund av onykterhet och 2 hade på fritid uppträtt onyktra på företagets område.

Av de 7 onyktra spårvagnsförarna, som blivit föremål för blodprovstagning, hade en visat en blodalkoholkoncentration av 0,7 ‰. Övriga hade haft väsentligt mera alkohol i blodet; två hade haft resp. 1,8 och 1,9 ‰, medan de återstående 4 överskridit 2 ‰ resp. 2,20 ‰, 2,47 ‰, 2,55 ‰ och 2,62 ‰. De

Tabell 5. Antal disciplinstraff för onykterhet hos trafikpersonal samt tagna blodprov 1951—1963

(antal blodprov inom parentes)

År	Spårvagn		Tunnelbana			Annan personal	Summa
	förare	konduktör	förare	tågvakt			
1951	1	4 (2)				2 (3)	7
1952	3 (1)	2 (1)				10 (6)	15
1953		7 (7)				6 (5)	13
1954	2 (2)	3 (1)		1		5 (1)	11
1955		9 (3)				1 (1)	10
1956	1 (1)	8 (4)				5 (1)	14
1957	3 (1)	5 (2)				4	12
1958		9 (4)		1 (1)		12 (7)	22
1959	1	1 (1)	1			4 (2)	7
1960	1	1				9 (4)	11
1961	2 (1)	3 (3)	1	1 (1)		8 (5)	15
1962	3					5 (5)	8
1963	2 (1)			1		5 (2)	8
Summa	19 (7)	52 (28)	2	4 (2)		76 (42)	153 (79)

Tabell 6. Blodprovresultat 1951—1963

%	Antal
≥ 3,0.....	3
2,5—3,0.....	14
2,0—2,5.....	26
1,5—2,0.....	31
1,0—1,5.....	8
< 1,0.....	7

2 tågvakter vid tunnelbanan, på vilka blodprov tagits, hade visat resp. 1,92 och 3,56 ‰.

Totalt togs inom företaget 89 blodprov under ifrågavarande period, varav, som tabell 5 visat, 79 på trafikpersonal. Blodprovresultatens fördelning på olika promilleklasser framgår av tabell 6.

Normerna för straffmätningen har angetts i avsnittet om gällande regler. Som exempel må här nämnas, att de 3 spårvagnsförare, som dömdes åren 1961—1963 för onykterhet vid förande av spårvagn i trafik, suspenderades i resp. 15, 20 och 20 dagar samt erhöll körförbud under resp. 16, 17¹/₂ och 14 månader. Den tunneltågsförare, som dömdes 1961 för onykterhet vid förande av tåg i trafik, suspenderades i 15 dagar och fick 13 månaders körförbud.

Kommittén har hos spårvägsföretaget hört sig för om de närmare omständigheterna kring de ovan redovisade fall, där förare gjort sig skyldig till nykterhetsförseelse vid förande av spårvagn i trafik. I ett par fall hade akterna gallrats ut från bolagets arkiv. Om 10 fall har emellertid upplysningar kunnat erhållas. Om dessa må här göras följande kortfattade anteckningar.

1. I februari 1952 anmäldes en förare för onykterhet av en konduktör på tåget. Han avlöstes efter att ha kört två vändor på linjen. Han erkände onykterhet, varför blodprov icke togs. Fallet inträffade vid 22-tiden. Föraren ådömdes 20 dagars suspension samt körförbud i minst ett år.

2. I oktober 1952 anhölls en förare av polisen vid linjens ändstation, då han uppehöll sig invid tåget. Han avstängdes från förartjänst och ådömdes 20 dagars suspension, vilket straff dock icke blev verkställt på grund av att föraren blev sjukskriven fram till sin pensionering.

3. I mars 1954 ertappades en onykter förare av trafikbefälet, då han efter drygt två timmars körning (ca kl. 16—kl. 18) anmälde sig till reservtjänstgöring. Vid omedelbar förfrågan hos tågets konduktörer uppgav dessa, att föraren hade kört ryckigt och att han några gånger under passet besökt kaféer, där han troligen druckit pilsner. Blodprov visade 1,8 ‰. Föraren hade bjudits på brännvin före tjänstgöringen. Han hade tidigare gjort sig skyldig till diverse förseelser, bl. a. en onykterhet i tjänsten 1949, för vilken han tilldelats 20 dagars suspension och inemot två års körförbud. Han fick nu sluta sin anställning, formellt på egen begäran.

4. I juli 1956 ertappades en onykter förare under kvällstjänstgöring. Blodprov visade 2,55 ‰. Tecken på spritpåverkan hade framkommit under tjänsten. Bl. a.

hade han glömt att stänga den främre dörren vid en hållplats, varför tåget blev stående en stund tills han uppmärksammade försummelsen. Senare uppstod något fel på dörrarna och signalerna, varför tåget fick bytas ut. Då personalen därvid transporterades ett stycke med en av bolagets bilar, uppmärksammades förarens spritpåverkan av bilens förare. För förseelsen utdömdes 20 dagars suspension samt minst ett års körförbud.

5. I juni 1957 uppmärksammades en onykter förare av ett trafikbefäl, som fann sig på tåget. Blodprov visade 2,2 ‰. Föraren, som kört en vända på linjen, hade förtärt sprit både dagen före och samma dag före tjänstgöringen. Förseelsen inträffade på eftermiddagen. Föraren ådömdes 20 dagars suspension och minst ett års körförbud.

6. I juli 1957 ertappades en onykter förare, sedan anmälan gjorts av en trafikant, som funnit körningen ryckig. Ett trafikbefäl, som steg på tåget, fann föraren spritpåverkad. Han hade då kört halvannan timme efter kl. 18. Föraren bestred. Blodprov blev icke taget, oaktat han fördes till sjukhus, på grund av personalbrist där. Föraren medgavs avgå ur tjänst på egen begäran.

7. I december 1959 vid 20-tiden en kväll ringde en förare själv till reservtrafikmästaren och begärde permission, som dock icke kunde beviljas på grund av personalbrist. Konduktören underrättade föraren på efterföljande tåg, varefter vederbörande blev avlöst efter en dryg halvtimmes körning. Han erkände omedelbart onykterhet, varför blodprov icke togs. Han ådömdes 20 dagars suspension och ett års körförbud.

8. I juni 1961 ertappades en onykter förare vid 18-tiden, då han svängde in på fel spår på Norrmalmstorg. Efter ingripande av ett trafikbefäl avlöstes föraren. Blodprov visade 2,62 ‰. Föraren, som även blev föremål för medicinska åtgärder, ådömdes 15 dagars suspension samt körförbud, vilket kom att fortvara till slutet av november 1962, då han i november 1961 gjorde sig skyldig till onykterhet vid tjänstgöring som konduktör. Därefter underkastade han sig en antabuskur och har sedan icke haft något återfall.

9. I maj 1962 ertappades en spritpåverkad förare, genom att konduktörerna fann både körningen och hållplatsutropningen dålig. Efter två vändor på linjen ordnades avlösning. Då föraren avvek, kunde blodprov icke tagas. Han ådömdes 20 dagars suspension och körförbud till slutet av november 1963.

10. I januari 1963 anmäldes en kvinnlig förare av ett par trafikanter, som fann körningen ryckig. Hon avlöstes efter fyra timmars körning på kvällen. Blodprov visade 0,7 ‰. Hon tilldelades 20 dagars suspension samt ett drygt års körförbud.

Om Stockholms spårvägar är ytterligare att nämna, att alkoholfrågorna under senare år ägnats åtskillig uppmärksamhet. Som ett led i strävandena att komma till rätta med dessa problem har företaget byggt upp en omfattande intern *kontaktverksamhet i alkoholfrågor*. I denna ingår kontaktmän på arbetsplatserna, personalvårdskontoret, förtroendeläkaren och förhållningsledaren. Om de riktlinjer för kontaktverksamheten, som angetts i en intern promemoria år 1963, må följande här antecknas.

Kontaktmännens uppgift är att på ett tidigt stadium upptäcka förekomsten av alkoholproblem på arbetsplatsen samt att, i samråd med personalkonsulent och förtroendeläkare, vidtaga åtgärder i syfte att undanröja problemen. När en kontaktman får kännedom om att en befattningshavare på hans arbetsplats har alkoholproblem, bör han på ett diskret och försynt

sätt ingripa och genom samtal med vederbörande verka för bättring. Om kontaktmannen ej anser sig själv kunna tillrättaföra befattningshavaren, bör han snarast rådgöra med förtroendeläkaren eller personalkonsulenterna.

Inom *personalvårdskontoret* skall det läggas upp ett centralt register med journaler över de ärenden, som är aktuella. Dessa journaler skall ha formen av socialmedicinska utredningar. Nödvändiga uppgifter inhämtas från kontaktmännen, förtroendeläkaren, förhørsledaren och arbetsledningen. Utredningarna skall vid behov delges behandlingsläkare. På personalvårdskontoret skall handlingarna förvaras under lås så att innehållet ej kommer till obehörigas kännedom.

De befattningshavare, om vilka personalkonsulenterna får kännedom, att de har alkoholproblem, skall kallas till personalkonsulenterna för samtal. Arbetet skall därvid inriktas på att bibringa befattningshavaren sådan insikt om sin situation, att han är villig att underkasta sig frivilliga hjälpåtgärder. Läkarhjälp bör sättas in på ett tidigt stadium och därvid bör i största möjliga utsträckning de allmänna alkoholpoliklinikerna anlitas. Vid svåra fall av alkoholmissbruk, där frivilliga hjälpåtgärder misslyckats eller icke gått att få till stånd, äger personalkonsulenterna hålla kontakt och rådgöra med nykterhetsnämnden.

Personalkonsulenterna skall genom fortlöpande kontakt med de befattningshavare, som av dem är kända för att ha alkoholproblem, svara för att ärendena uppföljes, och att bästa möjliga behandlingsresultat erhålles.

I de fall, där *förtroendeläkaren* upptäcker förekomsten av alkoholmissbruk hos en befattningshavare, äger han bedöma, om kontakt skall tagas med personalkonsulenterna för att eventuellt inhämta, vad som av dem är känt i ärendet.

Förhørsledaren skall till personalkonsulenterna anmäla alla för honom kända fall av alkoholförtäring i samband med förseelser i tjänsten. Vidare skall han underrätta personalkonsulenterna om alla av honom kända fall av fylleri, rattfylleri och rattnykterhet. Förhørsledaren äger däremot icke rätt att ta del av de socialmedicinska utredningar, som uppgöres av personalkonsulenterna, eller i övrigt fordra, att personalkonsulenterna skall delge honom vad de eventuellt vet om en för disciplinära åtgärder aktuell befattningshavare. Förhørsledaren har dock möjlighet att konsultera personalkonsulent eller förtroendeläkare och inhämta deras rekommendationer i ärenden, som har samband med alkoholförtäring.

En fortlöpande *upplysningsverksamhet* i alkoholfrågor skall bedrivas inom kontaktorganisationen. Kontaktmännen bör samlas minst en gång i kvartalet för diskussioner och rådslag om det aktuella nykterhetsläget vid företaget. Härvid bör man även sträva efter att anordna populärt hållna föreläsningar, som berör olika problem inom området för kontaktmännens verksamhet. Lämplig upplysningslitteratur tillställs kontaktmännen genom personalvårdskontorets försorg.

Kontaktmännen stimuleras att genomgå lämpliga kurser för deras verksamhet, exempelvis nykterhetsnämndens övervakarkurser.

Kommitténs överväganden och förslag

Framställningen av kommitténs överväganden och förslag uppdelas på tre avsnitt, avseende jämförelse mellan spår- och vägtrafiken från trafiknykterhetssynpunkt, behovet av lagstiftning samt utformningen av kommitténs lagförslag.

Trafiknykterhetsfrågorna inom spår- och vägtrafiken

Liksom i fråga om luftfarten måste det understrykas med avseende på spårtrafiken, att väsentliga skillnader föreligger i förhållande till vägtrafiken även från den synpunkt, som här är aktuell. Till stor del är olikheterna desamma som i föregående kapitel påpekades mellan luftfarten och vägtrafiken. Sålunda är till en början *den tekniska föraruppgiften* uppenbarligen en helt annan för en förare av ett spårbundet fordon än för en förare av ett motorfordon på väg. Även de *risker*, som är förenade med förandet, är olikartade, i allt fall vad gäller järnvägstrafiken men åtminstone delvis också spårvägstrafiken, främst då tunnelbanetrafiken. Tydligt är vidare att en trafiknykterhetslagstiftning för spårtrafiken, likaväl som en sådan för luftfarten, måste omfatta även *andra än förare*. Dessa är i stor utsträckning beroende av andra funktionärer vid fullgörandet av föraruppgiften. Ytterligare har naturligen trafiksäkerhetsproblemet inom vägtrafiken en helt annan *praktisk omfattning* än motsvarande inom spårtrafiken. Visserligen är spårtrafiken alls icke jämförbar med luftfarten i detta hänseende — ett förhållande vartill kommittén nedan återkommer — men skillnaden gentemot vägtrafiken är uppenbarligen likafullt utomordentligt stor. Härtill kommer att *trafiknykterhetslagstiftning icke finns för spårtrafiken*, medan den för vägtrafiken gällande varit närmast oförändrad under omkring ett kvartssekel, en olikhet mellan trafikområdena som otvivelaktigt måste beaktas vid en eventuell lagstiftning för spårtrafiken. Det gäller alltså här att introducera någonting nytt, medan uppgiften för vägtrafikens del är att fortsätta att tillämpa eller också revidera en sedan länge inarbetad lagstiftning.

Kommittén har även övervägt frågan, om strängare eller mildare *nykterhetskrav* bör gälla inom spårtrafiken än inom vägtrafiken eller om samma fordringar bör uppställas inom de båda områdena. Kommittén har funnit, att underlag för en vederhäftig jämförelse saknas. Man lär ha svårt att hävda, att spårtrafiken generellt sett bör påkalla en strängare reglering. Å andra sidan synes det i lika hög grad saknas motiv för att kräva mindre i nykterhetskänseende inom spårtrafiken. I likhet med 1949 års trafiknykter-

hetsutredning har kommittén därför stannat för meningen, att man bör utgå från att samma krav på nykterhet bör uppställas inom båda de nämnda trafikområdena.

Sistnämnda omständighet talar tydligen för möjligheten av en likartad trafiknykterhetslagstiftning för väg- och spårtrafiken. Det förut anförda pekade emellertid med avsevärd styrka i motsatt riktning. Kommitténs slutsats har blivit, att även spårtrafiken liksom luftfarten måste bedömas för sig, med särskilt beaktande av de speciella förhållandena inom denna sektor. Särskilt det nyssnämnda förhållandet, att kommittén för vägtrafiken arbetat på en revision av en väl inarbetad lagstiftning men inom spårtrafiken på en helt ny reglering utan tidigare motsvarighet, har synts böra beaktas. *Väsentligen olikartade lösningar* av de båda uppgifterna har framstått som ändamålsenliga. Dock har kommittén vid den närmare utformningen av sitt förslag för spårtrafiken *så nära som möjligt* anslutit till andra lagregler.

Behov av lagstiftning

Den första frågan kommittén funnit sig ställd inför har naturligen varit, om någon trafiknykterhetslagstiftning alls behövs för spårtrafikens del eller om denna sektor kan framdeles som hittills förbli oreglerad i detta hänseende.

Enligt kommitténs mening har de i det föregående redovisade uppgifterna om nykterhetsförseelser inom spårtrafiken alldeles klart gett vid handen, att ett påtagligt behov föreligger av lagstiftningsåtgärder. Redan antalet förseelser av personer i verklig ansvarsställning är icke lågt på samma sätt som de för luftfarten förut redovisade siffrorna. Men därtill kommer två omständigheter av synnerlig vikt, nämligen dels *promilleuppgifterna*, dels de utmäta *påföljderna*. Sålunda visar uppgifterna från statens järnvägar och från Stockholms Spårvägar i båda dessa hänseenden väsentligen samma bild, nämligen å ena sidan att promilletalen varit mycket höga, omkring hälften över 2 promille, och å andra sidan att påföljderna varit utomordentligt ringa jämfört med de inom vägtrafiken utdömda straffen, regelmässigt motsvarande mellan 25 och 50 dagsböter även för kraftigt spritpåverkade förare.

Det är tydligt, att de höga promilleuppgifterna ger en antydning om att uppgifterna om totala antalet förseelser sannolikt långtifrån ger en rättvisande bild av nykterhetsproblemets storleksordning inom spårtrafiken. Det må härvidlag vara tillfyllest att hänvisa till uppgifterna ovan om blodprovresultaten för de 7 spårvagnsförare vid Stockholms Spårvägar, som under åren 1951—1963 blev föremål för blodprovstagning. Av dessa hade endast en mindre än 1 promille, övriga sex hade lägst 1,8 promille; fyra hade överskridit 2 promille. Hur många förare, som i själva verket framfört spårvagn

med en blodalkoholkoncentration av minst 0,5 promille — dvs. det för vägtrafiken i gällande lag fastställda gränsvärdet för straffbarhet — utan att bli ertappade och föremål för disciplinär åtgärd, kan naturligtvis icke gissas. Kommittén avstår från alla spekulationer härvidlag men måste konstatera, att det förebragta materialet för såväl järnvägs- som spårvägstrafiken klart ådagalägger, att ett behov föreligger av uppmärksamhet från lagstiftarens sida.

Kommitténs lagförslag

Kommittén föreslår sålunda, att särskilda författningsregler skall införas om trafiknykterhet i spårbinden trafik. Med avseende på frågan om dessa nya reglers *placering* måste det antecknas, att det icke finns någon författning, där desamma naturligt kan infogas. En särskild lag måste sålunda stiftas. Som *benämning* på denna föreslår kommittén *lag om trafiknykterhet i järnvägs- och spårvägstrafik m. m.*

Frågan om den nya lagens *tillämpningsområde* är ej alldeles lättlost. Olika bedömningar är här möjliga. Klart är att den egentliga förarpersonalen och viss stationspersonal måste införas under lagen, men den närmare gränsdragningen bereder svårigheter. Kommittén har stannat för den bedömningen, att lagen bör göras direkt tillämplig endast på sådan personal, som utövar de från trafiksäkerhetssynpunkt centralaste funktionerna, *men att* det i övrigt bör efter luftfartslagens mönster anförtros åt Kungl. Maj:t att utsträcka lagens tillämpningsområde, där så befinnes påkallat av trafiksäkerhetsskäl. Lagen skulle sålunda liksom luftfartslagen innehålla *dels* en enumeration, *dels* en fullmakt för Kungl. Maj:t att föra in icke särskilt angivna personalkategorier under lagen. De funktionärer, som bör uttryckligen nämnas, är enligt kommitténs mening *förare av maskindrivna spårfordon samt tågklarare*.

Frågan är om lagen bör upptaga endast straffstadganden eller därutöver ett allmänt stadgande om kraven i nykterhetshänseende. Kommittén vill härvidlag fästa uppmärksamheten på att för såväl vägtrafiken som luftfarten finns både straffstadganden och generalklausuler om de krav på nykterhet m. m., som ställs på personalen. För vägtrafikens del återfinns bestämmelserna i resp. 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen och 4 § trafikbrottslagen, för luftfartens del i resp. 5 kap. 10 § och 13 kap. 6 § luftfartslagen. Generalklausulerna i nämnda lagrum avser ej endast nykterhet utan även förtäring av andra stimulerande eller bedövande ämnen, uttrötning, sjukdom och annat som kan påverka förmågan att på betryggande sätt utföra ifrågakommande trafikfunktioner. Enligt kommitténs mening vore det av värde, om en motsvarande bestämmelse upptogs även för spårtrafikens vidkommande. Avfattningen borde överensstämma med nyssnämnda författningsrum för luft- och vägtrafiken.

Av anförda skäl föreslår kommittén, att i den nya lagen som 1 § upptages en bestämmelse om de allmänna krav på nykterhet m. m., som uppställs på den berörda personalen inom spårtrafiken. Genom detta inledande stadgande avgränsas också lagens tillämpningsområde. Paragrafen bör utsäga, att ingen må »föra järnvägs- eller spårvägståg eller utöva tjänst såsom tågklarerare eller i annan ställning, som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer, därest han på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.» Av denna lydelse är uttrycket »som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer» hämtat ur 6 kap. 16 § luftfartslagen, orden »fullgöra vad honom åligger» ur 5 kap. 10 § luftfartslagen och återstoden överensstämmande med vad kommittén föreslagit beträffande såväl sistnämnda lagrum som 28 § vägtrafikförordningen.

En *definition av begreppet järnvägs- eller spårvägståg*, som begagnas i den föreslagna 1 §, torde böra upptagas i ett avslutande stadgande i lagen. Av vad förut sagts har framgått, att kommittén endast avser *maskindrivna fordon*. Kommittén har naturligtvis icke förbisett, att även andra fordon som går på räls kan innebära trafikfaror och att nykterhet bör förutsättas även vid förande av sådana fordon. Denna synpunkt saknar emellertid betydelse med den konstruktion lagen kommer att erhålla enligt kommitténs förslag. Endast förare av maskindrivna fordon kommer att nämnas direkt i lagtexten, men möjlighet kommer att föreligga för Kungl. Maj:t att, om så skulle anses påkallat »med hänsyn till trafiksäkerheten», föra in även förare av andra slags spårfordon under lagen. Denna konstruktion synes logisk. Då av annan personal än förare endast tågklarerare nämns i lagtexten, bör bland förarna endast de som för maskindrivna fordon nämnas. Inom stationsorganisationen finns åtskilliga funktionärer, särskilt växlingsledare o. likn., som är viktigare från trafiksäkerhetssynpunkt än en förare av en dressin eller annat icke motordrivet fordon.

Närmast bör behandlas de med *straffstadgandenas närmare utformning* sammanhängande frågorna. Klart är naturligtvis till en början, att av de i 1 § nämnda faktorerna endast alkoholförtäring och påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker skall kunna föranleda påföljd.

Då det gäller att konstruera en *allmän brottsbeskrivning*, står tre alternativ till buds. *Antingen* kan man välja den av kommittén i dess förra betänkande för vägtrafiken föreslagna, *eller* kan man, i likhet med gällande rattfylleristadgande ävensom luftfartslagens straffstadgande, anknyta till det allmänna nykterhetskravet sådant detta preciserats, *eller* kan man göra en nykonstruktion speciellt för spårtrafiken. Att det förstnämnda alternativet ej är lämpligt har förut sagts; kommitténs i 1963 års betänkande framlagda förslag var uppbyggt just för vägtrafiken och passar icke för spårtrafiken. Det tredje alternativet, en nykonstruktion, är föga tilltalande, sär-

skilt som fråga är om en ny lag, där det allmänna nykterhetskravet anges i 1 § och det grundläggande straffstadgandet torde få placeras i 2 §. Sistnämnda förhållande talar enligt kommitténs mening starkt för mellanalternativet, dvs. en brottsbeskrivning som ansluter till det allmänna nykterhetskravet.

Straffskalan bör vara densamma som för rattfylleri. Det högre straffmaximum, som luftfartslagen upptar, är motiverat av de särskilt höga krav, som i vissa fall måste uppställas inom luftfarten.

Kommittén föreslår sålunda ett grundläggande straffstadgande i lagens 2 §, enligt vilket »den som vid förande av järnvägs- eller spårvägståg eller vid utövande av tjänst som avses i § 1 på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat, dömes till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna äro mildrande, dagsböter, dock ej under tjugufem».

Detta stadgande måste emellertid, som redan angetts, betraktas som endast en grundläggande bestämmelse. Tillräckligt är det icke. Här likaväl som inom luftfartens och vägtrafikens områden föreligger behov av en *komplettering*, som ger den allmänna regeln ett mera *konkret* innehåll.

En komplettering kan ske *endera* genom en promilleregeln eller genom en förbudsregel enligt vilken alkohol icke må förtäras under eller viss tid före tjänstgöring. Det förra alternativet har valts för vägtrafiken; det senare har av kommittén i föregående kapitel förordats för luftfarten med avseende på flygande personal. Kommittén erinrar om *att* dess ställningstagande i fråga om luftfarten motiverades av att högre krav i nykterhetshänseende befanns böra ställas på förare av luftfartyg än på förare av motorfordon på väg, *och att* kommittén nyss ovan antecknat, att man bör utgå från att samma krav på nykterhet bör gälla inom väg- och spårtrafiken. Konsekvensen torde kräva, att en promilleregeln föreslås för spårtrafiken, ej en förbudsregel. Kommittén har också vid övervägande av spörsmålet funnit, att en *promilleregeln* är mest ändamålsenlig.

Liksom för vägtrafikens del föreslår kommittén för spårtrafiken en gräns vid 0,4 promille. Kommittén antecknar, att den i sitt betänkande för vägtrafiken *dels* funnit sig böra konstruera denna nedre promillegräns icke som en fast gräns för straffbarheten utan som en anvisning i en bestämmelse om ansvarsfrihet i fall av ringa förseelser, *dels ock* föreslagit en till det mera kvalificerade brottet knuten kompletterande hänvisningsregel, enligt vilken vid klassificeringen av en gärning skall särskilt beaktas, om blodalkoholkoncentrationen uppgick till visst promilletal. Kommittén har övervägt, om motsvarande förslag borde framföras beträffande spårtrafiken men funnit att så icke bör ske. Konstruktionen för vägtrafikens del var anpassad efter de speciella förhållandena på detta område; en väsentlig synpunkt för kommittén var att söka motverka det alltför starka promilletänkandet till förmån för en mera nyanserad bedömning. Problemen sammanhängande nära

med det förhållandet, att det, som ovan framhållits, på vägtrafikens område är fråga om en lagstiftning, vilken oförändrad gällt under lång tid, varunder den tillämpats på många tusen fall och därmed kommit att leda till en alltför stel praxis. På spårtrafikens område är läget ett helt annat; det kan närmast jämföras med vad som gällde för vägtrafiken före införandet av de nu gällande reglerna.

Av anförda skäl har kommittén stannat för att föreslå ett stadgande i den nya lagens 3 § om ett ringare trafiknykterhetsbrott, byggt på en promilleregeln, upptagande 0,4 promille som gränsvärde. Straffskalan bör vara densamma som för s. k. rattnykterhet enligt 4 § 2 mom. trafikbrottslagen. Till förekommande av invändningar om stigande blodalkoholkurva bör promilleregeln ges sådan omfattning som i kommitténs betänkande år 1963 förordades, dvs. avse det fall där sådan alkoholförtäring skett före färdens (resp. tjänstgöringens) avslutande, som lett till en blodalkoholkoncentration av lägst 0,4 promille under eller efter färden (resp. tjänstgöringen).

Då det gäller att föra ut de av kommittén föreslagna reglerna i praktiken, erbjuder möjligheterna till effektiv övervakning otvivelaktigt vissa problem, från vilka man icke kan bortse. Man kan på spårtrafikens område icke falla tillbaka på den löpande övervakning genom polisens försorg, varpå trafiknykterhetslagstiftningens upprätthållande inom vägtrafiken bygger. Icke heller kan man räkna med att den resande allmänheten skall kunna i nämnvärd omfattning uppdaga fall av onykterhet i fråga om sådan personal, som här i första hand ifrågakommer. Goda förhållanden torde i stället väsentligen förutsätta *en verksam intern övervakning inom järnvägs- och spårvägsföretagen*. Ansvaret måste i hög grad ligga på trafikbefälet. För att understryka detta ansvar och höja lagstiftningens preventiva effekt föreslår kommittén, att i lagens 4 § skall upptagas en särskild straffregel, enligt vilken »trafikbefäl vid järnväg eller spårväg, som insett eller bort inse, att någon skulle föra järnvägs- eller spårvägståg eller utöva tjänst som avses i § 1 i strid med vad i § 2 sägs, men underlåter att vidtaga åtgärder för att förhindra gärningen», skall ådömas dagsböter. Stadgandet föreslås sålunda endast omfatta fall av mera kvalificerade trafiknykterhetsbrott, där vederbörande »icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat», men icke rena »promilleförseelser». Att stadga möjlighet till strängare straff än dagsböter synes kommittén icke böra ifrågakomma. Lagrummets funktion skall som ovan betonats vara *preventiv*. Redan möjligheten av straffansvar för trafikbefälet torde från denna synpunkt vara tillfyllest.

Kommittén har särskilt övervägt frågan om *underrättelseplikt gentemot järnvägs- och spårvägsföretag i fråga om nykterhetsförseelser utom tjänsten m. m.* En framställning om införande av sådan underrättelseplikt gentemot järnvägsstyrelsen efter huvudsakligen samma grunder, som för vägtrafiken angetts i 80 § 3 mom. vägtrafikkungörelsen, ingavs av styrelsen till Kungl. Maj:t år 1957. I framställningen uttalades bl. a. följande:

Det har vid utredningar av onykterhetsfall i tjänst framkommit, att hos befattningshavare förelegat ett långvarigt alkoholmissbruk av sådan art, att han varit föremål för nykterhetsnämnds åtgärd. I flera fall har det också framkommit, att befattningshavare dömts icke blott för fylleriförseelser utan även vid ett eller flera tillfällen dömts enligt 4 § lagen om vissa trafikbrott.

Den omständigheten, att en befattningshavare utom tjänsten dokumenterat opålitlighet i nykterhetsavseende, behöver i och för sig icke innebära, att han skulle missköta sin tjänst vid statens järnvägar. Då emellertid ett sådant förhållande är ägnat att rubba tilltron till hans eventuella lämplighet att användas inom säkerhetstjänst, måste man erfarenhetsmässigt alltid räkna med, att han utgör en latent risk i trafiksäkerhetsavseende. Med hänsyn härtill är det av synnerlig vikt, att varje aktuellt fall av alkoholmissbruk bland befattningshavare vid statens järnvägar kommer till järnvägsstyrelsens kännedom, så att det i samarbete med de nykterhetsvårdande organen kan ingående utredas av läkare och personalkonsulent under överinseende av chefsläkaren hos järnvägsstyrelsen. Genom ett sådant tillvägagångssätt skapas garantier för att hithörande problem behandlas med samma sekretess som gäller för nykterhetsnämnd.

Yttrande inhämtades av socialstyrelsen, som tillstyrkte framställningen. Sammanfattningsvis anförde styrelsen:

Under hänvisning till vad socialstyrelsen sålunda har anført tillstyrker styrelsen att bestämmelser utfärdas i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens framställning. Dessa bör innefatta åliggande för nykterhetsnämnd, som erhåller kännedom om att i kommunen mantalsskriven befattningshavare vid statens järnvägar har blivit dömda för fylleri eller annat i 15 § andra stycket lagen om nykterhetsvård angivet brott, att ofördröjligen göra anmälan därom till chefsläkaren hos järnvägsstyrelsen. Utöver denna på bestämda objektiva fakta grundade uppgiftsskyldighet bör nykterhetsnämndens anmälningsplikt även omfatta sådana fall, där nykterhetsnämnden eljest har kännedom om att en hos statens järnvägar anställd förhåller sig i nykterhetsavseende på sådant sätt, att det skulle vara olämpligt att använda honom i säkerhetstjänst. Nykterhetsnämndens informationsskyldighet bör slutligen avse viss bestämd person, som innehar eller söker anställning hos statens järnvägar och om vars nykterhetsförhållanden chefsläkaren hos statens järnvägar begär upplysningar.

Härefter anbefalldes järnvägsstyrelsen att efter förhandlingar med Svenska järnvägsmannaförbundet avge därav föranlett utlåtande i ärendet. Sådant avgavs i november 1958. Däri upplystes bl. a. följande:

Den 17 februari 1958 höllos i järnvägsstyrelsen överläggningar om frågor som rörde åtgärder till förekommande av alkoholmissbruk bland personalen vid statens järnvägar. Till dessa överläggningar hade representanter för Svenska Järnvägarnas kontorspersonal- och Arbetsledarförbund, Statens Järnvägars Befälsförbund, Statsbanornas Ingenjörsförening och Svenska Järnvägsmannaförbundet inbjudits. Vid överläggningarna redogjordes bland annat för innehållet i styrelsens ovannämnda framställning den 24 oktober 1957 till Kungl. Maj:t och efterlystes de vid sammanträdet representerade personalorganisationernas synpunkter på frågan.

Representanterna för de tre förstnämnda organisationerna uttalade sin anslutning till styrelsens uppfattning om behovet av de föreskrifter som föreslagits i styrelsens framställning och tillstyrkte, liksom socialstyrelsen gjort i sitt nyssnämnda yttrande, att sådana föreskrifter utfärdades. Svenska Järnvägsmannaförbundets representanter ansågo däremot, att järnvägspersonalen icke borde ges en

särställning i detta avseende utan höllo före att innan åtgärder vidtogos, borde man avvakta den översyn av lagstiftningen om trafiknykterhet, som företas av den 20 december 1957 av kommunikationsministern tillkallade sakkunniga. Järnvägsmannaförbundets förbundsstyrelse har dessutom senare behandlat frågan och har den 18 juni 1958 tillställt järnvägsstyrelsen en skrivelse, som bifogas i avskrift och av vilken framgår att förbundsstyrelsens inställning till denna fråga överensstämmer med den som framfördes av förbundets representanter vid sammanträdet den 17 februari i år. I skrivelsen heter det också, att det enligt förbundets mening ej kan anses påkallat av tvingande omständigheter att behandla detta spörsmål på annat sätt. Förbundet betonar likväl att det liksom övriga personalförbund har en utpräglad positiv inställning till problemkomplexet alkohol—järnväg. På sammanträdet den 17 februari 1958 uttalades t. ex. från Svenska Järnvägsmannaförbundet såsom något självklart, att en järnvägsman i tjänst borde vara »nollställd» i fråga om promillehalt i blodet.

Genom beslut den 15 september 1961 förordnade Kungl. Maj:t, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till kommittén för att tagas i övervägande vid dess utredningsarbete.

Kommittén vill erinra om att bestämmelser om underrättelseplikt finns för både vägtrafiken och luftfarten. Dessa har upptagits i 80 § vägtrafikungörelsen resp. 159—162 §§ luftfartskungörelsen. De är sinsemellan mycket nära överensstämmande.

Kommittén har funnit det uppenbart, att om en särskild trafiknykterhetslag stiftas för spårtrafiken, däri måste upptagas bestämmelser om underrättelseplikt, vilka så nära som möjligt ansluter till de för vägtrafiken och luftfarten gällande. I kommitténs lagförslag har sålunda som 5 och 6 §§ införts stadganden i ämnet efter förebild av förutnämnda författningsrum.

Sammanfattning

I betänkandet framläggs förslag i fråga om trafiknykterhetslagstiftning för luftfarten och spårtrafiken. Vägtrafiken har behandlats av kommittén i ett tidigare betänkande (SOU 1963: 72) och sjötrafiken av sjölagskommittén i ett nyligen avlämnat betänkande (SOU 1965: 18).

För *luftfarten* innehåller luftfartslagen vissa stadganden om trafiknykterhet. Kommittén har funnit dessa i huvudsak tillfredsställande och föreslår endast smärre jämkningar i desamma. Vid sidan av luftfartslagen finns för närvarande icke några författningsregler i ämnet men väl vissa av luftfartsstyrelsen utfärdade anvisningar för den civila luftfarten samt reglementariska föreskrifter för den militära luftfarten. Både anvisningarna och föreskrifterna innehåller väsentligen, att alkohol icke får förtäras under eller åtta timmar före flygning. Kommittén föreslår, att en motsvarande förbudsregel upptages i luftfartskungörelsen, utsträckt till att gälla förutom flygande personal även trafikledare samt kompletterad med ett straffstadgande, som föreskriver bötesstraff vid överträdelse, och en bestämmelse, som medger blodprovstagning.

För *spårtrafiken* finns för närvarande icke några lagregler om trafiknykterhet. Kommittén har, främst med hänsyn till frambragta uppgifter om nykterhetsförseelser inom detta trafikområde och om påföljderna därför, funnit ett klart behov föreligga av lagstiftningsåtgärder. Kommittén föreslår, att en särskild lag stiftas om trafiknykterhet inom järnvägs- och spårvägstrafik. Straffreglerna föreslås konstruerade efter mönster av gällande rattfylleristadganden för vägtrafiken. Två brottstyper föreslås sålunda. För den svårare har upptagits en allmän brottsbeskrivning och en straffskala motsvarande vad som gäller för rattfylleri men icke någon promilleregeln. Det mindre allvarliga brottet förordas liksom s. k. rattnykterhet konstruerat som en ren promilleförseelse. En gräns föreslås vid 0,4 promille och så utformad, att invändningar om stigande blodalkoholkurva förekommes; det avgörande för straffbarheten bör enligt kommitténs mening vara måttet av alkoholförtäring och ej om visst promilletal hunnit uppnås. Straffskalan för det ringare brottet föreslås bli densamma som för rattnykterhet. Straffreglerna föreslås gälla för förare och tågklarare samt den som utövar annan tjänst som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer. Ett utsträckt medhjälpsansvar förordas genom ett stad-

gande om bötesstraff för trafikbefäl, som underlåter att ingripa mot trafiknykterhetsbrott av den grövre typen. Denna bestämmelse motiveras med preventiva skäl; det framhålles, att övervakningen av lagstiftningens efterlevnad kommer att bli förenad med vissa problem och att en god intern tillsyn inom spårföretagen framstår som en förutsättning för goda förhållanden. Vidare föreslås regler om underrättelseplikt för domstolar m. fl. gentemot spårföretag efter mönster av vägtrafik- och luftfartskungörelsernas bestämmelser i ämnet.

Kommitténs förslag i fråga om väg-, luft- och spårtrafiken innebär, att väsentligen skilda straffregler skulle gälla för de olika områdena. Detta motiveras med de stora skiljaktigheter, som föreligger mellan trafikområdena även från den här aktuella synpunkten. Kommittén har däremot funnit det både möjligt och lämpligt, att de allmänna krav på nykterhet etc., som uppställs, avfattas likartat för de olika områdena. Enligt kommitténs förslag skall sålunda likalydande bestämmelser i detta hänseende finnas i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen, 5 kap. 10 § luftfartslagen och 1 § i den särskilda trafiknykterhetslagen för spårtrafiken. Det må antecknas, att ett liknande stadgande föreslagits upptaget även i sjölagen av sjölagskommittén i dess ovannämnda betänkande.

Förslag till
ändrade lydelser av 5 kap. 10 §, 13 kap. 6 § och 15 kap. 1 §
luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 kap.

10 §

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

Ej må någon föra luftfartyg eller utöva annan tjänst ombord, därest han på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

13 kap.

6 §

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

15 kap.

1 §

I fråga — — — — — Konungen bemyndigar.

Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

Vad i 5 kap. 10 §, 6 kap. 16 §, 9 kap., 10 kap. 3 §, 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § ävensom 13 kap. 6 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

Förslag till
ändringar i luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

§ 54

Förare eller annan medlem av besättningen å luftfartyg må icke förtära alkohol under flygning eller under de åtta närmaste timmarna före flygning, dock att till ordinarie måltid må förtäras högt $\frac{1}{3}$ liter öl eller ett glas lättvin.

Det ankommer — — — — — å luftfartyg.

§ 84

Vad i — — — — — för flygning.

Vad ovan i 54 § första stycket stadgats skall gälla även trafikledare.

Det ankommer på luftfartsstyrelsen att efter samråd med medicinalstyrelsen meddela anvisningar rörande alkoholförtäring för sådan personal inom markorganisationen, som avses i 6 kap. 16 § luftfartslagen och i första stycket ovan.

§ 147 a

Överträder någon vad som stadgats i 54 § första stycket om förbud mot alkoholförtäring under och före flygning, dömes till dagsböter, där förseelsen icke föranleder ansvar enligt 13 kap. 6 § luftfartslagen.

På den som skäligen kan misstänkas för förseelse mot vad i första stycket stadgats må, med iakttagande av vad i 28 kap. 13 § rättegångsbalken sägs, företagas kroppsbesiktning.

Förslag till
Lag om trafiknykterhet i järnvägs- och spårvägstrafik m. m.

§ 1

Ej må någon föra järnvägs- eller spårvägståg eller utöva tjänst såsom tågklarare eller i annan ställning, som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer, därest han på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

§ 2

Den som vid förande av järnvägs- eller spårvägståg eller vid utövning av tjänst som avses i § 1 på grund av alkoholförtäring eller påverkan av annat än alkoholhaltiga drycker icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat, dömes till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna äro mildrande, dagsböter, dock ej under tjugufem.

§ 3

Är det ej styrkt, att förare av järnvägs- eller spårvägståg icke kunnat på betryggande sätt fullgöra vad honom ålegat, men hade sådan alkoholförtäring skett före färdens avslutande, som lett till en alkoholkoncentration i hans blod av 0,4 promille eller däröver under eller efter färden, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Vad i första stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning i fråga om den som utövat tjänst som avses i § 1.

§ 4

Trafikbefäl vid järnväg eller spårväg, som insett eller bort inse, att någon skulle föra järnvägs- eller spårvägståg eller utöva tjänst som avses i § 1 i strid med vad i § 2 sägs, men underlåter att vidtaga åtgärder för att förhindra gärningen, dömes till dagsböter.

§ 5

Har förare av järnvägs- eller spårvägståg eller annan befattningshavare, som avses i § 1, ådömts:

1. straff för förseelse som han begått då han förrättade tjänst i järnvägs- eller spårvägstrafik;

2. straff för olovligt tillgrepp av motorfordon eller för förseelse mot lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott;

3. straff för förseelse mot 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken;

4. straff för brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, vid vars begående han varit berusad, så att det framgått av hans åtbörder eller tal; eller

5. fängelse, ungdomsfängelse eller internering för brott mot stadgande i 3 kap. 1—7 §§ eller 8 § andra stycket eller 10 §, 4 kap. 1—7 §§, 6 kap. 1, 2 eller 10 §, 13 kap. eller 17 kap. 1—4 §§ brottsbalken,

åligger det domstolen eller, där straffet ådömts av befattningshavare vid krigsmakten, denne att ofördröjligen översända avskrift av domen eller beslutet till järnvägs- eller spårvägsföretaget; och skall motsvarande skyldighet åvila domstol, som eljest meddelat dom eller beslut i mål, vari lägre domstol eller befattningshavare vid krigsmakten ådömt straff eller annan påföljd som nyss sagts.

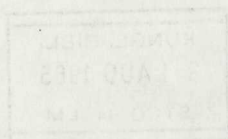
§ 6

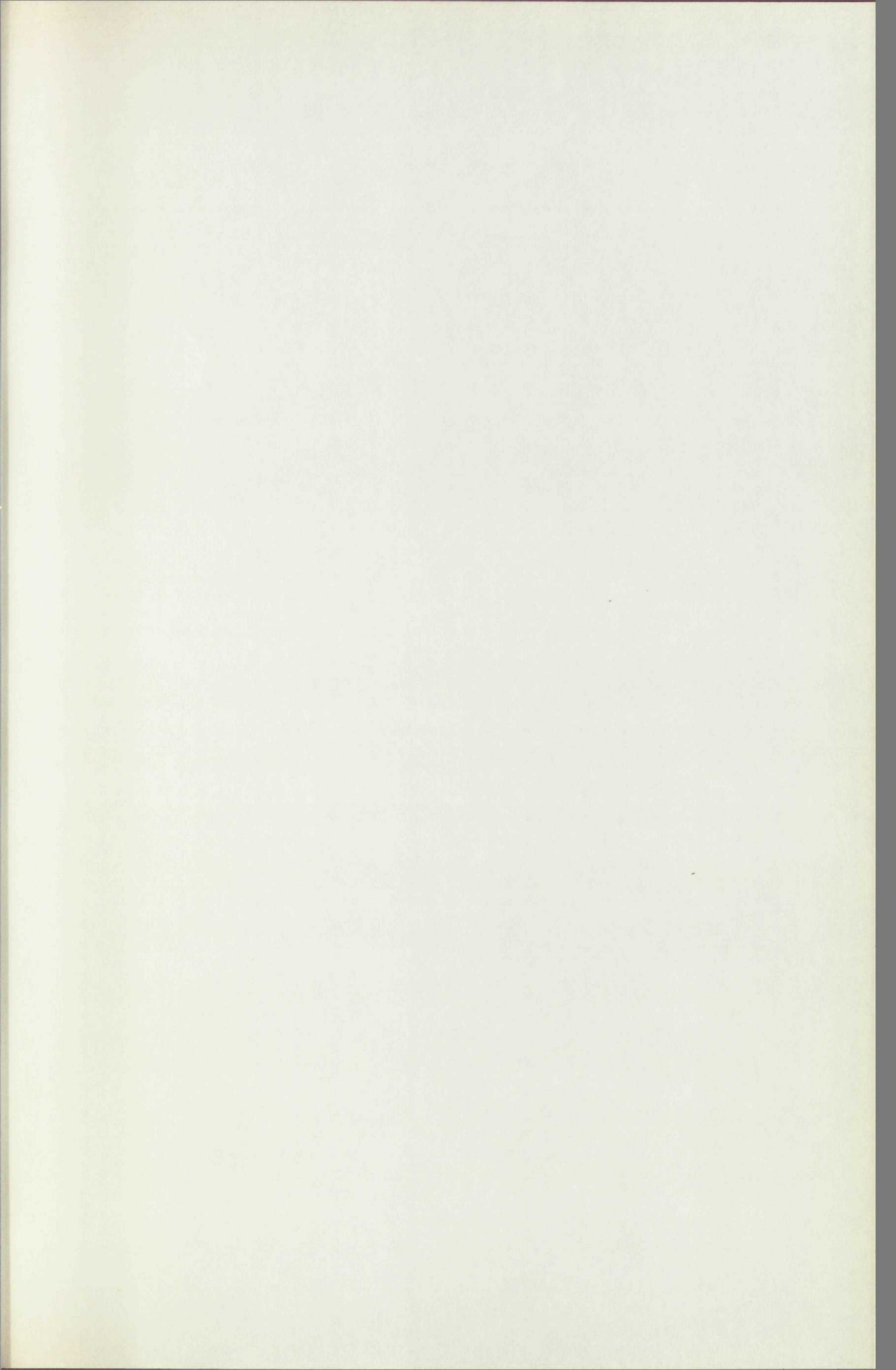
Återkallas körkort för motorfordon för förare av järnvägs- eller spårvägståg eller annan befattningshavare, som avses i § 1, eller har nykterhetsnämnd beslutit ställa sådan person under övervakning enligt 15 § lagen om nykterhetsvård, eller har nämnden till länsstyrelsen ingivit ansökan att sådan körkortsinnehavare måtte intagas på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare, skall den länsstyrelse som utfärdat körkortet så snart ske kan sända meddelande om förhållandet till järnvägs- eller spårvägsföretaget.

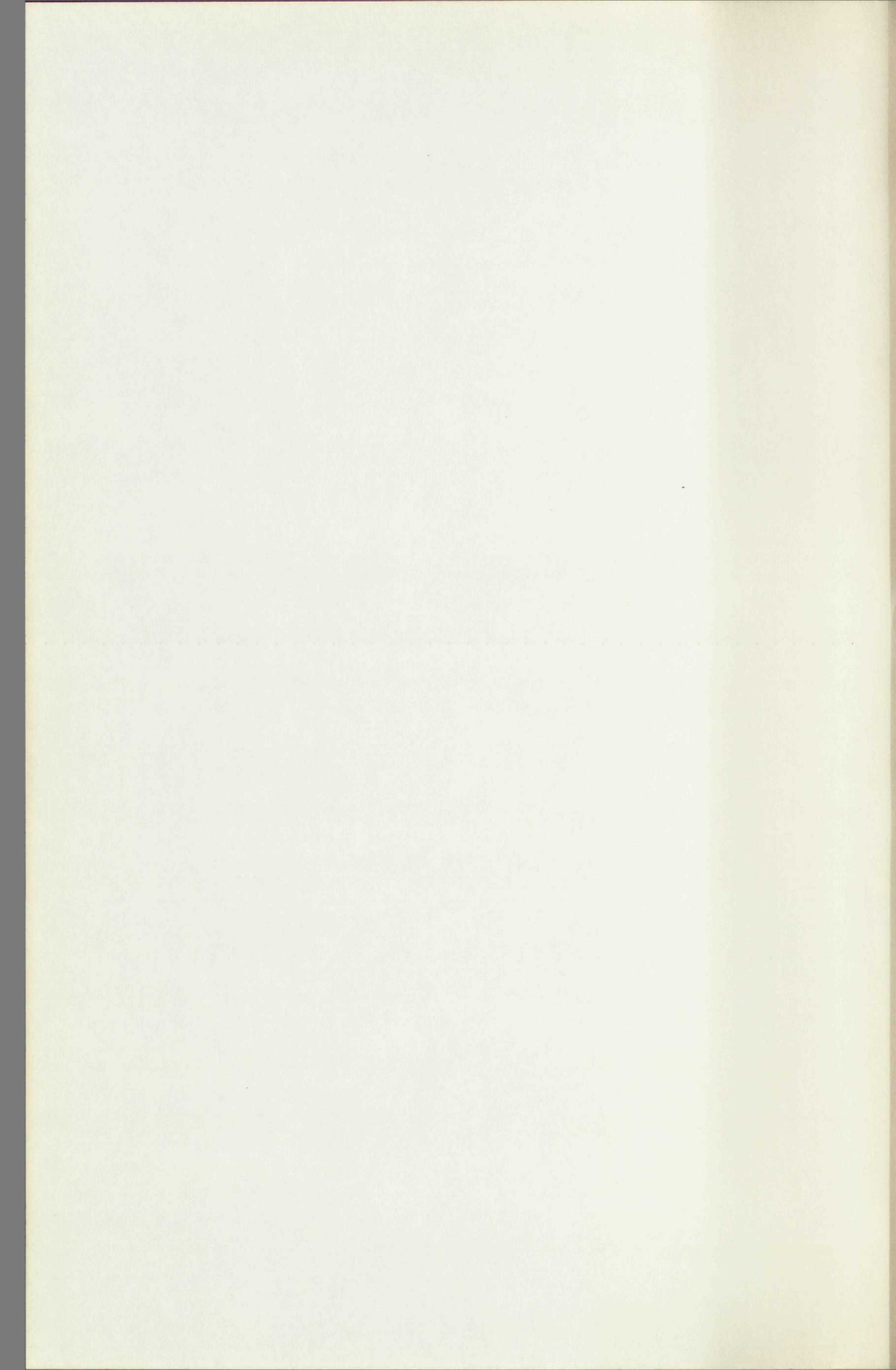
Finner nykterhetsnämnd i annat fall än som nämnts i första stycket, att viss persons lämplighet som förare av järnvägs- eller spårvägståg eller i annan befattning, som avses i § 1, bör omprövas till följd av dennes alkoholmissbruk, åligger det nämnden att ofördröjligen sända meddelande därom till järnvägs- eller spårvägsföretaget.

§ 7

Med järnvägs- och spårvägståg avses i denna lag varje maskindrivet fordon, som löper på skenor.







NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1965

1. Transportekonomisk forskning i Norden.
3. Enkelte mellemriksveger mellom Norge og Sverige.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1: Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. [2] Del 2: Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. [3]
Rättegångshjälp. [13]
Godtrosförvärv av lösöre. [14]
Fastställande av faderskapet till barn utom äktenskap. [17]
Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispasch. Ansvarsbestämmelser m. m. [18]
Dagstidningarnas ekonomiska villkor. [22]
Ändringar i ensittarlagen m. m. [26]
Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 4. Kap. 7, 8, 9 och 10 i förslaget till regeringsform samt övergångsbestämmelserna. [34]

Utrikesdepartementet

Sveriges sjöterritorium. [1]

Socialdepartementet

Tandvårdsförsäkring. [4]
Institutet för arbetshygien och arbetsfysiologi. [24]

Kommunikationsdepartementet

Skånes och Hallands vattenförsörjning. [8]
Friluftslivet i Sverige. Del II. Friluftslivet i samhällsplaneringen. [19]
1960 års radioutredning. 1. Radions och televisionens framtid i Sverige I. Bakgrund och förutsättningar, programfrågor. Organisations- och finansieringsfrågor. [20] 2. Radions och televisionens framtid i

Sverige II. Bildnings- och undervisningsverksamhet. Forskningsfrågor. [21]
Vägmärken. [33]
Nykterhet i trafik. [35]

Finansdepartementet

Måttenheter. [5]
Uppbördsfrågor. [23]
Nytt skattesytsem. Remissyttranden. [28]

Ecklesiastikdepartementet

Antikvitetskollegiet. [10]
1963 års universitets- och högskolekommitté 1. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader I. [11] 2. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader II. Specialutredningar. [12]
De svenska utlandsförsamlingarnas ekonomi. [15]
1960 års lärarutbildningssakkunniga III. 1. Studienplaner för lärarutbildning. [25] 2. Lärarutbildningen IV: 1. [29] 3. Lärarutbildningen IV: 2. [30] 4. Specialundersökningar om lärarutbildning V. [31]

Jordbruksdepartementet

Ny jordförvärvslag. [16]
1960 års jordbruksutredning. 1. De svenska jordbruksprodukternas distributions- och marginalförhållanden. [27]

Inrikesdepartementet

Om den kommunala självstyrelsens lokala förankring. [6]
Praktik- och feriearbetsförmedling. [7]
Arbetsmarknadspolitik. [9]
Höjd bostadsstandard. [32]

Esselte Stockholm 1965

