

Frumvarp til laga

um breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum.

(Lagt fyrir Alþingi á 132. löggjafarþingi 2005–2006.)

1. gr.

238. gr. laganna orðast svo:

Ef skipverji eða annar starfsmaður, sem hefur með hendi starfa í skipi, er við stjórn skips eða reynir að stjórna skipi, hefur orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu varðar það sektum eða fangelsi allt að fjórum árum.

Ef skipverji eða annar starfsmaður, sem hefur með hendi starfa í skipi, er við stjórn skips eða reynir að stjórna skipi, er vegna neyslu áfengis, ofskynjunarefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna, vegna sjúkdóms eða þreytu eða af öðrum orsökum, óhæfur til að rækja starfann á fullnægjandi hátt, varðar það sektum eða fangelsi allt að tveimur árum.

Ákvæði 1. og 2. mgr. skulu einnig gilda um þá sem stjórna skipaferðum eða veita öryggisþjónustu vegna skipaferða.

Nú er vándamagn í blóði aðila sem nánar greinir í 2. mgr. yfir 0,5% eða vándamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,25 milligrömmum í lítra lofts eða meira og telst hlutaðeigandi þá undir áhrifum áfengis og ekki hæfur til þess starfa sem getur í 2. mgr. Það leysir viðkomandi ekki undan sök þótt hann haldi vándamagn í blóði sínu minna.

Aðila skv. 2. mgr. er skylt, að kröfu lögreglu eða annarra sem með löggæsluvald fara, að gangast undir öndunarpróf með þeim hætti sem lögregla ákveður þegar ástæða er til að ætla að viðkomandi hafi brotið gegn ákvæðum þessarar greinar. Honum er jafnframt skylt að hlíta kröfu sömu aðila um að láta flytja sig til læknis til rannsóknar, þar á meðal til blóð- og þvag-rannsóknar, og að hlíta nauðsynlegri meðferð læknis.

Skip merkir í þessari grein sérhvert fljótandi far, óháð lengd eða knúningsmáta. Með stjórn skips er einnig átt við vélstjórn og önnur ábyrgðarstörf um borð í skipi.

2. gr.

Á eftir 238. gr. laganna kemur ný grein, 238. gr. a, sem orðast svo:

Í refsíðmi skv. 238. gr. má enn fremur, ef sérstaklega miklar sakir eru, ákveða að dómfelldi skuli sviptur starfsréttindum ákveðinn tíma, þó ekki í skemmri tíma en þrjá mánuði og allt að fimm árum eða ævilangt.

Sé um skipstjórnarréttindi að ræða skal þá jafnframt tekið fram í dóminum hvort dómfelldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviptur skipstjórnarréttindum. Að sama skapi skal ákveðið hvort stýrimenn, vélstjórar eða aðrir sem ákveðið er að skuli sviptir starfsréttindum megi gegna öðrum réttindaminni störfum. Dómstóll sá, er dæmir slíkan dóm, skal svo fljótt sem unnt er senda samgönguráðuneytinu eftirrit af dóminum, svo og atvinnuskírteini dóm-

fellda. Ef dómurinn heimilar dómfellda að gegna annarri stöðu lætur ráðuneytið honum í té skírteini þar að lútandi.

Hafi dómfelldi verið sviptur atvinnuréttindum tímabundið og tvö ár að minnsta kosti eru liðin frá dómsuppsögu og sérstakar ástæður mæla með því getur samgönguráðherra veitt dómfellda aftur atvinnuréttindi enda þótt sá tími, sem tilgreindur er í dóminum, sé eigi liðinn. Hafi dómfelldi verið sviptur atvinnuréttindum ævilangt getur samgönguráðherra, með sama skilorði og fyrr greinir, veitt honum aftur atvinnuréttindi þegar a.m.k. þrjú ár eru liðin frá dómsuppsögu.

Áfrýjun dóms frestar ekki framkvæmd réttindasviptingar. Nú telur meiri hluti dómenda í sjóprófi að aðili hafi unnið til réttindasviptingar og að brýna nauðsyn beri til þeirrar sviptingar og getur hann þá svipt hann atvinnuréttindum til bráðabirgða með úrskurði en dómstóll sá, er fer með viðkomandi refsímál, getur þó hvenær sem er hrundið þeirri ákvörðun hans þannig að viðkomandi haldi réttindum sínum þar til dómur gengur.

Hafi meiri hluti dómenda í sjóprófi eigi beitt fyrrgreindri heimild sinni hefur viðkomandi dómstóll heimild til að ákvarða réttindasviptingu til bráðabirgða með sama skilorði og fyrr greinir.

Hafi skipverji verið sviptur atvinnuréttindum til bráðabirgða samkvæmt því sem fyrr segir skal ákveðið í dómi hvort sá tími skuli dragast frá endanlegum sviptingartíma.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á einni grein siglingalaga, 238. gr., sem varðar öryggi á sjó og viðurlög vegna hættulegrar hegðunar eða ástands skipstjóra, skipverja eða annarra starfsmanna.

Gildissvið.

Gildissvið núgildandi ákvæða siglingalaga vegna ölvunar skipverja er mjög þröngt, en það tekur einungis til skipa stærri en 6 m og 238. gr. tekur ekki til annarra skipverja en skipstjóra. Jafnframt hefur orðalag sumra ákvæða greinarinnar ekki þótt nægilega skýrt og beiting þeirra erfið í framkvæmd.

Í þessari tillögu að breytingum á 238. gr. siglingalaga hefur núverandi ákvæðum um refsingar og réttindasviptingu samkvæmt siglingalögum verið breytt, m.a. með hliðsjón af ákvæðum umferðar- og loftferðalaga. Ákvæðinu hefur verið skipt upp og lagt til að sett verði ný grein sem innihaldi einungis ákvæði um réttindasviptingar. Jafnframt er lagt til að greinarnar taki til fleiri áhafnarmeðlima en eingöngu til skipstjóra eins og núgildandi ákvæði gera.

Prómillmörk.

Nauðsynlegt þykir að setja í lög ákvæði um prómillmörk, þ.e. að fortakslaust sé refsivert að starfa á skipi fari áfengismagn í blóði yfir ákveðin takmörk, en svipuð ákvæði er að finna bæði í lögum um loftferðir og umferðarlögum. Slík ákvæði er víðast hvar að finna í lögum varðandi siglingar hjá nágrannalöndum okkar, m.a. hafa Finnar og Norðmenn sett ný ákvæði um þetta á síðustu misserum. Algennt er að miðað sé við svipuð prómillmörk og hér er gert. Núgildandi ákvæði mæla eingöngu fyrir um að það varði sektum ef skipstjóri telst ófær um að stýra skipi, en það hefur ekki verið talið nægjanlega skýrt orðalag.

Jafnframt er lagt til að lögfest verði ákvæði um sönnunargildi öndunarmælinga fyrir dómi og að slík mæling teljist fullnægjandi sönnun um ölvunarástand einstaklings. Hér er því lagt til að sett verði í lögin viðmið um það hvenær telja megi skipstjóra og aðra þá sem starfa á skipi óhæfa til starfa síns sökum ölvunar.

Núgildandi löggjöf.

Í núgildandi lögum vantar raunhæf úrræði vegna ölvunar- eða fíkniefnanotkunar skipverja við störf sín. Auk 238. gr. siglingalaga, sem hér er lagt til að verði gerð skýrari og auðveldari í notkun, er almennt ákvæði í 22. gr. áfengislaga, nr. 75/1998, vegna starfa flugmanna, bifreiðarstjóra, skipstjóra, stýrimanna, bátsformanna og vélstjóra undir áhrifum áfengis, en brot gegn því varða réttindamissi og sektum eða fangelsi skv. 27. gr. laganna. Loks mætti nefna 3. tölul. 17. gr. laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, um að skip skuli teljast óhaffært sé skipshöfn svo áfátt eða með tilliti til öryggis skipsins og þeirra manna sem skipinu fylgja að telja verður vegna sjóferðar þeirrar er skipið skal fara að hættulegra sé að vera í förum með það en venjulegt er.

Dómaframkvæmd.

Sem dæmi úr dómaframkvæmd, þar sem menn hafa orðið uppvísir að ölvun við skipstjórn, mætti nefna dóm Hæstaréttar frá 3. nóvember 1994, bls. 2215 í dómasafni 1994, þar sem ákært var fyrir brot gegn 2. mgr. 238. gr. siglingalaga og 24. gr. þágildandi áfengislaga sem er sama efnis og áður nefnd 22. gr. núgildandi áfengislaga. Brast lögreglustjóranum í Reykjavík ákærvald um brot gegn siglingalögum enda hafði hann samkvæmt þágildandi 27. gr. laga um meðferð opinberra mála ekki heimild til að höfða mál fyrir brot gegn öðrum lögum en umferðarlögum og áfengislögum þegar þyngri viðurlög en sektir eða upptaka eigna lægju við. Þótti sekt á hendur ákærða vegna brots á ákvæði áfengislaga hæfilega ákveðin 100.000 kr., ásamt því að hann var sviptur skipstjórnarréttindum í 12 mánuði.

Erfitt getur verið að sýna með nægilegri vissu að brotið hafi verið gegn núverandi 2. mgr. 238. gr., þ.e. að skipstjóri hafi með neyslu áfengis eða fíkniefna reynst ófær um að gegna starfi sínu á fullnægjandi hátt. Í tveimur málum sem fóru fyrir héraðsdóm Reykjavíkur árið 2002, mál nr. 3148/2002 frá 29. október og nr. 3126/2002 frá 6. desember, var ekki reynt að koma ákæru fyrir brot gegn 2. mgr. 238. gr. að. Hins vegar var sakfelld í þeim báðum fyrir brot gegn 22. gr. áfengislaga. Í síðarnefnda málinu reyndist alkóhólmagn í blóði ákærða 0,98 prómill. Héraðsdómur dæmdi hann til greiðslu 75.000 kr. sektar og svipti hann rétti til skipstjórnar í 6 mánuði á grundvelli áfengislaga. Einnig var ákært fyrir sambærilegt ákvæði og nú er að finna í 3. tölul. 17. gr. siglingalaga, sem áður var nefnt, en dómarrinn taldi ekkert fram komið sem stýddi það að áfengisneysla skipstjórans hefði leitt til óhaffæris skipsins, og var hann því sýknaður af þeim lið. Forvitnilegt hefði verið að fá álit Hæstaréttar á þessu álitaefni, enda um skip í farþegaflutningum að ræða og mætti vel rökstyðja að hættulegra hafi verið að vera í förum með skipið en venjulegt hafi verið. Skipstjórinn sem um var að ræða lést hins vegar áður en hægt var að áfrýja málinu.

Þróun á alþjóðavísu.

Í Noregi voru nýlega settar nokkuð strangar reglur um refsiverð prómillmörk áfengis í blóði í kjölfar þess að norski togarinn Murman sökk undan ströndum landsins árið 2002 (lög nr. 10/2004 um breytingar á sjöloven), en skipstjóri skipsins mældist eftir slysið með áfengismagn í blóði sem nam 1,9 prómillum. Þar er nú refsivert fyrir þá sem starfa á skipum sem

eru lengri en 15 m að vera með hærra hlutfall en 0,2 prómill af áfengi í blóði (sömu mörk og eru fyrir bifreiðarstjóra), en mörkin eru 0,8 fyrir önnur skip. Í Þýskalandi er fyrirhugað að prómillmörk verði sett í 0,5 varðandi siglingar skipa eftir að tankskipið Ena 2 sókk við Hamborg á síðasta ári og 960 tonn af brennisteinssýru fóru í hafið. Skipstjóri skipsins mældist með 2,19 prómilla áfengismagn í blóði. Þjóðverjar hafa lagt til við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) að ákvæði um þetta verði sett í STCW-samþykktina eða SOLAS.

Í B-hluta STCW-samþykktar IMO er mælt til þess að stjórnvöld setji reglur um 0,08% hámarks magn áfengis í blóði (blood alcohol level – BAC) sem lágmarkskröfu. Þess skal getið að skv. 1. gr. gildandi laga ná siglingalög til allra skipa sem skráð eða skráningarskyld eru á Íslandi og jafnframt til erlendra skipa, eftir því sem við á, þegar athafnir íslensks framkvæmdarvalds taka til erlendra, enda brjóti það ekki í bága við reglur þjóðaréttarins.

Breytt ákvæði um réttindamissi.

Lagt er til nýtt ákvæði að danskri fyrirmynd um að ákveða skuli í dómi hvort m.a. stýrimenn og vélstjórar geti gegnt lægra settum störfum séu þeir sviptir starfsréttindum, en í gildandi lögum er ákvæði um þetta sem tekur til skipstjóra eingöngu. Lagt er til að gildissvið núgildandi ákvæða um réttindasviptingu sé aukið og látið ná jafnt til skipverja sem annarra starfsmanna, með fyrirmynd í loftferðalögum, en sambærileg ákvæði þeirra taka til flugverja eða annars starfsmanns loftfars.

Auknar heimildir lögregluvalda.

Einnig er lagt til að þvingunarúrræði lögregluvalda séu aukin þannig að lögregla, toll-yfirvöld og Landhelgisgæsla hafi sömu valdheimildir í siglingalögum og lögregla í loftferða- og umferðalögum, til að bregðast við hugsanlegri ölvun skipstjóra og annarra starfsmanna á skipum. Lagt er til að þeir sem fari með lögregluvald geti framkvæmt rannsókn á vínandamagni í útöndunarlofti og fært grunaðan aðila til læknisrannsóknar í sama tilgangi án úrskurðar dómara, en samkvæmt núgildandi ákvæðum er sú leið ein fær að biða eftir heimild dómara til þess að framkvæma rannsóknir fáist ekki samþykki viðkomandi.

Brotlegt að stjórna eða reyna að stjórna (tilraun til stjórnunar).

Lagt er til að það verði jafnframt gert refsivert að reyna að stjórna skipi undir áhrifum áfengis eða annarra vímuegja, en slíkt telst nauðsynlegt vegna hugsanlegra sönnunarörðugleika, þegar aðili setur vél skips í gang, en hefur ekki siglt af stað. Í áðurnefndum héraðsdómi nr. 3148/2002 taldist skipstjóri hafa verið undir áhrifum áfengis við stjórn vélar skipsins með því að lögreglan kom að honum undir áhrifum áfengis með vélina í gangi þar sem skipið lá við landfestar við Grandagarð. Var honum ákveðin 50.000 kr. sekt ásamt því að hann var sviptur skipstjórnaréttindum í einn mánuð. Hinu tillagða ákvæði er ætlað að styrkja þau sjónarmið sem þar koma fram.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. mgr. er fjölgað þeim aðilum sem fallið geta undir ákvæðið þannig að það sé ekki einungis skipstjóri sem getur sætt ábyrgð vegna vanrækslu í starfi sem veldur sjóslysi. Er þetta til samræmis við þau sjónarmið frumvarpsins að það sé ekki aðeins skipstjóri sem verði að getað hugsað skýrt og brugðist skjótt við.

Lagt er til í 2. mgr. að fleiri en einungis skipstjóri geti skapað sér refsíabyrgð fyrir að vera undir áhrifum efna við störf sín. Orðalagi ákvæðisins er einnig breytt á þann hátt að nú er skilyrði að viðkomandi teljist óhæfur til að rækja starfann, en hann þarf ekki að hafa talist ófær líkt og áður var.

Ákvæði 3. mgr. greinarinnar er nýmæli, en í henni er mælt fyrir um að þegar ákveðið magn áfengis mælist í einstaklingi skuli telja að hann geti ekki rækt starfa sinn á fullnægjandi hátt. Hér þarf því ekki að liggja fyrir játning þar að lútandi, vitnaskýrslur um ástand viðkomandi eða yfirgnæfandi líkur á því að ástand hans hafi verið sem hér segir, t.d. þegar áfengismagnið fer yfir 1 prómill. Lagt er til að miða við 0,5 prómill líkt og gert er í umferðarlögum, en til samanburðar er miðað við 0,8 í viðmiðunarreglum IMO og 0,2–0,8 í Noregi. Að auki er hér bætt við sakarlíkindareglu sem er bæði að finna í loftferða- og umferðarlögum, en samkvæmt henni stoðar ekki að bera fyrir sig að maður hafi talið áfengismagn innan leyfilegra marka heldur er það áfengismagnið sem ræður.

Lagt er til að teknar verði upp í 4. mgr. heimildir fyrir handhafa lögregluvalds til þess að láta menn gangast undir blóð- og þvagsýnatöku í þágu opinbers máls þegar rökstudd ástæða er til. Slíkar heimildir er að finna í loftferða- og umferðarlögum og eru til þess ætlaðar að sakborningur geti ekki spillt rannsóknarhagsmunum með því að bíða þurfi eftir úrskurði dómara til þess að beita umræddum úrræðum.

Niðurlagi greinarinnar er ætlað að víkka gildissvið hennar, en það er nú bundið við skráð eða skráningarskyld skip, þ.e. skip lengri en 6 m. Telja verður að þeir sem eru við stjórn skemmtibáta og annarra minni skipa geti valdið sjálfum sér eða öðrum tjóni með vanrækslu sinni eða með því að sigla undir áhrifum áfengis, vímuefna og annarra örvandi eða slævandi efna. Því eru ríkar ástæður til þess að láta greinina taka til þeirra líka.

Um 2. gr.

Í greininni er lagt til að fleiri en skipstjóri geti misst atvinnuréttindi sín og í beinu framhaldi lagt til að mæla megi fyrir um það í dómi að sá sem sviptur er megi gegna réttindaminni störfum en þeim sem hann var sviptur réttindum til að starfa við.

Að öðru leyti eru ákvæði greinarinnar að mestu óbreytt frá gildandi 3.–6. mgr. 238. gr. siglingalaga, utan þess að röðun ákvæða hefur verið breytt lítillega.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum.

Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á einni grein siglingalaga, 238. gr., sem varðar öryggi á sjó og viðurlög vegna hættulegrar hegðunar skipstjóra.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi aukinn kostnað í för með sér fyrir ríkissjóð.