



Svenska Kryssarklubben

Stockholm 2019-09-09

Svenska Båtunionens och Svenska Kryssarklubbens gemensamma kommentarer gällande Justitiedepartementets utredning i vissa frågor avseende trafikbrott och sjöfylleri Ju 2018:F.

Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben har beslutat att sammanställa ett gemensamt svar från båtlivets organisationer. Svenska Båtunionen är paraplyorganisation för cirka 900 båtklubbar som tillsammans organiserar cirka 170 000 medlemmar. Svenska Kryssarklubben är världens största båtklubb och organiserar cirka 42 000 direktanslutna medlemmar.

Båtorganisationernas svar är sammanställt av Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen och Lars Eric Ericson, styrelseledamot, Svenska Kryssarklubben. Sammanställningen av rättspraxis är gjord av Hugo Tiberg, Institutet för Sjö rätt i samarbete med advokat Per-Göran Traung på organisationernas uppdrag.

Inledning

Det är tillåtet att dricka alkohol i sin egen båt i Sverige och det är upp till den enskilde individen att avgöra hur mycket. Båten är också samtidigt både bostad och forskaffningsmedel vilket gör att frågan om alkohol får ytterligare en dimension. I detta fall ställs frågan om alkoholkonsumtion i en kontext som avser sjösäkerhet, vilket är en av våra organisationers kärnfrågor.

Med grund i olycksstatistik insamlad inom Nordiska Båtrådet och European Boating Association kan vi dra slutsatsen att både utifrån antalet omkomna/100 000 båtlivsutövare och i faktiska siffror är Sverige världsledande avseende sjösäkerhet. Det anser vi är resultatet av ett gemensamt och långsiktigt påverkansarbete inom såväl båtorganisationer som det övriga samhället.

Vi har i vårt svar valt att utgå ifrån frågeställningen om 0,2-promillegränsen har ökat sjösäkerheten genom att titta dels på rättspraxis och dels på olycksstatistik. Vi avstår från att lägga moraliska aspekter på alkoholkonsumtion eller att se frågan ur ett alkoholpolitiskt perspektiv.

Allmänt (sammanställningen gjord av Hugo Tiberg och Per-Göran Traung)

Före 2010 gällde i sjölagen en regel att grovt sjöfylleri presumerades för förande av båt vid en alkoholkoncentration över 1 promille, medan vanlig påverkan under denna gräns bedömdes enligt omständigheterna, varvid sjöfylleri i ett fall av klumpig tilläggning antagits vid strax över 0,2 promille (Gbg B 13446-09).

År 2010 genomfördes en 0,2-promilleregeln, utifrån antagande att alkoholintag i sjöfart liksom vid landtrafik allmänt medförde starkt ökade risker, samt preciseringar av regeln

om grovt sjöfylleri samt om tillåtlighet av slumpvisa alkoholkontroller. De nya reglerna kritiserades allmänt och invändningar anfördes bland annat från Institutet för Sjö rätt och annan Transporträtt vid Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet). Kritiken framhöll särskilt att landtrafiken skilde sig alltför mycket från sjötrafik för att dess regler skulle lämpa sig att överföras till detta område.

Invändningarna avsåg särskilt den nya 0,2-promilleregeln, som innebär att en "billiknande" båt god för 15 knop liksom en större båt, av minst 10 m längd, ej får framföras eller annars hanteras av den som har över 0,2 promille blodalkohol vid äventyr av straff för vanligt sjöfylleri.

Sjöriskers beroende av alkoholhalter

Intox konstaterar med stöd av cirka 350 domar, mest före den nya regleringen då lagföring vanligen förutsatte sekundärbrott som mörker- eller fortkörning, att 307 av dessa hänförs till grovt sjöfylleri och endast 33 till de lägre halterna. Än tydligare är antalet döda eller skadade, där så gott som alla grundades på alkoholhalter över 1 promille (*Riskbild* s. 533). Under nya regleringen, som på grund av nu tillåtna slumpkontroller kan antas vara mer representativ, visar sekundärbrott fortsatt stark övervikt där alkoholhalten hos den kontrollerade överstigit 1 promille, medan skadefallen är så gott som helt begränsade till dessa grova berusningsfall (se närmare *Riskbild* s. 535).

Av den fortsatta utvecklingen har vi som kontrollåtgärd huvudsakligen begränsat oss till att konstatera om bilden överensstämmer med vad som framkommer från praxis under åren efter 2013. Från dessa år har hittats 114 fall som kan bedömas någorlunda, varav 36 för vanligt sjöfylleri visar 3 sekundärbrott (fartöverskridande respektive ljusbrist) och ingen skada, medan 68 fall av grovt sjöfylleri visar 21 sekundärbrott, vanligen utan särskilt åtal, och 15 skadefall.

Bedömningssvårigheter vid sjökontroll

Ett problem med sjökontroller är att det ibland är svårt att ta prov på plats, så att den misstänkte kan behöva föras iland för detta, varvid alkoholhalten vanligen har gått ner. Det gäller inte minst efter olyckor, jämför Stockholm B 16576-09 härnedan, och V Sveriges HovR B 2915-10 där körning i Grebbestad krävde provtagning i Strömstad, dit den misstänkte fick föras med polisbil. Den osäkerhet som kan ligga i en sen bedömning visar sig ibland för passerande handelsfartyg, där kontroll i samband med en inträffad händelse kan bli mycket fördröjd, så i Malmö B 2929-17, där anländ lots fann befälhavaren berusad varvid denne genast fråntogs sitt befäl och berusningsgraden i tjänst ej ansågs kunna bedömas vid alkomätning efter hamnanlöp.

Även om alltså fördröjd provtagning kan dölja en del fall av reellt högre promille vid körningen än som kunnat fastställas vid prov, förblir både sekundärbrott och skadefrekvens obetydliga vid fastställt vanligt sjöfylleri, och siffrorna kan knappast motivera ett bibehållande av den införda 0,2-promillesgränsen för automatiskt sjöfylleribrott. Äldre material visar dock några tveksamma fall.

Strax före den nya regelns införande grundstötte en båt vid 23-tiden en kväll så hårt att två ombord kastades i sjön och drunknade; prov på föraren som kunde tas först kl. 6 följande morgon visade ett spelrum av 0,82 och 1,87 promille, varav domstolarna Stockholm B 16576-09 och Svea B 2919-09 valde det lägre. I Attunda B 5973-07

befanns en båtförare ha en uppräknad promillehalt av "minst 0,79 promille" 3,5 timmar efter en båtolycka som medförde ett dödsfall, vilket rätten antog kunna tillskrivas andra omständigheter än alkoholpåverkan. Osäkerheten med anledning av sådana fall ska upptas avslutningsvis.

Straffmätning vid sjö- och vägrisker

I straffmätningshänseende har rättspraxis numera påverkats av förståelse av att sjörisker skiljer sig från vägrisker. Medan lagändringen 2010 enligt förarbeten (Prop. 2009/10:56) grundades på antagen likhet mellan sjö- och vägtrafik, har HD i NJA 2012 s. 369 framhållit betydande skillnader, vilka numera allmänt åberopas för straffmätning.

Tillämpning av sjöfyllerireglerna

Riskbild framhåller att den låga skaderisken vid vanligt sjöfylleri kunde väntas medföra en återhållsam tillämpning av 0,2-promilleregeln men att rättspraxis tvärtom visat på en mycket extensiv tillämpning. Denna tendens har i stort sett fortsatt efter 2013.

Förande

Enligt *Riskbild* har domstolarna med utgångspunkt i vägtrafiken sett det ansvarsgrundande *framförandet* såsom *styrning* av vederbörande båt och knappast den vanligen viktigare uppgiften navigering eller ordergivning (en gräns är Svea B 5492-12, där en 7-årig som styrde från sin fars knä ej sågs som befälhavare; jfr Uddevalla B 3709-10). Domstolarnas allmänt extensiva praxis har dock fortsatt för nöjesbåtar och tillämpas genomgående för sådana till skillnad från handelsfartyg.

Liksom tidigare anses *förande* inte kräva att en motordriven båt använder motorn, utan det har ansetts räcka att man lossat förtöjningar för att gå ut, Svea HovR B 9901-11, avvikande dock Nacka B 4345-15. Ohållbart långt går Sundsvall B 1875-15 som håller en båtägare ansvarig med efter förtärt alkohol för att ha flyttat båten genom att från land dra den några meter med förtampen!

När väl resan börjat, ses den inte som *avslutad* genom att motordriften avbryts och båten får driva, Svea HovR B 2258-18; ej heller ankring på en oskyddad plats ger skäl att se resan som avslutad, Södertörn B 15354-18. Avvikande Nacka B 306-18 för drivande föranlett av motorfel är knappast i linje med övrig praxis.

En vanlig fråga är *vem* som kört, när en person med visad alkoholhalt bestrider körning. Har personen provblåst på uppmaning, godtas ofta bevakningspersonalens uppgift om att han/hon kört, Sthlm B 8528-14, Luleå B 2643-16, Västmanland B 632-16, Hudiksvall B 1878-16 (osannolikt bestridande, båda fällda), Sthlm B 16993-17, Sundsvall B 1846-17, Nacka B 6616-18; annorlunda om det funnits grund för missuppfattning, Nacka B1546-15, Sthlm B 13442-18, Nacka 306-18 och Nacka B 7492-18 (pappa stannade motorn). Jfr V.Sverige i B 23222-14 (ovisst vem som kört då båda var medvetlösa av kollisionsskador).

Om den vanlige föraren på grund av alkoholintag överlämnar styrningen till en annan, kan det finnas moment i förandet, till exempel tilläggning som den anförtrödde föraren inte behärskar, och det kan då verka lämpligt att tillfälligt återlämna kontrollen till den kunnigare. I *Riskbild* s. 535 nämns att domstolarna inte ser sådan kort körning som någon ursäkt utan har hållit den återtagande föraren fullt ansvarig, vilket fortsatt tillämpas, Sthlm B 8528-14, Svea B 6710-16, Nyköping B2282-16.

Eftersupning

Alkoholintag efter men utan samband med en sjöfyllerihändelse ses ej som klandervärt (jfr Svea HovR B 3895-14), såvida det inte sker inför en trolig alkoholkontroll (*eftersupning*) eller påstås vid en sådan kontroll; handlingen kan då ses som ett försök att undgå sjöfylleristraf och bör med skäl betraktas med misstänksamhet. I England tillämpas en presumtion mot sådant, dvs man hänför den uppmätta halten till körningen, medan det i Norge t.o.m. råder förbud mot eftersupning när den berörde haft anledning förvänta kontroll.

I *Riskbild* framhålls att eftersupning eller påstådd sådan ofta godtagits i svensk rätt, såsom Attunda B 9481-13 (vid skadebringande grundstötning utanför eget hus!), Norrköping B 2502-12 (nedräknat till vanligt sjöfylleri), men det har underkänts i V Sverige B 5122-15 och i Hudiksvall B 1878-16, jfr Svea B 2250-18. Eftersom påståenden om eftersupning ter sig som antingen konstruerade eller rentav trotsiga, verkar den engelska metoden om presumtion mot sådant att ha bättre fog för sig än ett allmänt godtagande.

Nöd och tvång

Brottsbalkens stadgar i 24 kap. 4 § att den som handlar i nöd fritas från straffansvar. I *Riskbild* s. 535 f påpekas att nödvändig båtflyttning på grund av vindskifte ej får ske av en påverkad i säkert läge utan först när situationen blivit farlig! I Haparanda B 413-13 tilläts ej körning i lätt påverkat tillstånd för att få medicin till ett sjukt barn. Nu finns två något motstridiga domar om fall där föraren lämnat sin styrplats så att någon måst ta över, nämligen Svea B 11219-14 där en dotter som ombetts köra lämnade sin plats och fadern hölls ansvarig för övertagande samt Västmanland B 5841-16 där en påverkad förare vid åsyn av KBV lämnade styrplatsen varvid den likaså påverkade flickvännen som nödgats ta över och stoppa båten frikändes. I Gävle B2471-15 godtogs ej som nöd att en påverkad båtägare känt sig tvungen att köra hem på grund av oro för sin mors hälsa.

Några fall finns där flyttning på order från hamnvakt eller dylik ej setts som ursäkt men väl orsak till viss nedsättning, Västmanland B 5752-14 och Sundsvall B 1518-15. I Nacka B 2156-13, där en båtägare upprepat tillsagts att lämna en brygga men senare såg sig på drift med kapade förtöjningar, angavs nöd kunna åberopas endast för att återgå till den "förbjudna" bryggan men ej – som skett – för att uppsöka en godtagbar plats!

Fartkapacitet

Domstolarna har fortsatt tillämpat ansvarskriteriet möjliga 15 knop på helt olastad båt i gott tillstånd, även om båten med aktuell belastning eller i aktuellt skick varit oförmögen att nå sådan hastighet, Norrköping B 2508-13, Svea 4386-14, Svea B 1727-15, Göteborg B 6452-15, med flera.

Sammanfattning och rekommendation

Svenska Båtunionens och Svenska Kryssarklubbens ifrågasättande avseende väsentligen 0,2-promilleregeln kvarstår och bekräftas ytterligare genom vår sammanställning av rättspraxis vid våra domstolar där domar utdömts vid händelser som inte borde betraktas som straffbara.

I sak kvarstår bedömningen att olycksstatistiken runt 0,2 promille inte har påverkats av lagen och därför inte motiverar den automatiska straffregeln. Ett uttalande av justitieminister Morgan Johanssons i PM inför utvärderingen, att allvarliga skador minskat och att medelvärdet på dödsfall i fritidsbåtolyckor gått ner från 36 stycken per år 2011 till 27 stycken per år 2017 är enligt Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben resultatet av ett målinriktat och intensivt sjösäkerhetsarbete bland båtorganisationer och myndigheter och inte orsakat av införande av promillegränsen.

Sjösäkerhetsrådet har vid flera tillfällen konstaterat att i majoriteten av dödsfall som skett har alkoholhalten hos den omkomne kraftigt överstigit 0,2 promille och att dessa olyckor till största antalet skett i små båtar i inlandsvattendrag eller i hamnar och inte till sjöss under gång med större fritidsbåt.

På grundval av att det inte finns någon statistik som visar att införandet av 0,2-promillegränsen har ökat sjösäkerheten, uppmanar Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben utredaren att ta detta argument i noga beaktande och att i den kommande utredningen beskriva vilka följder lagen fått då den tillämpas i svenska domstolar.

För Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben

Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen
Lars Eric Ericson, Styrelseledamot, Svenska Kryssarklubben

Kontaktpersoner:

Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen: Telefon 08-54585961, e-post: peter@batunionen.se

Lars Eric Ericson, Styrelseledamot Svenska Kryssarklubben: Telefon: 072-5676544, e-post: lars-eric.ericson@telia.com