



Den nya sjöfylleriregeln 0.2 promille – en Vitbok

En kritisk granskning av den nya lagregeln om sjöfylleri som trädde i kraft den 1 juni 2010. Lagen berör närmare en halv miljon båtägare samt besättning.

Vitboken är framtagen av aktionsgruppen *Båtfolket*, en grupp sjöfarare som anser att samhällets resurser ska användas där de behövs, att lagar ska stiftas på saklig grund, uppfylla fundamentala krav på rättssäkerhet samt inte i onödan detaljreglera och moralisera över hur vi medborgare lever våra liv.



båtfolket.se

Förord och uppdateringar till uppdaterad Vitbok - 2016

Under 2011 bildade vi *Båtfolket*. Avsikten är att skapa debatt i flera led och att förse politiker, opinionsbildare och andra beslutsfattare med saklig information så att den missriktade så kallade sjöfyllerilagen omprövas och omarbetas. Låt oss först slå fast: Ingen förordar fylla på sjön. Det är inte vad kritiken mot promillelagen handlar om. Vad vi kritiker däremot visat är att lagen lett till felprioritering av bevakningsresurser, utsatt människor för kontroll utan saklig grund, medfört opåkallad kriminalisering av vardaglig livsföring och kostar skattebetalarna pengar. Alla som sätter sig in i frågan vet att båtliv inte är samma sak som biltrafik. Lika fel är det att ha en lag som likställer dessa två aktiviteter.

Vi går nu in på den sjätte båtsäsongen med denna lagstiftning. Under snart 40 år har antalet allvarliga olyckor minskat och trenden fortsätter. Antalet olyckor är relativt få och inga nya fakta har tillkommit som kan påvisa att den nya sjöregeln om 0.2 promille haft någon positiv betydelse för sjösäkerheten. Vi kan med hjälp av tillgänglig statistik och forskning slå fast: **Sjöfyllerilagen har inte haft någon identifierbar effekt på antalet allvarliga olyckor.**

Debatten kring denna lag har redan från 2012 sakta men säkert övergått från ett hetsigt läge med polariserade åsiktsläger till en mer saklig och resonerande ton. Det är bra. Det är också glädjande att våra stora båtorganisationer stödjer kraven på en utvärdering och omprövning. Vi hoppas att vårt faktafokuserade arbete, där vi också tagit diskussion, varit till stöd. Nu fortsätter vi alltså kampen för ett fortsatt säkert båtliv som baseras på eget ansvar och förnuftiga lagar baserade på kunskap och fakta.

Ett enhälligt civilutskott upprepade 2015 sitt sitt uttalande från 2014 om att en utvärdering/översyn av lagen är viktig och hänsköt igen till regeringen att ta tag i frågan. Men därifrån är det ännu tyst. Det är naturligtvis pinsamt och demokratiskt tvivelaktigt att ingenting händer särskilt med tanke på att en klar majoritet i de politiska blocken före valet gav löften om att arbeta för en översyn. Vi kan bara tolka det sätt på vilket frågan skjuts upp som att man är rädd att fakta ska visa att lagen varit missriktad. För oss är frågan enkel. Det kan aldrig vara fel för en politiker att säga att vi ville väl, men det blev fel. Det är aldrig för sent att justera en dålig och olämplig lag.

Än mer beklagansvärt är att de tongivande personer som drev igenom lagen inte längre sitter i riksdagen och de som nu sitter i riksdagen ogärna vill diskutera frågan. Otaliga gånger har journalister försökt få till debatter i samband med mässor utan att någon vill ställa upp och försvara lagen. Vi har mötts av ett stort mått av främlingsskap från nya politiker som oinsatta i sakfrågan visar upp en stor portion okunskap. De ser inte heller frågans aktualitet, djup och betydelse för samhälle. Det är allvarligt.

Lagens alla brister är något som våra grannländer insett och dragit slutsatser av. Finland (ansvarslag med max 1 ‰) och Norge (0.8 ‰) har beslutat sig för att **inte** kopiera Sveriges promillelag. Danmark reagerar över huvud taget inte på vår tokiga lag utan behåller tryggt sin egen som i korthet innebär en gräns på 0.5 promille för vattenskotrar och andra höghastighetsbåtar. Politiker och tjänstemän i dessa länder har också kunnat konstatera att det sker ytterst få, om ens någon, olycka på grund av promillehalter under 0,8 ‰. I våra Nordiska grannländer har ansvariga tjänstemän uttryckt kritik till den svenska 0.2 lagen. Kritik som är baserat på fakta. I Sverige stöter vi tyvärr inte sällan på det omvända.

Mycket mer går att säga om denna världsunika lag. Ta dig gärna tid att fördjupa dig genom att läsa denna bok. Vi har fakta på vår sida och verkligheten är vår vän.

I din hand har du en uppdaterad version av den vitbok som först publicerades januari 2012. Vitboken är indelad i tre delar:

1. Sammanfattande avsnitt och vad vi kräver
2. En kritisk genomgång på detaljnivå
3. Fakta, referenser, bilagor och länkar

Den är författad och sammanställd av Båtfolkets styrelsemedlemmar och båtälskande talespersoner:

- Mats Edenius. Professor, Uppsala Universitet
- Jim Huzell. Företagare, affärskonsult
- Ulf Hallström. Tidigare Chefposition på Sjöfartsverket och ansvarig för Sjöräddningen i Sverige

Vi vill rikta ett speciellt tack till Professor i Sjörätt Hugo Tiberg som stött oss och ställt material till förfogande. Vi tackar även de jurister, kriminologer, journalister, skärgårdsbor, båtentusiaster, näringsidkare, båtorganisationer, sjöräddare, sjöpolis, politiker m.fl. som bidragit med värdefull information.

Du får gärna referera till denna vitbok och använda dig av materialet. Vi är noga med källkontroll men givetvis kan det ha smugit sig in fel. Kom gärna med förslag till förbättringar och eventuella justeringar av texten inför kommande upplagor.

Mer information om den ideella kampgruppen *Båtfolket* hittar du på www.båtfolket.se. Där finner du även den senaste versionen av detta dokument. Även information om hur du på bästa sätt kan hjälpa oss att få till en förändrad sjöregel. Alla är vi vinnare på en sådan justering. Du kan maila oss på info@båtfolket.se

Några uppdateringar i denna upplaga

Det har justerats och uppdaterats överallt men här några delar som har större uppdateringar:

- 1.4 Båtfolket kräver. I första hand en opartisk utvärdering och omprövning av lagen
- 3.x Omdisponering av detta avsnitts ordningsföljd
- 3.5 Ett antal nya rättsfall som visar hur inkonsekvent lagen tolkas. Lika förutsättningar kan ge frikännande eller SEK 50.000 i böter
- 3.9 Uppdaterad statistik. Perspektiv på olycksnivåer.
- 3.10 Båtunionen, Kryssarklubbens samt Sweboats regeringsskrivelser
- 3.11 Faktastöd till båtfolkets utdelade "argumentkort" i visitkortsformat

Notera. Inför denna version har vi ännu inte tillgång till all statistik för 2015. En uppdatering av Vitboken sker under våren 2016.

Innehållsförteckning

Förord och uppdateringar till uppdaterad Vitbok - 2016	2
1 En ny "sjöfyllerilag" – sammanfattning.....	5
1.1 Vad gäller saken?	5
Skall man verkligen få vara full på sjön?.....	5
Lagen har inte förbättrat sjösäkerheten	6
Myten om alkoholen	6
Konsekvenser. Vilka lagförs?	7
Båtoluckor har minskat i decennier	7
Är en båt en bil med roder och rigg?.....	7
Internationellt.....	8
Nykriminalisering.....	8
Hur skall denna lag kunna utvärderas?	8
Vad har lagen lyckats med?	9
1.2 Slutsatser – sammanfattning.....	9
1.3 Tre illustrerande aktuella rättsfall	11
1.4 <i>Båtfolket</i> kräver:	13
2 En kritisk betraktelse av den nya "sjöfyllerilagen"	14
2.1 Definitionen av "full" och bakgrund till 0.2 lagen	14
2.2 Om "Nolltolerans"	18
2.3 Den irrelevanta jämförelsen mellan biltrafik och båtliv	19
2.4 Förespråkarnas retorik	22
2.5 Kustbevakning och Polis i media.	23
2.6 Konsekvenser av sjöfyllerilagen utöver för den enskilda båtägaren.....	26
3. Fakta, referenser, bilagor och länkar	27
3.1 Forskning om alkohol i vägtrafik	27
3.2 Forskning och utvärdering fritidsbåt	31
3.3 Formell lagtext, beredningsunderlag, remisser och svar	34
3.4 Nykriminaliseringens doktrin. Riksdagens rättesnöre.....	35
3.5 Exempel på rättsfall	37
3.6 Politiska utspel. Motioner och löften om utvärdering	39
3.7 Debatter och opinion.....	40
3.8 Regler utomlands.....	45
3.9 Referenslitteratur, statistik och övriga källor	47
3.10 Båttunionen, Kryssarklubben samt Sweboats regeringsskrivelser	51
3.11 Faktastöd till Båttfolkets distribuerade 12 punkter om 0.2 till sjöss!.....	54

1 En ny "sjöfyllerilag" – sammanfattning

1.1 Vad gäller saken?

Den 1 juni 2010 infördes tre lagjusteringar: en ny regel i sjölagen med väsentligt sänkt promillenivå, alkoholkontrollagen med ökat tillämpningsområde och bestämmelser om ökade befogenheter för kustbevakningen. Dessa förändringar kallas fortsättningsvis för sjöfyllerilagen, sjöfylleriregeln eller sjöpromillelagen.

Sjöfyllerilagen innebär bland annat en fast maxgräns på 0.2 promille alkohol i blodet för att handha en båt. Över denna gräns gör man sig skyldig till så kallat "sjöfylleri". Både den som framför båten (befälhavaren) och personer ombord med uppgifter som har "betydelse för båtens säkra framförande" (övrig besättning) omfattas av reglerna. Polis och kustbevakning har nu även rätt att systematiskt stoppa båtar och kontrollera promillehalten även om ingen misstanke föreligger om att besättningen är påverkad av alkohol eller annat medel.¹

Undantaget till denna 0.2 regel är besättning på båtar under tio meter och som går långsammare än 15 knop. För dem gäller samma regler som den tidigare lagen från 1990. Den tidigare lagen fokuserade på beteende och föreskriver att en befälhavare som är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att han/hon inte kan utföra vad som åligger honom/henne på ett betryggande sätt, kan dömas för sjöfylleri. En så kallad ansvarslag. Vid 1 promille kan grovt sjöfylleri utdömas. Innan 2010 hade kustbevakning och polis inte rätt att stoppa båtar och fartyg för alkoholkontroll utan skälig misstanke, som t ex att båten inte framfördes på ett säkert sätt, att lanternor inte lyste osv.

Nära en halv miljon båtägare ger med besättning uppemot en miljon båtfarare som omfattas av restriktionen.²

Skall man verkligen få vara full på sjön?

"Tycker du verkligen att man ska få köra full på sjön!?" är en provokativ invändning som emellanåt möter oss när vi resonerar om promillelagen. **Vårt svar är ett klart och tydligt nej.** Det har aldrig varit tillåtet och skall heller aldrig vara tillåtet att vara så påverkad av alkohol att det äventyrar sjösäkerheten.

Ingen initierad individ eller intressegrupp som ägnar sig åt båtsporten vill uppmuntra till missbruk av alkohol – eller droger - i samband med båtliv. Men att kriminalisera en person som framför en båt med endast 0.2 promille är en omotiverad gärning.

Att rubricera 0.2 promille som "fylla" saknar stöd såväl i vetenskap som i allmänt språkbruk och går inte att relatera till faktiskt skadebild varken på sjön eller i trafiken. Det finns heller inga belägg för att den skulle förebygga olyckor vilket pågående utvärderingar visat. Kort sagt är lagen en kraftfull lösning på ett problem som inte finns.

Sjöpromillelagen tar bort och förringar det enskilda ansvaret som säkert sjöliv måste baseras på, slösar med samhällets resurser, krånglar till det för skärgårdsbefolkningen och är en glädjedödare som detaljreglerar människors liv utan sakliga skäl.

¹ För formell lagtext se 3.1

² Transportstyrelsens beräkning "Fakta om Båtlivet 2011". Totalt 465.000 båtar som faller inom nya 0.2 promillelagen. Lagen omfattar såväl befälhavare som besättning.

Lagen har inte förbättrat sjösäkerheten

Efter sex hela säsonger med denna lag finns det inga bevis eller ens tecken på att en promillehalt på 0.2 jämfört med den tidigare sjöfyllerilagen räddar liv eller minskar olyckor. Lagen har tillkommit utan empiriska belägg och faktiskt utan att fokusera på den förmodade huvudfrågan: att rädda liv och öka säkerheten till sjöss.

Flera remissinstanser till nya sjöfyllerilagen, specialister och andra aktörer inom båtliv var kritiska till lagförslaget och påpekade att andra åtgärder – t ex obligatorisk flytväst tillgänglig till alla ombord – däremot skulle kunna ha en livräddande effekt.

Därtill omfattar inte lagen de grupper som i särklass (statistiskt säkerställt) utmärker sig i alkoholrelaterade olyckor. Män i den övre medelåldern i öppna mindre båtar, oftast i insjöar och utan flytväst. Därtill seglare och kanotister. Så kallade "snabba motorbåtar" har under en lång tid haft mycket låg frekvens av allvarliga olyckor. Den nya promillelagen är alltså inte bara omotiverad utan också inkonsekvent.

Innebär lagen snarare en försämring av sjösäkerheten?

Många sjövana och experter ser lagen som kontraproduktiv. Det finns belägg för att båtägare väljer ta en mindre båt än brukligt bara för att kringgå lagen. Därtill att man lämnar över befälet samt roder/ratt till en mindre erfaren person för att undgå ordningsmaktens sällningsprov och smygande runt skären.

Myten om alkoholen

I Sverige drivs ibland kampanjer mot bruk av vin och öl baserat på myter. I avgränsade experiment har det visats att reaktionsförmåga är en smula sämre hos den som har några tiondels promille i blodet. Det är sant, men den "relativa risken" tilltar så ytterst marginellt vid lägre alkoholnivåer så att den kan räknas bort i det sammanhang som denna försämrade reaktionsförmåga verkar inom. Internationell forskning inom vägtrafik visar att det är först efter 0,4 promille man överhuvudtaget kan finna någon mätbar riskeffekt. Upp till 0.8 promille ökar riskkurvan men forskningen visar att riskökningen - i sitt sammanhang – nästan är försumbar. Efter 0.8 promille pekar riskkurvan brantare uppåt. Många länder har därför 0,8 som sin gräns för vägtrafik medan andra valt en "buffert" och lagt sig på 0,5.

Den marginellt ökade risk man tar genom att föra sin båt med små mängder alkohol i blodet är alltså försumbar jämfört med övriga risker relaterat till att framföra en båt. Att t ex ge sig ut i hög sjö, att fokusera på GPS navigatören, att se till lekande barn under gång, att glömma autopiloten, att samtala med sina medpassagerare, prata i telefon osv. Kort sagt, ett beteende som bygger på eget ansvarstagande och förnuft. Den i särklass viktigaste egenskapen för säkert sjöliv. En egenskap som vi ska vårda och inte sätta ur spel genom att fokusera på och satsa samhällets resurser på fel saker.

Aktuell svensk forskning och utvärdering av de tidigare och nuvarande reglerna för så kallad sjöfylla visar att låga alkoholhalter överhuvudtaget inte går att härleda till ökad risk vare sig i olycksstatistiken eller i tidigare domar. Dessa iakttagelser stöds därtill av omfattande statistik och analyser i USA samt Kanada. Kustbevakning och polis har inte heller genom sitt agerande kunnat påvisa någon sådant samband. Skälet är enkelt. Eftersom det inte innan lagen rådde någon identifierbar risk att framföra båtar vid mycket låga promillehalter går det aldrig att påvisa att lagen har effekt.

Det finns heller inga belägg för att den gräns vi valt skulle fungera bättre i förebyggande syfte än en något högre gräns.

Konsekvenser. Vilka lagförs?

Sedan den nya lagen kommit till har ytterst få domar fällts för båtägare som genomgått ett sållningsprov och som haft under 1 promille i blodet och där brottet varit något annat än just brott mot alkoholregeln 0.2 promille.³ Inte hastighetsöverskridande, inte vårdslöshet eller andra brott o/e tokigheter.

Det är just denna grupp med låg promillehalt och där befälhavaren heller inte begått något fel som har kunnat lagföras med hjälp av de nya slumpvisa kontrollerna. Det hindrar inte kustbevakning och polis att i media emellanåt låta påskina – och utan att kunna verifiera sina påståenden – att lagen har stora effekter på säkerheten till sjöss⁴. Men, det har det inte med verkligheten att göra. Statistiken torde mer visa det omvända.

Lagens förespråkare talar ofta svävande om att den nya sjöregeln har lett till lugnare fjärdar och uppdagande av så kallade ”mörkertal”. Detta är dock ett ofrånkomligt resultat av att gränsen för sjöfylleri sänkts till dagens nivå och övervakningen intensifierats vilket i sin tur generellt snarare minskat intresset för båtliv⁵.

Det finns tecken på att sjöfyllerilagen gör att allt fler ligger kvar i gästhamnarna eller stannar hemma då lagen uppfattas som både orättfärdig, bölig, glädjedödande och rättsosäker i sin tillämpning. Skärgårdens aktörer vittnar om väsentligt färre med båtfolk i rörelse kvällstid.

Båtolyckor har minskat i decennier

Sjö- och båtrelaterade olyckor har minskat konstant i mer än 30 år⁶ både relativt och absolut. Detta trots att båtbeståndet både har ökat signifikativt och att snabbare båtar har tillkommit. Statistiken visar att båtfolket har gott omdöme, kan och vill ta ansvar. För varje ytterligare omotiverad restriktion vittrar dock detta ansvar sönder. För de olyckor som kan anses vara alkoholrelaterade har det genomgående rört sig om promillenivåer över redan den tidigare tröskeln för ”grovt sjöfylleri” på 1 promille.⁷ Många av dessa ligger därtill betydligt över 1-promille gränsen.

Är en båt en bil med roder och rigg?

Tillskyndande politiker av den nya sjöfyllerilagen och vissa inom rättsväsendet har jämställt båt- och vägtrafik och hävdar att brott mot sjöregeln ska bestraffas lika hårt och efter samma modell som i vägtrafiken. Men bil är i huvudsak transport och har en utpekad förare. Båt kan också vara transport, men är ofta ett sätt att leva. Man umgås, bor, lagar mat på en båt. Även under färd. Befälhavaren kanske inte ens ”kör” själv utan gästas eller sköter riggen. En båt kan inte utanför en formell hamn ”parkeras” säkert och lämnas utan tillsyn. En båt kan man nästan alltid framföra i den hastighet man själv finner tillräddig eller önskar hålla utan att ständigt behöva väja. I en båt kan befälhavaren under färd lämna över ansvaret att styra, navigera eller hålla uppsikt till annan.

Skillnaderna mellan bil och båt är större än likheterna och att jämställa biltrafik och båtliv vad gäller straffsatser får därför absurda konsekvenser.⁸ Även om promillegränsen i vägtrafik är satt att verka inom ett helt annat sammanhang än båtliv så är det belysande att man sedan 1990 års sänkning från

³ Denna slutsats baseras på ett material av 30 fall som varit oss tillhanda under 2012. Se vidare 3.4

⁴ Båtfolket samt kritiska journalister fick både Kustbevakning och Transportstyrelsen att revidera sådana påståenden under sommaren 2012

⁵ Statistik o/e vittnesmål till Båtfolket samt i press från branschfolk, turistnäring, bränsledistributörer m.fl.

⁶ Se fakta 3.8.1

⁷ *Sjöfylleri i Svensk Rättspraxis*. Professor Hugo Tiberg. Se Referenser och litteratur 3.8.2

⁸ Se exempel rättsfall

0.5 promille till 0.2 för vägtrafik inte kunnat påvisa dess effekt för olycksutvecklingen⁹, vilket är helt i enlighet med forskningen som visar att det inte råder en relativ ökad olycksrisk vid dessa låga nivåer.

Internationellt

Sverige är unik i världen med en promillegräns till sjöss på 0.2 promille. Inget land med båttraditioner kommer ens i närheten av denna nivå för fritidsbåtar¹⁰. Andra "båtnationer" har antingen en ansvarslag likt Sveriges tidigare eller en mer realistiskt anpassad promillegräns för båtlivet, klart över de gränser som nu gäller i Sverige.¹¹ Ett tänkvärt perspektiv: Gränsen för piloter att flyga passagerare kommersiellt i USA är 0.4 promille.¹²

Nykriminalisering

Den nya sjöfyllerilagen medför allvarliga problem. Professor Jareborg, vår kanske främsta expert på nykriminalisering - och upphovsmannen till detta begrepp - slår fast i en utredning beställd av regeringen att kriminalisering på nya områden ska ske med stor försiktighet och endast om det finns klara samband mellan det man försöker uppnå och dess straffkonsekvenser.¹³

Den nya sjöregeln har kommit till utan vetenskaplig grund och saknar samband mellan det man söker uppnå och dess straffkonsekvenser¹⁴ (se längre fram exempel på domar).

Den nya lagen saknar proportioner och det finns inga skäl att kriminalisera båtförare och besättning som har några tiondels promille i blodet. Lagar och regler måste hänga ihop med den situation där de ska användas, i annat fall gröper de ur den bas som de är satta till att upprätthålla. Ledande riskforskare varnar just för denna typ av lagstiftning som 0,2 representerar.¹⁵ Ingen tjänar på sikt på att det införs illegitima lagar som gröper ur rättsmedvetandet. Ingen vinner heller på att människor straffas för att de ogrundat (och därtill felaktigt) antagits utgöra en fara för andra.

Att anse att något är olämpligt innebär inte heller att vi måste lagstifta om det. Om risknivåer liknande den som omfattas av sjöfyllerilagen skulle gälla för andra områden skulle rättsamhället snart fall samman av mängden lagar och ett oändligt antal människor som bröt mot desamma.

Hur skall denna lag kunna utvärderas?

Ett antal politiker från S, C, KD samt M har i olika sammanhang framfört att lagen ska utvärderas eller snarare ges en full översyn.¹⁶ Denna ambition är samtidigt en chimär. Bristen på sakligt underlag gör det svårt att utvärdera sjöfyllerilagen då det inte finns några olyckor att ta spjärn mot. Eftersom det före lagens tillkomst knappt fanns någon olycka inom det alkohol-härad som den nya sjöfyllerilagen verkar inom, och som går att knyta till alkohol, går det inte heller att påvisa att den

⁹ Se avsnitt 3.3 Forskning. Alkohol till sjöss och i vägtrafik

¹⁰ I Norge (nu 0.8 promille) har det pågått en diskussion om att justera promillegränsen. Ett av förslagen är att anpassa gränsen till den som råder i Sverige. Förslaget är dock lagt i malpåse. Finland har kvar motsvarande lag som Sverige innan 2010. Man har kategoriskt avvisat en ändring då inget tyder på att den skulle vara till nytta. Några länder i det tidigare östblocket har kvar föga effektiva "nolltoleransregler" sedan Sovjettiden. Flera av dessa är under förändring både för vägtrafik och fritidsbåtar. Ryssland har höjt från 0.0 till 0.35 i trafiken.

¹¹ Se faktabdelen 3.7 för en översiktlig tabell över regler utomlands

¹² FAA Federal Air Administration. FA Regulation CFR 91.17n. Washington DC

¹³ SOU2006-12. Se speciellt avsnitt 3.3 om nykriminalisering

¹⁴ Se P 1:3 för fem rättsfall samt P 2.4 Under rubriken "Den irrelevanta jämförelsen mellan biltrafik och båtliv".

¹⁵ Bl.a Professor i psykologi Lennart Sjöberg, Centrum för riskforskning

¹⁶ Riksdagsmotioner och uttalanden i riksdagen från politiker i olika partier. Civilutskottet Januari 2014.

haft effekt. Ett faktum Transportstyrelsen bekräftar i sin statistik: *Båtliv är säkert*.¹⁷ Kort sagt, en utvärdering blir av nöd "fabricerad" om det är så att man vill finna sjösäkerhetsargument för att ha denna promillelag kvar. Inte desto mindre är behovet av en omprövning och förändring angeläget. Det finns likväl anledning att båtbransch, maritima organisationer och engagerade politiker, jurister, statistiker, kriminologer m.fl är på sin vakt när utvärderingsmaterial från myndigheter publiceras.

SKÄRGÅRDEN NR 34 • 23 AUGUSTI 2012

Med brist på sakligt underlag för lagen som sådan är det av största vikt att vi kan lita på statistik och utvärderingar från myndigheterna. (Saxat ur tidningen Skärgården augusti 2012)

Slutsats om båtolyckor och alkohol tas tillbaka

Transportstyrelsen backar från delar av sina tidigare slutsatser om alkohols betydelse vid dödsolyckor till sjöss. Det finns inget säkert samband mellan låga alkoholhalter i blodet och dödsolyckor inom båtlivet konstaterar myndigheten nu.

Enligt kritikerna är underlaget för tunt. De omkomna med alkohol i kroppen är en försvinnande liten grupp av de 2,5 miljoner människor som vistas på sjön varje år.



Vad har lagen lyckats med?

Lagen lyckas väl med att mästra ansvarsfulla båtägare och krångla till tillvaron. Den tar bort ett litet – men inte oväsentligt – glädjeämne för många av oss på sjön, som att se fram emot att efter tilläggning kunna få välja vår måltidsdryck själva. Enligt forskning om välbefinnande och psykisk hälsa¹⁸ har just denna typ av små glädjeämnen en stor betydelse för hur vi som människor upplever helheten. Den lilla gest som likt "pricken över i" fullbordar och kröner en fin dag på sjön. Detta glädjeämne har nu tagits ifrån oss - utan sakliga skäl. Istället har vi tvingats på en lag som är inkonsekvent och opåkallad. Med nya befogenheter för polis och kustbevakning har lagen gjort om våra fjärdar till något som kan liknas med vägtrafikens kontrollstationer. Båtägare som håller till vid våra större farleder får i dagsläget vara beredd att bli stoppade många gånger per sommar¹⁹. Dag som natt. Beväpnade kustbevakare på vattenskoter med pistoler i hölstren dyker blixtnabbt upp vid styrbords sida. En strålkastare som riktas mot dig från övervakningsbåtar med släckta lanternor.

Lagen bidrar till minskat intresse för båtlivet. Båtbranschen har haft det mycket anstängt i flera år. 0.2 bestämmelsen handlar primärt varken om ökad säkerhet på sjön eller om alkoholintag. Den bottenar istället i ett överilad kontrollbehov som resulterar i ökad övervakning där vi som båtägare anses vara ett "särintresse" som skall detaljregleras.²⁰

1.2 Slutsatser – sammanfattning

Det är en generell fara för rättsäkerheten att lagar stiftas utan sakliga grunder. I detta fall en obefogad och onödig lag som otillbörligt begränsar vissa medborgarnas privatliv utan att tillföra några som helst sjösäkerhetshöjande effekter. Ett ingrepp i som ytterst ringa har att göra med sjösäkerhet. **Vi menar att det måste – och däri ligger vår allvarligaste kritik av lagen – finnas starka samband och påvisbara effekter på sjösäkerheten innan man börjar kriminalisera medborgare.**

¹⁷ Fakta om Båtlivet 2011. Transportstyrelsen nov. 2011. Nedladdningsbar PDF på Transportstyrelsens hemsida

¹⁸ Se 3.8 Referenslitteratur och källor

¹⁹ Vi har en mängd vittnesmål som inkluderar uppskrämda familjer/barn, hindrande av sjöräddning, krav på alkotest trots att båt ligger för ankar m.m

²⁰ Båtoorganisationer och journalister har uppmärksammat att det under senare år lanserats lagar och förslag till lagar runt båtlivet som saknar rationella motiv.

Vad gäller sjöfyllerilagen har man gjort brottslingar av oskyldiga. Historiska fakta omfattande både biltrafik och båt visar att de som dricker sig "fulla" struntar i befintlig lag oavsett promillegräns. Om huvudargumentet för lagen är att den ska verka i förebyggande syfte så måste ett sådant argument bygga på fakta och sakkunskap. Det finns inget sakligt stöd för denna hypotes mer än fromma förhoppningar.

- Att likställa biltrafik och båtliv är helt irrelevant. Olikheterna är större än likheterna. Det är också något Högsta Domstolen markerar i sin hittills enda dom om den nya sjöfylleriregeln (dom 12 juni 2012 mål B 1699-11) att "Från trafiksäkerhetssynpunkt får det vidare typiskt sett anses föreligga en något mindre fara vid onykterhet i sjötrafik än i vägtrafik." Andra stora "sjönationer" har kategoriskt avfärdat jämförelser med vägtrafik.
- Politiker omyndigförklarar båtfolket under täckmanteln nollvision. Dess doktrin är att man inte anser att medborgarna har eget omdöme nog att hantera en rimlig och sakligt berättigad promillegräns. Vad som dock skett är att myndigheter med vaga argument kommunicerar en skev riskbild och bidrar därför att skapa en konstruerad rädsla hos. Att känna rädsla kan vara bra om det finns en verklig hotbild eller skaderisk, i annat fall så gör den mer skada.
- Riksdagen följer inte egna antagna grundläggande principer för att berättiga nykriminalisering av medborgare i Sverige. Närmare en halv miljon båtägare samt båtens besättning omfattas av restriktionerna. Att bryta mot dessa får oftast helt oproportionerliga ekonomiska konsekvenser.
- Tilltron till nya lagar och andra politiska beslut minskar. Förtroendet för politiker avtar när "Svensson" upplever sig alltmer fostrad och mästrad av irrelevanta politiska beslut och lagar. En samhällsfarlig trend som göder diskussionen "politikerförakt" eller, dess andra riktning, "medborgarförakt".
- Rättsväsende och tillsyningsmyndigheter klagat ständigt över bristande resurser. Den nya sjöfyllerilagen är ett paradexempel där samhället prioriterar fel och där polis, kustbevakning och domstolar får ägna sig åt så kallad "pinn-plockning" istället för att vara ett stöd för medborgarna.
- Lagen lägger sig på ett omotiverat sätt i var och ens rätt att leva sina egna liv. Vi medborgare skall givetvis ha rätt till våra vardagspreferenser - som att med omdöme välja våra måltidsdrycker - så länge det inte får konsekvenser för andra.
- Lagen krånglar till vardagslivet för alla som bor i skärgården. Hur länge bör man t ex vänta efter att ha druckit öl till middagen innan man hämtar sina oannonserade - men välkomna - gäster på andra sidan sundet? På sjön och bland öarna finns det sällan några alternativa lösningar.
- Lagen innebär att delar av våra fjärdar blivit stationer för övervakning och kontroll. Utan sakliga skäl har sållningsprov blivit ett vanligt inslag i båtlivet. Något som många uppfattar som ett ytterst tråkigt inslag i sjölivet.
- Det är ett osäkert rättsläge i utövandet av 0.2 regeln. Vidöppen för godtycke vilket flera ingripanden pekar på (se illustrerande rättsfall). Några exempel:
 - Hur kan ordningsmakten vid ett provtillfälle säkert avgöra vem som för tillfället är "befälhavare"?
 - Hur skall ordningsmakten avgöra huruvida det krävs en eller flera personer att säkert framföra båten? Skall den som vindar upp en tamp, råkar titta i navigatören eller slår på några strömställare räknas? Är någon för ung – eller för gammal?

- Hur skall ordningsmakten kunna avgöra vilka båtar – och under vilka omständigheter – som kan köras i maximalt 15 knop? Skall de provköra? I förarbetena till lagen nämns visserligen denna möjlighet men används den och på vilket sätt?
- Hur avgörs i praktiken exakt 10 meters skrovlängd? Gäller det i vattenlinjen? Med eller utan badplattform och peke?
- Det är oklart när en båt anses vara i "bruk". Vid start av motor? Navigator? Eller om man flyttar/sträcker tamparna?

För underliggande fakta till påståenden i ovanstående sammanfattning se sektion 2 och 3

1.3 Tre illustrerande aktuella rättsfall

- fler exempel på rättsfall se 3.5

- Kvällen den 9 juli 2010²¹ så skulle en båtägare på västkusten flytta sin båt. Vädret började bli dåligt och båten låg utsatt för vinden. Tidigare på kvällen hade båtägaren druckit ett glas vin och en grogg men kände sig nu inte påverkad. Ingen annan fanns tillgänglig för att flytta på båten. Ägaren hävdar därtill att ett motorfel gjorde att den inte gick att köra över 15 knop. När båten flyttades till en närliggande plats stoppades föraren av polisen för att blåsa. Ägaren visade sig ha 0.28 promille i blodet. Polisen hävdar att de inte kunde höra något fel på motorn och bestrider att det var något fel på den. Båtägaren frikändes i tingsrätten, men fälldes i hovrätten. Ärendet har nekats prövningsrätt i högsta domstolen. Tilläggas kan att i detta fall fungerade inte polisens stationära alkoholmätare (den så kallade "Evidenzern" som används vid verifiering). Så istället kallades på en polisbil med 2 man från Strömstad 3 mil bort. Allt för att konstatera 0.28 promille.

Detta fall visar att:

- a) Den nya regeln är i den här typen av fall kontraproduktiv och motverkar möjligheten att utöva gott sjömanskap. Den gör det i princip omöjligt för befälhavaren att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att i tid skydda liv och egendom när det behövs. Lagpropositionen antydde ett kryphål genom att kunna åberopa nödregler för att skydda sin egendom. Den möjligheten visar sig i praktiken vara stängd.
 - b) I sjöfyllerifall visar sig domstolarna benägna att åsidosätta grundläggande legalitetskrav och kan fälla på en polismans uppfattning gentemot den åtalades fritagande uppgift.
 - c) Samhällets resurser missbrukas
- I Uddevalla Tingsrätt²² fälldes hösten 2010 en båtägare för sjöfylla med 0.2 promille. Han hade lossat tamparna till sin båt, startat motorn, men inte lagt i någon växel. Domen visar att det inte är nödvändigt för fällande dom att båten är i rörelse. Det innebär att det är fritt fram att göra nykterhetskontroller i hamnar, hemmaviken osv. Samhällets resurser missbrukas.
 - På söndagseftermiddagen den 10 juni 2012 begav sig Thure och frun Gunilla ut i sin daycruiser för att dörja makrill²³. Thure hade druckit två starköl innan båtturen och två öl under båtturen.

²¹ Uddevalla Tingsrätt 28/9-2010 2915-10. Det sk. Lissåkersfallet

²² 14/9-2010 3023-10

²³ Tidningen Bohuslänningen 18 aug 2012

Men det var Gunilla som stod vid ratten och körde. Gunilla lät båten långsamt glida fram i vad hon uppskattade till 2 knop. Plötsligt dök en polisbåt upp för att genomföra ett slumpmässigt utandningsprov. Polisen ansåg inte att Gunilla kunde lägga till vid polisbåten med tillräcklig precision och noterade i förundersökningsprotokollet att Thure kom med råd till Gunilla hur hon skulle hantera ratt och reglage. Polismännen ber därför både Gunilla och Thure blåsa. Att Thure i lagens mening var onykt var inget som han förnekade, men han förstod inte varför han behövde blåsa. Polisen ansåg att Thure fullgjorde "en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss" - som det står i sjölagen. Därför blev Thure polisanmäld för sjöfylleri, trots att han inte hanterade båten. Åtalet ogillades i Uddevalla Tingsrätt som tillerkändes Thure en ersättning av allmänna medel för sina kostnader i anledning av målet med 52 936 kr.

Detta fall visar att:

1. Även om Thure inte blev dömd så illustrerar denna händelse hur olika biltrafik och båtliv är trots att det just är denna liknelse som ligger till grund för lagen. Alla som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten ombord riskerar de facto att få blåsa och att ärendet tas till domstol.
2. Att det finns goda skäl att med stor återhållsamhet ge råd till den som håller i ratten (hur goda råden än är) om man inte vill riskera att bli kriminell och att ärendet förs till domstol. Det främjar inte ökad sjösäkerhet och lagregeln blir även här kontraproduktiv.
3. När Gunilla inte med önskad precision kunde lägga sin båt jämsides med polisbåten började polisen filma. Filmmaterialet utgjorde bevismaterial i rätten. Det visar att våra fjärdar nu de facto har blivit omgärdade av ett övervakande öga som ser allt och kan ställa alla till svars...

Läs fler exempel på hur olika – och rättsosäkert – lagen tolkas under avsnitt 3:5. Med snarlika förutsättningar kan en förare frikännas medan en annan får 50.000 kr i böter.

1.4 Båtfolket kräver:

Närmare en halv miljon båtägare plus besättning omfattas av den nya lagen. Den är både omotiverad och bygger på felaktiga grunder.

I första hand kräver vi att Riksdag och Regering initierar en formell utvärdering/översyn av 0.2 lagen. Denna översyn ska förutom att diskutera dess funktion och rimlighet även ta hänsyn till kvalitativa aspekter av lagen. Det kan t ex handla om vad nykriminalisering betyder för den enskilda människan och respekten för lagar och regler rent generellt.

Båtfolket har med stöd av fakta från forskning, statistik och analyser av de senaste 25 årens sjöfylleridomar samt efter konsultation med båtfolk, sakkunniga inom sjö rätt, sjöpolis, politiker och myndigheter samt båtbranschen följande konstruktiva förslag:

- Gör om lagen. Utgå från nuvarande (och tidigare lag) där 1 promille gäller för grovt sjöfylleri. Ersätt 0.2 promille (som tidigare omfattades av en ansvars klausul) med en promillehalt anpassad till vetenskap, våra grannländer och andra sjö nationer.²⁴
- Ändra praxis. Att jämställa båt liv med bil och vägtrafik är otillbörligt eftersom det är helt olika verksamheter med helt olika förutsättningar och som knappt i något avseende kan jämföras i fråga om krav på nykterhet. Mer skiljer än förenar. Det är en skrivbordsprodukt.
- Sjöpolis och Kustbevakning skall behålla de nu utökade befogenheterna att kunna kontrollera fartyg och båtar vid en lägre grad av misstanke om brott. I nuvarande tillämpning ifrågasätter vi dock starkt att organiserade sållningsprov – där man likt biltrafik i passager stoppar i princip samtliga båtar – är till nytta för sjösäkerheten. Som letts i bevis ovan är båtförare med måttligt höjd promillehalt inte till fara för någon. Tillsynsmyndigheterna bör prioritera annorlunda och istället inrikta sig på de som har höga alkoholhalter.
- Säkerställ att Transportstyrelsen, sjö räddningsrådet m fl. får rätt resurser, mandat, verktyg och inte minst ett korrekt definierat uppdrag att verka för sjösäkerhet. Att incidenter och olyckor följs upp brett och inte bara fokuserat på t.ex. alkohol eller förekomst av flythjälpmedel. Det gäller därtill att ha känsla för proportioner. Även om olyckor alltid är tragiska skall vi även komma ihåg att det i förhållande till antalet utövare så är båt liv bland de säkrare aktiva rekreatiemedlen vi har. Så i varje utvärdering bör även båt livets positiva inverkan på människors sätt att leva och möjlighet till rekreation tas med i bilden och "balansräkningen".
- Justera så att lagen skrivs om med större hänsyn till rättssäkerhet. Idag råder mycket stor osäkerhet om bl. a följande:
 - I vilken utsträckning och omständigheter en befälhavare kan ankra om/flytta förtöjning på en båt när han/hon anser att båten börjar bli utsatt - och innan ett nödläge uppstår.
 - Klarare definiera när en befälhavare kan anses klara av sin båt själv medan personer som är ombord har en promillehalt som överstiger tillåten nivå. Alternativt inte låta besättning omfattas av den strängare promillenivån när enklare uppgifter sköts ombord.

²⁴ Norge 0.8 promille, Finland 1 promille med ansvarsdel som tidigare i Sverige. Danmark har ingen promillegräns utom för höghastighetsbåtar som har 0,5. USA, Canada, Tyskland och Nederländerna har 0.8 vilket också är den internationella gränsen för yrkessjöfarten. Storbritannien, Frankrike och Italien har ingen fast gräns men en ansvars lag.

- Vad som gäller om man inte kan föra fram sin båt snabbare än 15 knop även om dess normala hastighetskapacitet är högre.

Det är med tillfredsställelse som Båtfolket också konstaterar att våra största båtorganisationer som Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben tillsammans med Sweboat (den samlade båtbranschen) under 2012, 2013 och 2014 gjort skarpa uttalanden och lämnat formella begäran om att sjöfyllerilagen omgående måste ges en översyn och justeras. Även turistorganisationer och ett flertal engagerade politiker har skärpt sin kritik.

2 En kritisk betraktelse av den nya "sjöfyllerilagen"

2.1 Definitionen av "full" och bakgrund till 0.2 lagen

Vi börjar med att konstatera att ingen på allvar - varken i Sverige eller i vår omvärld - anser att någon är "full" vid 0.2 promille. I sin förlängning är denna typ av retorik farlig då det lätt kan bli begreppsförvirring, även i myndighetsutövandet. Ett exempel är ett rättsutslag från hösten 2011 där man i en dom²⁵ kan läsa "i sitt berusade tillstånd" om en man som hade 0.28 promille i blodet.

I svenska uppslagsböcker definieras i allmänhet någon som är "full" enligt följande:

En person som brukat alkohol i den utsträckningen att han/hon förlorat kontrollen över sitt tillstånd eller beteende.

0.2 motsvarar i stort sett en liten starköl. Ingen frisk människa är ens nära tillståndet "full" då.

Bakgrund till 0.2 lagen

Eftersom det inte funnits något egentligt behov av denna lag ställer vi oss frågan – varför? Vad är bakgrunden till lagen och varför ger sig lagstiftare och myndigheter på just båtägare som grupp då det inte är befogat?

Båtfolket har ännu inte lyckats få fram bakomliggande fakta om hur denna lag egentligen kom till annat än att vetskapen om att riksdagens nykterhetsgrupp alltid är drivande i att få igenom lagar som begränsar medborgarnas bruk och tillgång av alkohol rent allmänt. Denna tvärpolitiska fråga ingick i ett slags kompromissuppgörelse mellan allianspartierna. Beslutet togs utan saklig debatt, utan förankring i vetenskap, utan slutlig remissrunda och även utan att ta hänsyn till remissvaren som kommit in vid den tidigare beredningen - initierad av Tomas Bodström (s).

Vi vill gärna tro att flertalet folkvalda representanter är pålästa så det är lite förvånande att det under de senaste trettio åren lämnats in över 70 motioner om skärpta alkoholregler till sjöss då det inte finns något påvisat behov för ytterligare restriktioner. I flera av motionerna beskrivs båtfolk i mindre smickrande ordalag och förvånansvärt många innehåller rena sakfel.

²⁵ Uddevalla tingsrätt 2020-09-28 B 2915-10

Vi inom Båtfolket tror att politiker som tillerkänner sina väljare omdöme och förnuft och som sätter sig in i de problem som omgärdar sjöfyllerilagen kommer att ändra på denna lag. Att försvara lagen med att man som demokratisk vald har rätt att "tycka-till" utan argument är att agera "diktator i demokratins namn" och knappast något som är långsiktigt hållbart. Vi tror våra politiker är klokare än så.

Ett mantra är att man vill likställa båtliv med vägtrafik. 0.2 promille för vägtrafik kom till 1990 och även den utan sakliga grunder.²⁶ Istället resonerade man om nödvändigheten av så kallad nolltolerans²⁷. Man ansåg att medborgarna inte har eget omdöme nog att hantera en rimlig och sakligt berättigad promillegräns.²⁸ Dugligheten och betydelsen av att tillerkänna medborgarna omdöme försvarades av specialister inom kriminologi, lagrätt m.fl. men utan att bli hörsammade.

Trots att *Båtfolket*, andra aktörer, journalister²⁹ och organisationer vi känner har ställt frågan om "varför" till en mängd politiker har vi ännu inte fått annat än svepande svar. Låt oss i ett av mängden exempel ta del av en motion som skrevs i frågan 2009:

Sjöfylleri

Motion 2009/10:C266

Notera: Vissa nyckelmeningar
avsiktligt *kursiverade och rödmärkta*

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfylleri.

Motivering

Sommaren är en tid för båtliv och bad. Många båt- och drunkningsolyckor är kopplade till alkoholförtäring. Att alkohol och trafik inte hör ihop är en självklarhet. *Sjöonykterhet är ett lika stort problem som vägtrafikonykterhet.* Båtföraren utsätter sig själv, andra som finns i båten, personer i andra båtar samt personer i vattnet för olycksrisker. Enligt den gällande bestämmelsen om sjöfylleri är det straffbart att framföra en båt onykt, om det kan antas att man då inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt. *Detta gäller oavsett promillehalt.* Den utveckling som fritidsbåttrafiken genomgått under senare år med fler, snabbare och större båtar aktualiserar frågan om att komplettera den nuvarande bestämmelsen med en nedre promillegräns.

Det är nu hög tid för en lagstiftning som innebär att en nedre promillegräns införs för sjöfylleri motsvarande den som gäller för rattfylleri och att det blir möjligt att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov för att kontrollera nykterheten till sjöss. *Många olyckor kan genom detta förhindras och även liv kan sparas.*

En nedre promillegräns för sjöfylleri motsvarande den som gäller för rattfylleri bör införas, och för att kontrollera nykterheten till sjöss borde det vara möjligt att rutinmässigt ta alkoholutandningsprov.

Stockholm den 29 september 2009

Birgitta Eriksson (s)

Catharina Bråkenhielm (s)

²⁶ Framgår av JuU2 1989. Bl.a justitieutskottets utfrågning

²⁷ Se 2:3 om begreppet Nolltolerans

²⁸ Dessa resonemang finns protokollförda

²⁹ Bl.a. Robert Aschberg och Peter Hjörne

Författarna till motionerna skriver alltså att:

1. **Sjöonykterhet är ett lika stort problem som vägtrafikonykterhet.** Det är högst osäkert vad författarna egentligen avser. Är det antalet dödsfall eller allvarliga olyckor så är påståendet direkt fel. Är det frågan om riskbeteendet så har t ex HD slagit fast att man inte helt kan jämföra biltrafik med båtliv. En fjärd är stor - en väg är ytterst smal osv.
2. **Detta gäller oavsett promillehalt.** Är man så berusad så att man utgör en fara för andra så har det sedan länge funnits en lagstiftning för att stävja sådant beteende. Vad författarna till motionen säger är att det inte längre är den faktiska faran som ska stävas, utan om någon har över en lägsta promillehalt. Indirekt så hävdar de att lagen därmed ska fungera i förebyggande syfte. Detta även om man inte alls utgör en fara med 0,2 promille i blodet, vilket man får anta att författarna också känner till. Det är from förhoppning som ligger till grund för att kriminalisera båtfolket. Så ska inte lagar stiftas. Att sedan argumentera för att snabbare båtar medfört att marginalerna minskar är visserligen sant. Fortfarande är det dock en ocean mellan vad som gäller för hastigheter och marginaler mellan biltrafik och sjöliv. Men lägg då märke till att den gamla lagen var så finurlig så den tog hänsyn till detta. Det var säkerhet ställd mot faktiska omständigheter som låg som grund för om en båtförare skulle straffas eller inte. Nu handlar det istället om ifall någon som har en väsentlig säkerhetsuppgift på en båt har över 0,2 promille.
3. **Många olyckor kan genom detta förhindras och även liv kan sparas.** Antalet olyckor i det häradsområde som den nya lagen verkar inom är så få så det inte går att statistiskt visa om en viss lag haft effekt eller inte. Skälet är att så många olika faktorer inverkar (väder, konjunktur, säkrare båtar, bättre teknik osv). Påståendet är fel.

Okunskap och irrationella slutsatser från politiker

Skarp promillegränsen på sjön!

Mer än hälften av oss färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong och på bara ett år har antalet sålda båtar ökat med 20 procent.

För de allra flesta är det naturupplevelser och gemenskap med familj och vänner som lockar. Det kan innebära en god måltid med en kall öl på däck, en snaps till sillen och sen ett kryddigt rödvin inför grillkvällen. Det går an om man ligger kvar vid kaj men knappast om man tänkt åka vidare. Så resonerar nog de flesta mentyvärr långt ifrån alla.

På semestern ökar svenskarna sin alkoholkonsumtion väsentligt och då många kombinerar mycket alkohol med båtliv kan det få förödande konsekvenser. Många av dem som åker fast i sjöpolisens kontroller är inte bara småbe-

rusade utan redlöst fulla.

I dag beslutar riksdagen att sjöpolisen ska få förstärkning genom att Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter ökar. De får bland annat mandat att ta alkoholutandningsprov, både rutinmässiga sällningsprov och bevisprov vid misstänkt sjöfylleri. Detta kommer förhoppningsvis att förbättra säkerheten till sjöss. Men det behövs också vassare lagstiftning och bättre kunskaper hos den som ska framföra större båtar.

Därför kräver kristdemokraterna införande av en nedre promillegräns för alkohol på sjön och krav på förarbevis för stora och motorstarka fritidsbåtar. Vi kan inte fortsätta låta ett fåtal oansvariga förare äventyra alla sköt-samma båtförarens liv och säkerhet på sjön.

Inger Davidsson (kd)



Snaps – går an om man ligger kvar vid kaj.

Till vänster en insändare i Aftonbladet den 14 maj 2008 av Riksdagsledamoten och lagtillskyndaren Inger Davidsson från KD. Den beskriver väl den okunskap som präglade kraven på "krafttag"

För det första var alla de "många" som påstods "åka fast" i polisens kontroller olagliga redan då. Samma mönster föreligger ju även denna dag. De som verkligen dricker sig fulla struntar i lagar vare sig det är båt eller bil och högre eller lägre promillegränser hjälper inte.

Redan när Davidsson skrev denna insändare hade olyckorna legat på en plan nivå i 10 år trots den stora ökningen av antalet båtar. För övrigt samma låga nivå som nu 5 år senare. Ingen skillnad alltså!

Vi ger oss inte in i debatten om "körkort" men det är intressant att notera att "stora och motorstarka" fritidsbåtar är klart underrepresenterade i olycksstatistiken.

Allt detta förstod och visste sakkunniga redan men av någon anledning var det viktigt att för vissa politiker att hårt driva denna fråga.

Ytterligare uttalanden

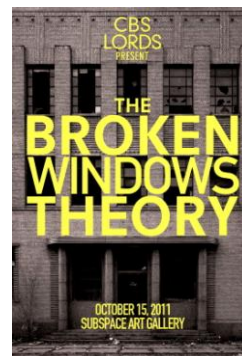
- **Landstingsråd Birgitta Rydberg (FP) 10/8 2011** *För mig är det självklart att i princip samma regler bör gälla trafik till sjöss som på land. Även till sjöss utsätter man sig själv och framför allt andra för risker om man kör onykter. Riksdagen har fattat ett klokt beslut som alliansregeringen sett till att lägga fram. Notera: Vi håller självklart med Rydberg om att man inte ska segla en båt om man inte kan göra det på ett säkert sätt. Det är inte det saken gäller. Att hon däremot direkt vill överföra regler som gäller på vägarna till båtlivet och därmed jämställa de båda vittnar om okunskap såväl som främlingskap (se vidare stycket nedan om nolltolerans).*
- **Oscar Wåglund Söderström (FP) 18/10 2010** *Folkpartiet anser inte heller att en bil är samma sak som en båt, det hindrar dock inte att samma regler ska gälla för dessa.*
- **Katarina Brännström (M) 2011-06-19** *Nu har vi en lag som vi alla måste leva med. Det känns ganska meningslöst att därför nu motivera varför lagen kom till och om den är relevant etc. Politik är att kompromissa och ta helhetsansvar. Att vissa intressekonflikter finns får vi nog leva med...*
- **Jan Lindholm (MP) 2011-08-07** *Oj vilken sörja av larvig argumentation detta nu börjar bli. Skulle ny-kriminalisering vara ett problem? Då skulle aldrig någon ny lag kunna antas. Inse att ni är en liten minoritet som inte vill förstå att samma regler bör gälla för framförande av båt på vatten som för bil på land. Jag känner ingen båtägare som tycker som dig men många som anser att lagen är bra.*
- **Liselott Hagberg och Lars Tysklind (FP) Från Riksdagsmotion 2010/11:Ju215** *Antalet anmälningar om sjöfylleri har sedan 2003 ökat rejält. I takt med att sjöfylleriet ökat har också olycksantalet på sjön stigit. Notera: Detta är ren och skär osanning. Olyckorna har stadigt minskat både reellt och relativt i många års tid. Det finns ej heller några som helst bevis för att "sjöfylleri" på något vis har ökat.*
- **Julia Forssmed (KD)** *Vi vill inte riva upp lagen utan har tvärtom varit med och genomfört den. Vi anser att den nya lagen om sjöfylleri behövs. Det har länge i vissa kretsar ansetts vara okej att dricka alkohol och köra båt och det är viktigt att vi bryter den här utvecklingen. Det visar sig nu, efter den nya lagens införande, att väldigt många människor åkt fast vid kontroller. Detta visar på behovet av mer kontroll och behovet av att det ska bli självklart att om man ska köra båt då ska man inte vara berusad. Notera: Om man skapar en lag som plötsligt och otillbörligt kriminaliserar folk är det ju inte konstigt att de åker fast i kontroller. Dessutom har antalet kontroller ökat dramatiskt.*
- **Yvonne Andersson (KD) Maj 2010 i debatt mot lagmotståndarna i Riksdagen.** *Det har sagts mycket av herrarna före mig i debatten, men jag vill gärna upprepa att vi har en lag som fungerar väl när det gäller sjöfylleri. Nu kompletteras den dessutom med ytterligare bestämmelser, nämligen om man framför ett fartyg som kan köras i hastigheter över 15 knop eller är större i skrovet än 10 meter. Lagändringen träder i kraft om en dryg månad, den 1 juni. Det blir något att fira för oss båtägare som ska sjösätta våra båtar. Varför blir det något att fira? Jo, alkohol och trygghet är inte begrepp som precis korrelerar med varandra. Tvärtom är vi inte trygga utan tydlighet i regelsystemet.*
- **Henrik Ripa (M). Aug 2010** *Jag tycker inte det är OK att köra full varken i bil eller i båt.*

Notera: Redaktören som ställde frågor fick samma kategoriska svarsmening upprepade gånger trots försök till nyansering.

Det faktum att det är så svårt att få politiker att på ett begripligt och rationellt sätt argumentera för lagen och att de kommer med ett antal felaktiga påståenden är i sig anmärkningsvärt.

2.2 Om "Nolltolerans"

Uttrycket "nolltolerans", vilket ursprungligen kommer från kriminologin, används idag inom hart när varje område där det ska fattas beslut. Med detta följer en stor risk. Nolltolerans i Svensk version betyder att polis och makthavare ska slå ned urskillningslöst på varje förseelse hur marginell den än må vara. När begreppet myntades i USA under 80-talet gällde nolltoleransen (project *Broken Windows*)³⁰ något helt annat än hur det tolkas ut här.



Svensk version av nolltolerans innebär att man som beslutsfattare, i brist på kunskande, medger att man är inkapabel att hitta en vettig norm. Man frånhänder medborgarna att bruka sitt eget omdöme och ansvar. Därför gör man just normlöshet till ett nytt idiom och använder det som legitimering då man vill genomföra en förändring. Även om den går emot vett och sans (jfr t ex Birgitta Rydbergs uttalande ovan: *För mig är det självklart att i princip samma regler bör gälla trafik till sjöss som på land*).

Nolltolerans ger dock självsvåldiga makthavare möjlighet att instifta huvudlösa lagar och policies. Det synes politiskt nästan omöjligt att säga stopp när någon skriker "nolltolerans".

Lagom är bäst säger vi ofta i Sverige. Det är märkligt att detta uttryck som får fungera i så många andra sammanhang, även kritiska, inte kan användas när det gäller att få välja vin eller vatten till maten. Diskussionen blir ofta omedelbart polariserad. Svart eller vitt. Nykter eller full. Inget dessemellan. I andra länder överlåter lagstiftaren, med gott resultat, omdömet till sina medborgare att dricka "lagom", så att man så småningom säkert kan ta sin bil hem eller segla sin båt vidare över fjärden.

I Sverige håller sakkunniga³¹ med om att även vi Svenskar är dugliga i vårt omdöme. Nolltolerans. Är det verkligen så vi vill att våra lagar ska instiftas i första hand? Vi på Båtfolket tycker inte det.

Vi inom Båtfolket hävdar att nolltolerans inte är rätt verktyg att komma till rätta med missbruk. Det är däremot missbruk att använda nolltolerans som en övergripande metod att hindra oförargligt bruk av vin och öl.

³⁰ http://sv.wikipedia.org/wiki/Broken_Windows

³¹ Framgår av remissvar och utskottsförhör om promillenivåer och "nolltolerans" av specialister inom såväl psykologi som kriminologi. T.ex. Leif GW Persson. De har även fört i bevis att vi inte hade något problem med alkohol och båtliv innan den nya lagen.

2.3 Den irrelevanta jämförelsen mellan biltrafik och båtliv

En högljudd grupp i riksdagen med specifika särintressen har i många år förespråkat införande av vägtrafikens 0.2 promille även till sjöss. "Trafik som trafik", har man menat och sett i synnerhet segling och navigation av fritidsbåtar som något slags bilkörning på vattenvägar. Här krävdes nolltolerans!

Om man accepterar jämförelsen med biltrafik, måste man rimligen verka för att det blir lika förbjudet för gång och cykeltrafikanter att röra sig på gator och vägar med en alkoholhalt över 0,2 ‰. Båda befinner sig i en biltrafikliknande miljö i mycket högre grad än båtförare och skulle därmed utgöra en olycksrisk när alkoholhalten överstiger 0,2 promille. De utsätter ju inte bara sig själva för en stor olycksrisk utan även andra.

Planerna för 0.2 till sjöss hejdades av förståeliga skäl länge av kunniga specialister och remissinstanser. Införandet av 0.2-gränsen i båtlivet grundades på lagstiftarens tro att båtlivets risker är likställd med biltrafikens. Den uppfattningen finns uttryckt i regeringsförslaget som låg till grund för införandet. Åklagarna och vissa domstolar har av dessa skäl tagit till intäkt för att brott mot sjöfyllerilagen ska bestraffas lika hårt och efter samma modell som i vägtrafiken, där utgångspunkten är straff i direkt relation till påverkansgraden.

Eftersom rattfylleri ses som ett allvarligt brott, där lägsta straff i praktiken är 40 dagsböter mot lagens 30, tillämpas den gränsen även för båtfolket med 0.2 promille och straffen ökar sedan upp till lagens högsta gräns om 150 dagsböter. Omräknat efter den dömdes inkomst har detta visat sig innebära bötesbelopp på 80-90 000 kronor för båtfärder på öppna vatten och utan påtalade risker eller anmärkningar mot framförandet.

HD markerar (dom 12 juni 2012 mål B 1699-11) att både skillnader i uppgifter ombord, variationen i berörda fartygsslag och fartområden, men även en allmänt lägre grad av fara i just trafikhänseende bör föranleda lägre straffsatser. Hur detta slagit vet vi dock inte så mycket om mer än att det borde borga för lägre straffsatser där det är befogat.

Länder som Storbritannien, Finland m.fl. har även de avhandlat om det funnits behov av att skärpa alkohollagstiftningen för båtar och ofta med hänvisning till just vägtrafik. I tidiga skeden i debatt o/r remissomgångar har majoriteten av tilltalade parter avfärdat all jämförelse mellan biltrafik och båtliv som helt irrelevant. Både Storbritannien och Finland valde att ligga kvar på en ansvarslag liknande den i Sverige innan 2010. I Finland med en absolut gräns vid 1 promille.

Väsentliga och avgörande skillnader mellan vägtrafik och båtliv

För dig som läser detta och som inte haft glädjen att vara sin egen "kapten" listar vi nedan ett antal illustrativa olikheter för att tydliggöra hur väsensskild vägtrafik och båtliv är.

Körkort

För bil och motorcykel krävs 16 eller 18 års uppnådda ålder, körkortstillstånd, lämplighetsintyg, minst två obligatoriska kurser, teoriläsning/lektioner, halkbaneutbildning och sedan omfattande körträning via körskola eller i privat regi (då ytterligare tillstånd behövs). Sedan uppkörning där hela 50% "kuggas" i första omgången.³²

³² Trafikverket statistik 2011

Båtliv är en säker verksamhet där det inte ansetts funnits ett behov av körkort annat än för kommersiell verksamhet eller för större båtar över 12 meters längd och 4 meters bredd. Båtagare lägger ner tid på att lära sig varje båttyps egenskaper och går ofta frivillig utbildning, får hjälp i båtklubben och läser på och övar själv. Det behövs dock inte alls samma omfattande utbildning som för bil. Det fordras däremot intresse och engagemang.

Ansvarsförhållande

En bil har alltid EN ansvarig förare.

En båt kan ha skeppare/befälhavare, styrman, navigatör, gäst m.m. Det kan i vissa fall vara en person som ensam kan anses ha ansvaret men det kan även vara flera. Till båtlivets natur kan detta förhållande även förändras flera gånger under färden, vid brygga eller för ankar.

Hastighet

- Bilar möts i en relativ hastighet (mötande) upp till 200 km/tim på 7 till 11 meter smala vägar.

Även den snabbaste av båtar når inte upp till dessa relativa hastigheter på en motsvarande smal farled någonsin. I så fall talar vi om 110 knop på 9 meters bredd. Fart och avstånd skiljer sig helt.

- Bilar måste ständigt avpassa hastighet och avstånd till andra trafikanter.

En båt kan ofta framföras i konstant hastighet i timmar utan att någon bakom behöver "köra om".

Yta

I trafiken skall många fordon av olika slag trängas på en liten yta och ofta med fotgängare i närheten.

Med undantag för kanaler och trånga farleder omgärdade av grund har fritidsbåtar normalt stora ytor med god sikt att röra sig över. Där det är trångt framförs båtar i 3-5 knop (5-9 km/tim) och där råder ofta hastighetsbegränsning. Kollisioner – oavsett fart - är överhuvudtaget mycket ovanligt.

Hinder

På en 70 eller 90-väg med en högst vanlig vägren kan det från "ingenstans" plötsligt dyka upp en älg på vägen. Eller ännu värre, en fotboll med ett barn strax efter.

Båtar ställs ytterst sällan inför en liknande situation.

Koncentration och fokusering

En bil kräver ständig koncentration.

Med regelbunden uppsikt kan man vara tämligen avspänd i långa perioder på sjön. I en båt används både vindroder eller autopilot innebärande att skepparen inte ens behöver vara på "styrplats" hela tiden.

Parkering

Bilar kan parkeras och lämnas utan övervakning.

Båtar "lägger till" och kräver regelmässig tillsyn. Vind/vågor kan kantra. Ankaret/förtöjningarna släppa. Svall från båtar påverka. En båt kan inte fixeras så den säkert ligger helt still (med undantag möjligtvis i hemmahamn eller motsvarande).

Syfte

Bil är i huvudsak transport.

Båt är framför allt rekreation och en livsstil - även om renodlad förflyttning förekommer. Man umgås, bor, lagar mat på en båt - även under färd och under längre perioder. För många är båten ett flytande alternativ till en sommarstuga.

Kort sagt. Det går i allmänhet inte att fiska, bada, laga mat, äta, sova, läsa, sticka, städa, diska, leva, segla dreja bi med eller ifrån en bil. Det går absolut inte att släppa vare sig roder/ratt eller byta "förare" under färd i en bil heller. I andra länders parlamentariska beredningar har alltså jämförelser mellan biltrafik och båtliv avfärdats som helt irrelevant.³³ Det håller vi med om. Det är helt enkelt fel att jämföra bil med båt.

För bilar finns klara riktlinjer om vad som krävs för att framföra dem. Det finns inte i samma utsträckning vad gäller båtar. Begreppet "båt" omfattar en relativt stor mängd av olika typer, storlekar och principer för framförande och navigation. Däremot - och just därför - har det bildats en kultur där man som person utvecklar ett intresse och där många gånger ansvar och kunskap förs över från individ till individ, genom båtklubbar, på kurser, genom litteratur/tidningar osv. Olika båttyper kräver också olika sorters kunskap för att kunna framföras. Det är ytterligare ett skäl att vara försiktig att införa nya lagar inom ett område där båtägare de facto tar ett stort ansvar.

Människor som måste styra sina liv utifrån vad som är förbjudet eller tillåtet kommer till slut inte ha något egen vilja att ta ansvar. Förnuft, ansvar och omdöme måste få spelrum, i annat fall försvinner de i vårt dagliga liv.

Konsekvenser av den irrelevanta jämförelsen mätt på utdömda straff

En mängd domar bygger på en tolkning av förarbetena till lagen om jämställande av båt med bil och vägtrafik. Därför har domstolsväsendet överfört till sjöfarten en bilpraxis, där den närmare straffpåföljden grundas på alkoholhalt snarare än situationens krav.

Det har lett till en rad domar där utdömda bötesbelopp framstår som extremt höga mot bakgrund av den situation där alkoholhalten uppmätts. Några exempel:

- I Göteborgs tingsrätt³⁴ utdömdes 40 dagsböter för en man som lugnt fört sin båt i Marstrands hamn med 0.5 promille. Brottet angavs inte som alltför allvarligt, och då mannen var välbeställd jämkades dagsbotens belopp från 750 kr till 150. Men eftersom antal dagsböter för bil vid samma promillehalt brukar vara 60, överklagade åklagaren till Västra Sveriges hovrätt och yrkade samtidigt undanröjande av jämkningen. Detta bifölls, och mannen ålades 60 dagsböter om 750 kr eller sammanlagt 45 000 kr.
- Omvänd blev utgången i ett mål från Blekinge angående segling. En skeppare hade vid seglats längs kusten i sin Linjett 37, befunnits ha 0,66 promille. Tingsrätten dömde till 80 dagsböter enligt bilpraxis, medan hovrätten sänkte till 50, för att situationen var annorlunda. Riksåklagaren har överklagat till HD för att få prejudikat på tillämpningen av bilregeln.³⁵

³³ Exempelvis United Kingdom 2005 samt Finland 2010-11

³⁴ 2 augusti 2010 (RH 2010:73)

³⁵ Riksåklagaren säger att samma princip bör gälla som vid rattfylleri. Brottsbalken 29:1 st 2 anger att domstolarna bl.a. skall beakta den skada - eller fara - som gärningen inneburit, vad den åtalade insett eller bort inse samt avsikter och motiv. Det borde tala för ett lågt straff. Men förarbetena till brottsbalken säger att domstolarna bör utgå från den värdering som lagstiftningen ger uttryck för, vilket uttyds så att domstolarna ska

- I Nacka Tingsrätt utdömdes dagsböter på 80 000 kronor för en person som kört utan anmärkning vid Sandhamn med 0,64 promille i blodet.³⁶
- I Trosa skärgård fälldes en person för att utan anmärkning ha seglat på öppen fjärd med 0,78 promille i blodet till 45 000 kr i böter.³⁷ Gör gärna därtill tankeexperimentet att polisen skulle lägga resurser på att stoppa och kontrollera en förarens nykterhet om det gällde en bil som håller en konstant hastighet av 30 kilometer i timmen och befann sig under helt trygga förhållanden på en extremt stor öppen plats utan någon risk att skada andra. Att jaga en person på öppna platser och utdöma dessa hårda straff skulle framstå som bisarrt.

Vi frågar oss om de politiker som drivit fram denna lag verkligen haft för avsikt att på detta sätt likställa båtliv med biltrafik och samtidigt insett dess konsekvenser?

2.4 Förespråkarnas retorik

Det kan tyckas märkligt för vissa oinvigda att motståndet mot lagen är så stort hos de som berörs av den. Men det är människors fritid – rekreation, semesterdrömmar, helgtillflykt – politikerna börjat reglera i detalj. Den som enfaldigt tror att motståndet endast riktas mot rätten att få dricka alkohol om det inte går ut över andra lever i ett främlingskap och har inte lyssnat och än mindre velat förstå. Det är dessvärre denna enfald som flera politiker och förespråkare ger uttryck för då de söker motivera den nya sjöfyllerilagen.

I brist på saklig grund används mycket ofta reflexmässiga argument och svepande formuleringar för att rättfärdiga den. Vi ger här några exempel:

”Ni vill alltså att man ska få köra full på sjön?” Ett bra exempel på en vanlig³⁸ politisk retorik som syftar till att polarisera och demonisera en ”motståndare”. Självklart vill vi inte det. Skälen hoppas vi ha klargjort i denna vitbok. Det är dessvärre just denna vulgära blixtr retorik som gör det svårt att diskutera alkohol i Sverige då frågan är så laddad och alkoholfrågor fortfarande lider av skuldens stigma. Det är troligtvis ett skäl till att så få initialt vågade uppmärksamma sjöfyllerilagens baksidor då de ännu inte upplevt dess konsekvenser. Det intressanta är att nu – 2015 – har denna typ av retorik minskat väsentligt. Kanske ett resultat av ökad insikt hos båtfolk - men även andra – samt att det står klart att lagen inte haft någon effekt på sjösäkerheten?

Låt oss slå fast att det även utifrån moralisk, demokratisk samt faktamässig grund som vi pläderar för att sjöfyllerilagen måste göras om. Det råder inget motsatsförhållande mellan att söka komma till rätta med alkoholens baksidor och vår ståndpunkt i denna skrift.

*”Måste man dricka när man är på sjön?”*³⁹ En förringning av människors egna val. Klart man inte måste, lika lite som ”man måste äta god mat på sjön?” eller t.o.m. måste man vara på sjön överhuvudtaget? Vi anser att det är att gå alldeles för långt att detaljreglera vad båtfolk vill ha för måltidsdryck eller egentligen vadsomhelst - utan sakliga belägg.

vara lojala mot lagstiftarens intentioner och inte avvika från praxis utan mycket goda skäl. Riksåklagaren citerar med gillande fallet. När nu lagstiftaren har sagt att det finns anledning se lika strängt på sjöfylleri som rattfylleri, bör detta iakttas, enligt Riksåklagaren. HD:s dom ger dock uttryck för en lite annorlunda mening och mildrar straffet med tanke på att omständigheterna skiljer sig från biltrafik.

³⁶ Nacka 2011-04-27 1219-11

³⁷ Nyköping 2011-03-30 419-11

³⁸ Retorikklychan ”Tycker du verkligen att man...” ger 2,5 miljoner träffar på Google

³⁹ Framfört av olika politiker och även generaldirektören för kustbevakningen (Vi Båtgare nr 1 2012).

Eller i klarspråk: Med vilken rätt, (dvs på vilka sakliga grunder och påvisbara skäl), lagstiftar man bort folks egna ansvar och omdöme ända ned till val av måltidsdricka?

”Det är bevisat att man kör bil sämre och har sämre reaktionsförmåga med alkohol i kroppen”. Allt handlar om proportioner såsom vi visar i denna skrift (se framåt). Ingen har alltså kunnat visa att 1990 års sänkning från 0.5 till 0.2 promille för ”rattfylla” har haft någon som helst effekt trots 24 års erfarenhet.⁴⁰ Mät omdöme och reaktionsförmåga när störningsmoment som användande av navigator, ringa upp på mobil, röka, pyssla/se på barn i barnstolen eller tysta ner de som sitter i baksätet och bråkar, hålla ordning på hunden, nysa och hosta eller ställa in radio eller MP3 spelare. Trots att dessa distraktioner med största sannolikhet har större betydelse för säkerheten⁴¹ förbjuds ju inte barn i bilen, inte rökning etc. Viktigast igen - bil och båt kan inte jämföras!

”Alkohol och bilkörning hör inte ihop. Varför skall det vara annorlunda på sjön?” Att vara på sjön är rekreation och ett sätt att leva och en helt annan miljö än vägtrafik gement. Riskbilden ser helt annorlunda ut. Jämförelsen är irrelevant (se 2:4).

”Berätta om 0.21 promille du för min döda dotter och hennes likaledes döda fästman som förlyckades i en olycka där alkohol var inblandat”. Det förekommer allvarliga och tragiska olyckor där alkohol varit inblandat både på land och till sjöss. Det kanske var kaffe eller CocaCola inblandat också och det finns inget orsakssamband för de dryckerna heller. Att ropa på nolltolerans löser inte problemet. Att ta bort det enskilda omdömet löser det än mindre. Att invagga människor i falsk trygghet snarast försämrar situationen.

2.5 Kustbevakning och Polis i media.

Några av förespråkarna för 0.2 lagen har alltså hänvisat till att kustbevakning och polis hävdar att ”det blivit lite lugnare på sjön i sommar”⁴² och på kustbevakningens hemsida berättar man triumferande om att allt färre båtägare idag tas fast med låga alkoholhalter i blodet.

Det är ett lika relevant argument som att förbjuda båtförare att bära vita kepsar, sätta höga böter för sådana tilltag, intensifiera kontrollerna och triumferande konstatera att antalet förare med vit keps har minskat och därmed har trafiken blivit mindre intensiv. Vad har detta med säkerhet att göra? Vad man då glömmer är den glädje man tagit från många utan sakliga skäl och de problem som lagen praktiskt åsamkar många boende i skärgården. Det som är intressant med den informationskampanj som kustbevakning och polis bedriver är frånvaron av sakargument och fakta.

Det blir lätt komiskt för den som ser till just sakfrågan. I svepande ordalag rättfärdigar kontrollerande myndigheter sjöfyllerilagen bl.a. på följande sätt: *”Vi har inte haft några båtkollisioner mellan fritidsbåtar eller att man hamnar fel i farled och råkar ut för olyckor med större båtar i sommar, vad jag kan påminna mig om. Det är anmärkningsvärt med så mycket trafik av större båtar som det är i Göteborg”*⁴³. I SR P4 kunde vi sommaren 2012 lyssna på en sjöpolis som hävdade att det kunde vara farligare att krocka på sjön eftersom man kan ramla i vattnet. Det är givetvis sant. Det är naturligtvis också så att om man omkommer på sjön så dör man lika mycket som om man omkommer bakom ratten. Att falla i sjön kan i vissa lägen vara farligare än att kastas ut för en backe osv. Men vad sjöpolisen missade var att risken för att något ska hända den som med mycket låg promillehalt framför en fritidsbåt är försumbar.

⁴⁰ Trafikverket. Research också av Robert Collin på Aftonbladet som även jämför internationellt (se 3.2)

⁴¹ Se 3.3. Avsnitt Vägtrafik och alkohol

⁴² Artikel DN sommaren 2011 m.fl

⁴³ Tidningen Metro 2011-08-21

Ett annat argument som används flitigt av både polis, kustbevakning och politiker är att det är bra att vi med nya lagen nu har samma promillenivå på land som till sjöss. Sällan har en tanke varit så kort. Som bilägare ska man inom loppet av sekunder hålla reda på flera olika hastighetsnivåer och som båtägare bör man ha god kunskap om väder och vind bland mycket annat. Att båtägare inte skulle kunna hålla reda på två olika gränser för alkoholnivå är givetvis nonsens.

Verkligheten

Den forskning, statistik och utvärdering som finns tillgänglig⁴⁴ – både innan och efter den nya lagen – visar att problemen är koncentrerade till de båtförare som har över 1 promille i blodet. D.v.s att de var olagliga redan innan den nya sjöregeln.

Efter tillkomsten av den nya 0.2 regeln med slumpvis kontroll oavsett misstanke om fel, visar en delstudie från 2013 att 30 av 30 straffade med den lägre promillehalten inte ha begått något påtalat navigerings eller annat fel mm, medan sådana fel inte sällan förekommer vid högre värden. Fastän ordningsmakten berömmar sig av att ha stoppat så många med hjälp av den nya sjöfyllerilagen och därmed hindrat att de kört i ”fel farled” osv så kan vi inte finna någon sådan tendens till regelbrott hos de som haft under 1 promille.

Ödets ironi är att när kustbevakningen i sina kampanjer söker legitimera sitt arbete med att haffa båtägare med några tiondels promille i blodet så har de genom sina egna insatser visat att den nya promillelagen inte handlar om båtförare som inte kan föra fram sina båtar på ett säkert sätt.

Vore så fallet skulle naturligtvis polis och kustbevakning kunna stå och plocka alla ”fyllerister” med under en promille i blodet som ”hamnar i fel farled” och utgör en fara för andra eller bryter mot någon annan sjöregel. Så har inte skett.⁴⁵

Det går helt enkelt inte att utröna vilka båtförare som har under en promille då riskbeteendet vid dessa låga nivåer endast är mycket måttligt förhöjt, för att vara försumbar vid lägre nivåer.⁴⁶ Det är ytterst få båtägare som ”hamnar i fel farled” på grund av alkohol och de som gjort detta har i sådana fall haft högre nivåer än 1 promille.⁴⁷ Polis och kustbevakningens snedvridna argumentation stärker inte medborgarnas förtroende för rättsväsendet och det sätt de motiverar sin egen verksamhet. Snarast det motsatta tyvärr.

Är distansering rätt strategi för kustbevakningen?

Båtfolket har snarare - efter samtal med ett stort antal båtägare och företrädare för båtbranschen – nåtts av budskapet att många båtägare som tidigare uppskattade att se polis och kustbevakning passera i skärgården, numera möter dem med förakt. Tråkiga uttryck som ”skyr som pesten” och ”Kustwaffe” har tornat upp. Skälet är enkelt, lagen är inte legitim samtidigt som framförallt kustbevakningen *centralt* med näbbar och klor söker legitimera lagen med allt vagare argument. Det klingar falskt. *Båtfolket* tror inte att denna negativa inställning till båtburna tillsynsmyndigheter är till nytta för sjösäkerheten.

⁴⁴ Se avsnitt 3.3 och 3.4

⁴⁵ Det har sedan den nya lagen infördes skett ett par allvarliga olyckor där man mätt alkoholhalten i efterhand och då kommit i gränslandet 1 promille. I praktiken innebär det dock att alkoholhalten vid olyckstillfället överstigit en promille.

⁴⁶ Se avsnitt 3.3 forskning

⁴⁷ T ex låg en båtägare med 1,42 promille i blodet låg och drev i Göteborg den 17 november 2010 (B 11667-10)

Den nya sjöfyllerilagen skjuter långt över sitt eventuella mål.

- År 2010 gjorde polis och kustbevakning 2 700 alkohol-kontroller
- År 2011 ökade insatserna för att upprätthålla sjöfyllerilagen till 3 200 kontroller.
- År 2012 - 2014 har inte ännu⁴⁸ kunnat samlas in vid utgivningen av denna utgåva av vitbok

Vi saknar en gedigen konsekvensutredning om av vad detta kostat samhället och hur dessa resurser istället kunnat ha använts. I DN (sept. 2011) läser vi följande rubrik: *"Ett dygn, 848 anmälda brott – men endast en bråkdel av anmälningarna leder till något straff. DN har granskat vad som hänt med samtliga polisanmälningar under en dag i Stockholm – ett år senare"*.

Resultatet är uruselt även med Internationella mått mätt⁴⁹ och redan här bör de som har ansvar för prioriteringar av samhällets resurser ha gjort halt vad gäller den nya sjöfyllerilagen.

Vad är den faktiska kostnaden för att upprätthålla den nya sjöfyllerilagen? Hur många människoliv hade kunnat räddas ifall resurserna använts på andra sätt och i relevanta sammanhang?

Kränkande nykterhetskontroller?

Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov:⁵⁰ *Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.*

Nu får vi båtägare finna oss i att myndigheter kränker vår hemfrid⁵¹ och öppet och oblygt bordar våra båtar för provtagning. Om kustbevakningen skulle arbeta efter gällande lag skulle så skulle den snabbt falla samman av sin egen tyngd. Kostnaden för att upprätthålla lagen skulle bli för stor.

Vi har rapporter, vittnesmål och tidningsartiklar som beskriver hur Kustbevakningen i sin kontrolliver hindrar Sjöräddningsuppdrag, skrämmer barn och familjer med sitt uppträdande, ligger och driver med släckta lanternor etc. I Karlstad begärde man helt lagvidrigt en nykterhetskontroll ombord på flera båtar som låg för ankar på svaj i en vik.⁵²

Vi menar att bordning utan saklig grund ytterligare kommer att alienera kustbevakning och polis från båtfolket som upplever sig påhoppande och kränkta.



Nu är det så här våra semestrar och vårt båtliv ser ut! Kontroll och övervakning utan saklig grund. Denna turist lär ha vänt hem till Danmark efter detta ovälkomna besök ombord.

⁴⁸ Februari 2015

⁴⁹ Uppklaringsprocent för inbrott t.ex. är 4 i Sverige gentemot 17 i Storbritannien

⁵⁰ <https://lagen.nu/1976:1090#P4>

⁵¹ Brottsbalk (1962:700). Lagen om hemfrid omfattar fartyg.

⁵² Exempel kommer att läggas upp på www.batfolket.se

2.6 Konsekvenser av sjöfyllerilagen utöver för den enskilda båtägaren

Det är inte bara vi svenska båtägare som drabbas av denna onödiga lag. Det får även konsekvenser i ett bredare perspektiv. Turistnäringen, båtbranschen och skärgårdsbefolkningen har redan känt av negativa konsekvenser:

- Det har varnats i internationell båtpress, bloggar och sociala medier för att segla till Sverige som man anser har en bisarr alkohollagstiftning.⁵³ Riksdagsmän och andra politiker har uppmärksammat samma sak och är bekymrade för hur vi upplevs internationellt av turister.⁵⁴ Norrmän och Danskar som med – för dem – fullt lagliga nivåer har stoppats och lagförts bara några hundra meter innanför territorialgränsen. Flera fall har uppmärksamrats i pressen.
- Sjökrogar och skärgårdslivet drabbas. Intäkterna från båtbesökare minskar på sjökrogar, i butiker och vid ö-aktiviteter.⁵⁵ – *Det märks att folk väljer att ställa båten. Flera kvällar har det hänt att det inte legat en enda båt vid restaurangen*, säger Mats Nordström som driver Magasinet på Härön utanför Tjörn på Västkusten.⁵⁶ *Ingmarsö i Stockholms skärgård nås enbart med båt. Och för Ingmarsö krog är båtburna gäster avgörande för bokslutet.* Där hävdar krögaren att den nya lagen om sjöfylleri har gett ett 20 procentigt inkomstbortfall och färre gäster.⁵⁷ Det har i Stockholms och skärgårdspress rapporterats om ett flertal stängningar där man relaterar till 0,2 lagen som en starkt bidragande orsak.
- Båtbranschen har stora problem och även om det ekonomiska läget är osäkert hade Sverige 2011 ingen lågkonjunktur. Sjöfyllerilagen anges som en av huvudanledningarna när man säljer sin båt och avstår att köpa en ny.⁵⁸
- Skärgårdsbefolkningen upplever lagen som besvärlig i deras vardag. Skärgårdsbon får inte ens ro sin båt över sundet om det sitter en motor på båten som gör att den kan gå mer än 15 knop. Livsrutiner som fungerat i generationer försvåras.
- Både Norge och Finland har övervägtatt sänka sina promillegränser till svensk nivå. Det har avfärdats då lagsförslagen saknar faktastöd och man lutar sig bl.a mot just svensk forskning. Lagen lägger ett löjes skimmer över sitt grannland.

⁵³ Artikel Tidningen Båtliv Norge 2006. Citat: *0.2 promille !! Dette er ikke en svenskevits, men at gravalvorlig forslag Riksdagen kan få seg forelagt fra reguleringskåte politikere.* Artikel och flera insändare Båd-magasinet, Danmark. Tyska BOOTE: März 2011. Fler exempel finns.

⁵⁴ T.ex. Riksdagsman Lars-Arne Staxäng (M) 7 oktober 2011: *Sveriges särslagstiftning i sammanhanget riskerar att äventyra båtturism till vårt land vilket skulle vara till nackdel för den växande turistindustrin, inte minst på västkusten. Promillegränsen på sjön bör därför harmoniseras med motsvarande lagstiftning i närliggande länder.*

⁵⁵ Ex Furusunds värdshus - Norrtelje tidning 15/8-11.

⁵⁶ Tidningen Restauratören augusti 2010.

⁵⁷ SVT ABC den 5 augusti 2011. Därtill uttalande från organisationen "Visit Skärgården".

⁵⁸ Se www.båtfolket.se för uttalanden från båtbranschen. Officiell Sweboat information.

3. Fakta, referenser, bilagor och länkar

3.1 Forskning om alkohol i vägtrafik

Notera. Det är inte båtfolkets avsikt att debattera lagstiftningen avseende alkohol och vägtrafik men det finns anledning till perspektiv och att begrunda erfarenheter och fakta eftersom lagstiftaren på mycket lösa grunder jämför biltrafik med båtliv.

Vägtrafik och alkohol

Inom vägtrafik finns forskning och projekt som drivs för att förstå mekanismer runt störningsmoment, alkohol, droger m.m. Det finns ett antal vetenskapliga rapporter som påvisar att risken för olyckor vid bilkörning ökar vid ökat alkoholintag. Dock finns inget som påvisar förhöjd risk vid - eller kring - de låga nivåer vi har lagstiftat om i Sverige.

0.2 promillelag för bil – utan sakliga grunder

1990 sänkte Sverige gränsen för rattonykterhet från 0.5 promille till 0.2 promille och namnändrade till rattfylleri. Denna lag genomfördes utan faktabelägg och mot inrådan från pålästa forskare, akademiker och kriminologer.⁵⁹ Lagen drevs - som med nya sjöfyllerilagen - hårt av nykterhetslobbyn som 1990 ville sända en "pedagogisk signal".⁶⁰ Ingen statistiker eller trafiksäkerhetsforskare – bekräftat av experter på Trafikverket – har kunnat konstatera någon säkerhetshöjande effekt av denna ändring under dessa år.⁶¹ De flesta industriländer har behållit nivåerna 0.5 eller 0.8 promille och ej heller känt sig motiverade att ändra med hänsyn till bristen på sakliga skäl.

Leif G.W. Persson 1989 riksdagsutfrågning (JuU2): Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en eller två öl utan de vållas av ovanligt folk som ger fullständigt fadderullingen i den lagstiftning vi redan har. ... här håller vi på och diskuterar den ändpunkt där vi helt enkelt inte hittar några olyckor.

Erfarenheter från utlandet

En intressant referens är Kroatien som 2004 sänkte promillehalten från 0.5 till absolut 0.0 promille. Tanken var att stävja alkoholrelaterade olyckor främst hos ungdomar. Effekten uteblev och efter kraftig kritik från medborgare och trafiksäkerhetsexperter återställde 2008 man till 0.5 promille. Så kallade "signallagar" fungerar inte och man bestämde sig att istället använda andra verktyg och metoder för att komma åt de bilförare som dricker för mycket - oavsett gräns. Nederländerna (0.5 promille) och Storbritannien (0.8 promille) har lyckats minska sina dödsolyckor och är relativt sett

⁵⁹ Bl.a Professor i kriminologi, Leif GW Persson. Professor i Psykologi Lennart Sjöberg, Centrum för riskforskning

⁶⁰ Framgår i ex. vis Justitieutskottets betänkande 1989/90 JuU2

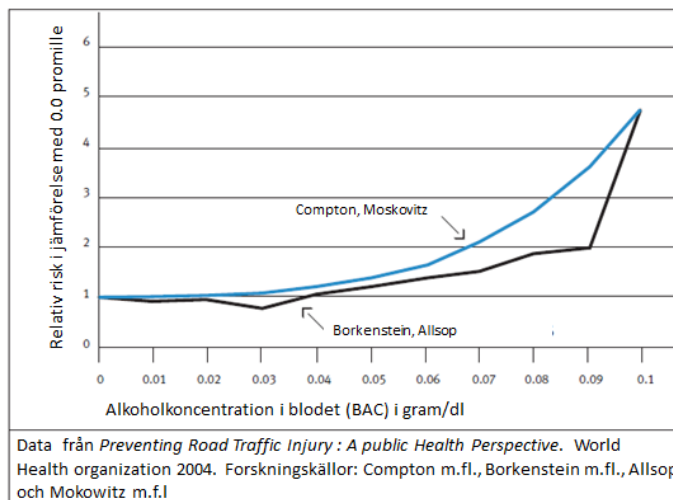
⁶¹ Vi har inte kunnat finna sådana belägg. Vi har tagit del av en mängd Svenska och internationella rapporter från både FN anslutna organ såväl som andra länders Trafiksäkerhetsorganisationer. Frågan har därtill ställts till ett flertal aktörer som Trafikverket, Transportstyrelsen, BRÅ, MHF etc. De flesta svarar inte på sakfrågan (oftast inte alls) men Trafikverkets Magnus Lindholm stödjer Båtfolkets observationer i ett mail den 27/9-2011. Se även grafer som beskriver relativ risk

inom samma låga härad som vi i Sverige.⁶² Detta utan att införa pragmatisk nolltolerans och att frånta sina medborgare deras ansvar och omdöme.

Forskning vägtrafik

Den forskning bl. a WHO (och med de flesta Industrieländer) lutar sig emot visar att för biltrafik finns ingen alkoholrelaterad ökad **relativ risk** (ej att förväxla med en reell risk, se separat fotnot för definition) i spannet mellan 0 till 0.4 promille⁶³. En **mycket måttlig** höjning av den relativa risken upp till 0.6-0.7 och en tydligare ökning därutöver.⁶⁴ Över en promille stiger risken signifikativt. Notera att denna forskning och studier gäller bil och trafik – inte båtliv där marginalerna är större och omgivningen en annan.

Relationen mellan alkoholkoncentration i blodet (BAC) och den relativa risken för en allvarlig trafikolycka



Felet med nollvisioner är som vi tidigare nämnt att den tar bort varje avvägning mot andra viktigare mål – en nollvision kan framstå som både bra och ädel, men i många fall gör politikerna oss en otjänst då nollvisioner samtidigt gör oss dumma eftersom vi tappar förmågan att tänka självständigt i termer av relativa risker.

Ett exempel är någon som av försiktighetsskäl äger en större och förmodat säkrare bil, som hon/han tar till sina ridlektioner. Ridning är en farlig sport och sysselsättning och vill man leva säkert så bör man överhuvudtaget inte rida.⁶⁵ För att undvika denna tankelapsus och för att ge konkret och praktisk vägledning för, människor, lagar och förordningar så använder man i forskning om alkohol och vägtrafik därför begreppet "relativ risk" (RR).⁶⁶

Kanadensiska och Amerikanska undersökningar⁶⁷ visar att störningsmoment som rökning, sköta stereo och MP3 spelare, ha hund i bilen, nysa och hosta, barn som vill ha uppmärksamhet, trötthet och monotoni är en större riskfaktor än flera tiondels promille alkohol i blodet.

⁶² Rapport OECD/ITF 2008. ISBN 978-92-821-0195-7. Dödade i vägtrafik per 100.000 innevånare: Holland 4.6, Norge och Sverige 4.9, Schweiz och Storbritannien 5.5. För jämförelse: Tyskland 6.5, Frankrike 8.8, Canada 9.1, USA 14.7, Ryssland 23.7.

⁶³ Från WHO. Preventing Road Traffic Injury. A public health perspective for Europe. Av bl.a. Claes Tingvall. 2005. Illustration från Wikipedia Februari 2013.

⁶⁴ Bl.a. Goldman Moskowitz etc.

⁶⁵ 6000 barn skadas varje år så allvarligt att en akutmottagning måste uppsökas. 2 000 vård dygn under 2008. (Barnolycksfallsfonden 2010). En amerikansk djupstudie visade att 21% av hästryttarna någon gång under sin tid som aktiv drabbats av en allvarlig skada till följd av ridningen (Clarke, C.N., Tsuei, B.J. & Butler, K.L. 2008. Equine-related injury: a retrospective analysis of outcomes over a 10-year period. The American Journal of Surgery 2008) 195, s.702-704. Ingen annan sport har så många dödsolyckor som ridning (EHASS-Socialstyrelsen 2001)

⁶⁶ Se förklaring fotnot 70

⁶⁷ Se 3.8. Referenslitteratur P3

I en vetenskaplig större studie⁶⁸ i USA finansierat bl. a av *the Federal Air Administration (FAA)* och utförd med hjälp av avancerade simulatorer konstaterades t ex att störningsmomentet att samtala i en mobiltelefon under bilkörning ökade den relativa risken(RR) för en allvarlig olycka i högre utsträckning än en bilförare med 0.8 promille alkohol i blodet. Vi citerar konklusionen:

Taken together, we found that both intoxicated drivers and cell-phone drivers performed differently from baseline, and that the driving profiles of these two conditions differed. Drivers in the cell-phone condition exhibited a sluggish behavior (i.e., slower reactions) which they attempted to compensate for by increasing their following distance. Drivers in the alcohol condition exhibited a more aggressive driving style, in which they followed closer, necessitating braking with greater force. With respect to traffic safety, our data are consistent with Redelmeier and Tibshirani's (1997) earlier estimates.

In fact, when controlling for driving difficulty and time on task, cell-phone drivers actually exhibit greater impairments (i.e., more accidents and less responsive driving behavior) than legally intoxicated drivers. These data also call into question driving regulations that prohibit hand-held cell-phones and permit hands-free cell-phones, because no significant differences were found in the impairments to driving caused by these two modes of cellular communication.

Notera detta gäller bil och inte båt. Gräns för bil i USA är 0.8 promille. Föraren tog endast emot inkommande samtal och ägnade sig inte åt att ringa ut eller att sända meddelanden.

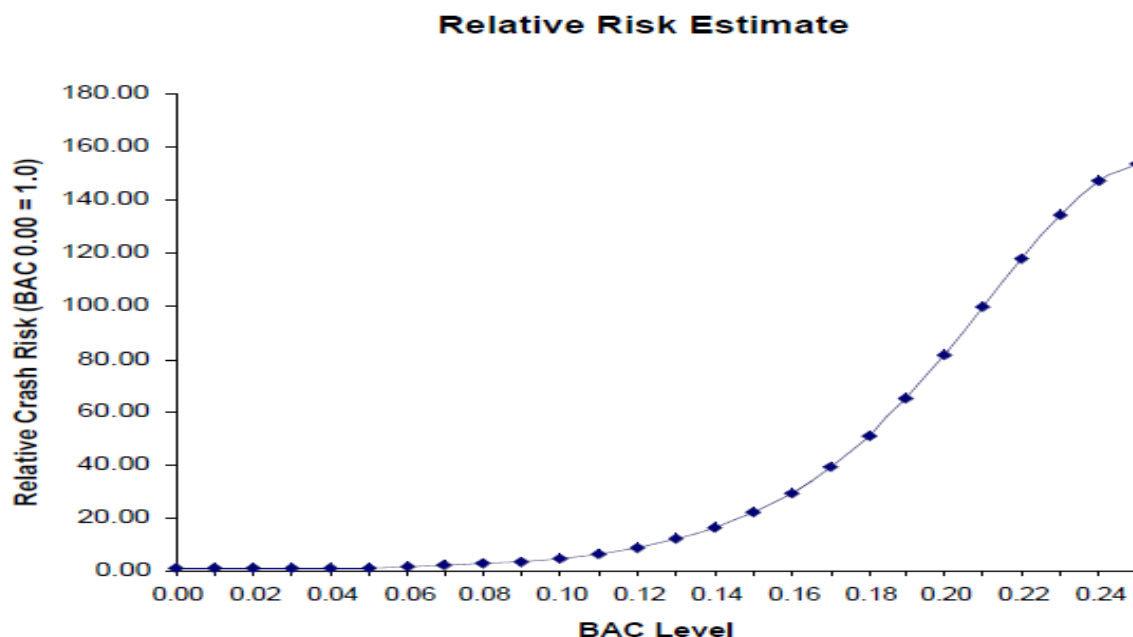
Det finns också en enskild studie fokuserad på avlidna i trafiken⁶⁹ som gör gällande att även nivåer strax under 0,5 promille innebär en ökad risk för den som framför en bil. Det har bl a föranlett nykterhetslobbyn att med sina utgångspunkter basunera ut "även första glaset kan vara dödligt i trafiken" (se t ex Tidningen Accent 2011 som hänvisar till en annan amerikansk studie). Sådana slutsatser kan vi dock ta med en nypa salt då man med statistiska material kan i stort påvisa vad man önskar, utan att det har någon betydelse i verkliga livet. Om någon skulle ta den ringa riskökningen på allvar så är det bäst att överhuvudtaget aldrig ge sig ut i trafiken. Förmodligen hade man kunnat få fram samma resultat om man bytt ut ett glas vin med att "äta en tårbit" eller "har du ett barn i bilen". Frågan är komplex och gör att man lätt tappar fotfästet. I Åsa Forsmans studie har man enligt god forskningstradition också påtalat att osäkerheten om faror vid lägre promillehalt är stor. Det vi däremot vet - och som påtalas i den svenska studien - är att bland personer med låga alkoholnivåer i blodet finns ofta en blandmissbruksproblematik som i sin tur kan få statistiken att visa fel. Därtill är metoden att mäta alkoholhalt i avlidna tämligen osäker. En kropp kan utveckla alkohol under nerbrytningen och mätningarna har inte gjorts vid en given tidpunkt. Dessutom omfattar troligtvis denna problematik att de som för fram en bil "dagen efter" inte bör köra bil överhuvudtaget, inte för att t ex ett glas vin i sig är farligt, utan för att de kvällen innan haft mycket höga alkoholnivåer i blodet. Det finns utmärkt svenska forskning inom området om droger och bilkörning. Se t ex Socialmedicinsk tidskrift, 89 (6), 2012 för en sammanfattning eller Åsa Forsmans studie.

⁶⁸ A fatal distraction? A Comparison of the Cell Phone Driver and the Drunk Driver. David L. Strayer, Frank A. Drews, and Dennis J. Crouch, University of Utah, Salt Lake City, Utah. 2006.

⁶⁹ "Riskkurva för alkohol" Åsa Forsman www.vti.se/publikationer

Relativ risk

Nedan en ytterligare en illustration ⁷⁰ som beskriver den relativa risken (ej absolut risk) ⁷¹ (RR) för en allvarlig bilolycka när en bilförare har alkohol i blodet. Till denna kan man även jämföra med o/e lägga till andra störningsmoment som drastiskt kan ändra den relativa risken. Som nämnts ovan finns distraktioner som i sig är relativt sett betydligt farligare än en måttlig mängd alkohol. T.ex. experimentet beskrivet ovan där man påvisar riskerna med att bara konversera med hjälp av en mobiltelefon.



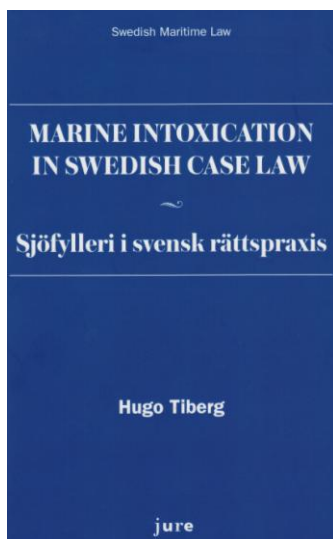
Det finns inga sakliga skäl att ställa samma promillekrav på sjön som för fordon på väg.

⁷⁰ Tagen från: Crash Risk of Alcohol Impaired Driving. R. P. Compton, R. D. Blomberg, H. Moskowitz, M. Burns, R. C. Peck, and D. Fiorentino. Issued by the National Highway Traffic Safety Administration, Dunlap and Associates, Inc., Southern California Research Institute and R.C. Peck and Associates. 1998

⁷¹ Begreppet relativ risk (skall inte sammanblandas med absolut risk) används ofta i statistisk analys av binära utfall, där utfallet av variabeln (händelsen) har relativt låg sannolikhet. Den är därför ofta anpassad till data från kliniska prövningar, där den används för att jämföra risken att utveckla en sjukdom hos människor som inte får medicinsk behandling (eller placebo) jämfört med de människor som tar emot en ny - eller tidigare etablerad - behandling. (från Engelska Wikipedia Dec. 2011).

3.2 Forskning och utvärdering fritidsbåt

Sverige



Vi kan konstatera att det i Sverige nästan helt saknas forskning runt alkohol och fritidsbåtar. Att då införa en lag utan sakligt underlag är i sig själv uppseendeväckande. Sjörättsinstitutet i Stockholm är undantaget och har i mer än 20 års tid undersökt sjöfyllerifall. De olyckor och dödsfall som orsakats på grund av alkohol går nästan uteslutande att härleda till fall där föraren haft nivåer över 1 promille i blodet. Det finns alltså inget som historiskt har pekat på att det funnits några problem inom den härada 0.2 till 1 promille som man nu kriminaliserat. Det har därtill varit en mycket positiv utveckling på olyckssidan i mer än 20 års tid trots ett kraftigt ökat båtbestånd.

Hugo Tiberg, professor i sjörätt, har gjort djupanalyser och gått igenom ca 400 sjöfylleridomar alltifrån sjölagens datum 1994. Av dessa föll 350 fall ⁷² under den gamla ordningen, då polisen endast fick stoppa och kontrollera de som bröt mot trafikregler eller betedde sig misstänkt. Dessa felande förare var till helt övervägande del grovt

sjöfulla med mer än 1 promille, medan endast ett fåtal hade de lägre värden (som skulle medfört automatiskt straff enligt den nya regeln). Efter tillkomsten av den nya regeln med slumpvis kontroll oavsett fel, visar sig de som blivit straffade med den lägre promillehalten inte är överrepresenterade i gruppen som har begått följdbrott som t ex navigeringsfel, trasiga lanternor mm, medan sådana följdbrott relativt ofta förekommer vid högre värden. Fastän ordningsmakten berömmar sig av att ha stoppat så många med hjälp av den nya promillelagen och låtit påskina att man förebyggt olyckor osv så kan vi inte finna någon sådan tendens till regelbrott hos de som haft under 1 promille.

Likadan blir bilden beträffande allvarlig skada. Intill den nya sjöfyllerilagens tillkomst har domstolarna i de 350 domarna ansett sjutton fall av död eller allvarlig kroppsskada orsakade av alkohol vid en beräknad påverkan över 1 promille, medan ett enda sådant fall förekommer med en lägre påverkan, där domstolen dock uttalade att alkoholen inte behöver ha varit orsaken till olyckan. Kort sagt kan från domspraxis intill den nya lagen inte bekräftas ett enda fall där de alkoholhalter som straffen numera utökats till har föranlett dödsfall eller allvarlig skada.

Ovanstående bekräftar klart och tydligt visar att den nya lagen är obefogad. Slutsatsen är att alla tillgängliga fakta kring båtliv baserat på statistik ⁷³ och olycksuppföljning visar att det **inte** varken fanns eller nu finns ett allmänt problem. Olyckorna har minskat konstant i mer än 20 år.

Problemet kan isoleras till de individer – likt dem på vägarna - som helt enkelt struntar i gällande promillegräns vare sig den är 1, 0.8, 0.5 eller 0.2 promille. Eftersom dessa ej verkar vara möjliga att nå/påverka är vi i här helt beroende av tillsynsmyndigheter och ansvarsfulla medborgare som ingriper vid behov.

⁷² Se fakta och referenser 3.8.2 samt även <http://www.sjorattsbiblioteket.se/batjuridik/aningslos-straflag-for-sjofylleri/>

⁷³ Exempel på tillgänglig statistik 3.8

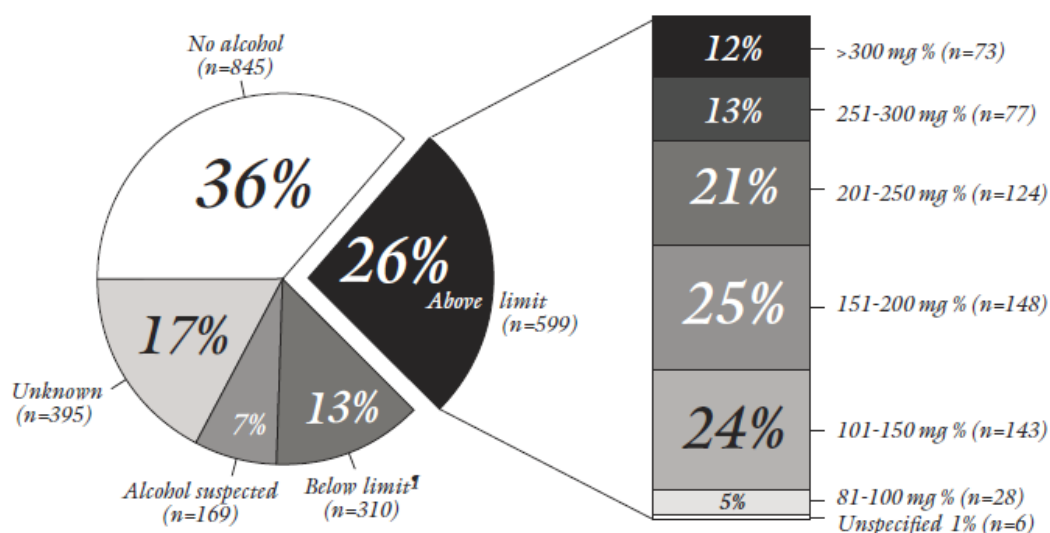
USA och Kanada

I USA och Kanada har man gjort rigorösa uppföljningar av olika typer av båtoluckor under en lång tid. Mönstret är detsamma som i Sjörrättsinstitutet slutsatser. Det är vid nivåerna över en promille som det de-facto blir farligt att framföra en båt. Här nedan en graf från Kanada.⁷⁴ En dryg fjärdedel har mycket hög alkoholkoncentration. Det finns även 13% som har en laglig nivå. Eftersom forskning har visat att det inom vägtrafik har relativt ringa betydelse med en halt upp till 0.8 så finns det skäl att tro att orsakssambandet till dödsolyckan är ringa. Men, det är svårt att 100% fastslå. Myndigheterna har dock goda skäl att tro att inom de resterande 17 + 7 procentenheter rymmer höga alkoholkoncentrationer. Att alkohol vid höga nivåer är en betydande riskfaktor råder det ingen tvekan om. Problemet är att de personer som dricker dessa mängder struntar i de lagar som finns och som tyvärr ej heller lär sig av misstagen⁷⁵. Kör man "full" med bilen gör man det gärna med båten och vice versa. Denna gruppering är inte lyhörda för strängare lagar alldeles oavsett promillegräns.

Vi skall även påpeka att olycksstatistiken här – liksom i Sverige – har ständigt förbättrats sedan 1991 (exemplet nedan). Men den totala olycksbilden - ställt per capita - är högre i USA och Kanada än i Sverige.

Figure 8

BLOOD ALCOHOL LEVELS* FOR IMMERSION DEATHS* DURING RECREATIONAL BOATING,* CANADA 1991-2008 (VICTIMS ≥15 YEARS OF AGE; n=2,363)[§]



⁷⁴ Från Boating Immersion and Trauma Deaths in Canada: 18 Years of Research, Transport Canada and The Canadian Red Cross Society, 2011

⁷⁵ Bl.a av Dr. Jürgen Rehm, senior scientist, Centre for Addiction and Mental Health, Ontario, Kanada 2009 (CAMH)

USA – Empiriska tester. Berusade båtförare

Som redan nämnts är den mesta forskningen - även utomlands - centrerad till vägtrafik men det har utförts några praktiska och rigoröst kontrollerade tester och prov med båt. Här ett exempel:



Januari 1999 gjordes ett seriöst prov i regi av *BoatUS* (USA's största båtägarorganisation) i samarbete med *Maryland Natural Resources Police*.⁷⁶ En 90 hk utombordarbåt manövreras i hög fart i en komplicerad utprickad bana i vattnet för att den sedan skall läggas till perfekt vid bryggan. Avsikten var att praktiskt se vad som händer efter att förarna intagit alkohol i allt ökande mängder i fyra separata köravsnitt. Fyra testpersoner deltog med olika kroppsvikt och erfarenhet. Banan och manövrarna var så svåra att endast en erfaren förare (A) klarade full poäng, 100, med redan 0.3 promille i blodet. Övriga hamnade på 78, 77 resp. 60 poäng i första rundan (med 0.0 promille i blodet). Vid andra rundan sjönk förare A:s resultat till 85 (vid 1.0 promille) medan B och C fick samma resultat som vid första rundan (vid 0.5 resp. 0.6 promille). Förare D som var mindre erfaren hamnade på 50 poäng med 0.9 promille i blodet. I tredje rundan upprätthöll den erfarne båtföraren A med 1.2 promille 78 poäng vilket motsvarade förare B och C när de körde nyktra. I förare A:s fjärde runda med 1.7 promille klarade han banan med 77 poäng. Förare B till D får väsentligt sämre poäng från och med runda tre med 0.9 till 1.1 promille i blodet.

Testlaget konstaterar att en kraftigt berusad men erfaren båtförare med fokus och koncentration ändå kan prestera tillfredställande resultat. För övriga inleddes försämringen i prestanda vid omkring 0.8 promille. När förare B till D hade mellan 1.1 till 1.7 promille manövrerade de i banan uselt (16-25 poäng). Den var som nämndes krävande och inte jämförbar med att segla hem i en bekant farled. Å andra sidan försiggick provet under en koncentrerad tid, under ideala förhållanden och med övervakning. En olycka kommer inte sällan oförutsett.

Polis och testlag understryker att det inte är risken för kollision som är den stora faran med att dricka för mycket alkohol. Enligt *BoatUS Foundation for safety research* är risken att falla överbord, kliva fel vid bryggan eller när man går i Jollen de absolut största problemen och de som genererar mest olyckor.

⁷⁶ US Boat Foundation Findings Report #32. January 1999.

3.3 Formell lagtext, beredningsunderlag, remisser och svar

Lag om ändring i sjölagen (1994:1009); utfärdad den 29 april 2010. Enligt riksdagens beslut⁷⁷ föreskrivs att 20 kap. §4 och § 5sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Viss text satt i versaler av Båtfolket

4 §. Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0.2 promille i blodet eller 0.10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också den som framför ett fartyg eller i ÖVRIGT på ett fartyg FULLGÖR EN UPPGIFT av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt. Lag (2010:297).

5 §. Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, döms för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra har varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

1. Prop. 2009/10:76, bet. 2009/10:CU14, rskr. 2009/10:238. 2. Senaste lydelse 1999:220.SFS 2010:297. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2010. På regeringens vägnar- BEATRICE ASK

Beredning och remisser

Frågan om sjöfylleri är gammal och det finns ett antal utredningar. Vi har dock inte funnit någon förespråkare som framför argument som bygger på empiriska fakta. Förslaget till ny sjöfyllerilag arbetades fram under Tomas Bodströms ledning innan alliansen hade vunnit valet.

Regeringens proposition 2009/10:76

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/13/74/81/2449859c.pdf>

Exempel på remissvar o/e uppföljningar till beredningsunderlaget till 0.2 lagen (sammanfattningar)

Polisförbundet anser att "utredningen har så stora brister att den inte bör utgöra någon grund till kommande lagändringar".

Hovrätten över Skåne och Blekinge förespråkade att promilleregeln begränsas till yrkessjöfarten med hänvisning främst till att det saknas empiriskt belägg för att införa en sådan regel för fritidssjöfarten.

⁷⁷ Prop. 2009/10:76, bet. 2009/10:CU14, rskr. 2009/10:238.

Kammarrätten i Stockholm framförde att en promillegräns på 0.2 för fritidssjöfarten närmast ter sig som ett nykterhetspolitiskt förslag och saknar stöd i vetenskapliga studier.

SSD. Sjösportens samarbetsdelegation (Svenska Kryssarklubben, Seglarförbundet och Svenska Båttunionen = de flesta ideella båtklubbarna i Sverige) anser att förslaget på att införa en nedre gräns på 0.2 promille för normalgraden av sjöfylleri för båtar som är längre än 7 meter eller går fortare än sju knop, bygger på felaktiga grunder, blir mycket svårt att förankra i allmänhetens medvetande och att det därför skall avfärdas.

SSD anser att nuvarande lagstiftning (*anm. sjölagen och 1.0 promille för grovt sjöfylleri*) är fullt tillräcklig. Den innebär att det går att fälla personer, även om de har en lägre promille än 1.0 och den gäller för alla båtar. SSD har ingen erinran mot att polisman eller polisiärt utbildad personal från kustbevakningen får göra alkoholutandningsprov när misstanke om brott föreligger.

Skall det införas en nedre gräns bör den vara densamma som i Norge, Tyskland och som rekommenderas av IMO - FN:s organ för sjöfart (rekommendationen är *0.8 promille, Båtfolkets anm.*).

Vid fråga till **Transportstyrelsens Generaldirektör Staffan Widlert** om det finns samband mellan båtoluckor och överdrivet bruk av alkohol svarar Staffan så här den 22/8 2011:⁷⁸

Vi vet hur många olyckor som inträffar och var. Däremot vet vi inte hur många av olyckorna som berodde på att föraren var påverkad av alkohol. Vi vet heller inte om alkohol innebär en större risk om båten är stor och snabb, även om detta verkar sannolikt. När regeringen beslutade om lagen hade man så vitt jag förstår inte heller något sådant underlag. Förklaringen till detta var rimligtvis att sådant underlag faktiskt saknas.

Vi menar att det är viktigt att förbättra olycksstatistiken så de åtgärder som vidtas verkligen påverkar olycksutvecklingen. Jag håller med om att det är ologiskt att säga att den nuvarande lagen är ett delmål till det eftersom vi saknar underlag för att bedöma effekterna av en förändring.

3.4 Nykriminaliseringens doktrin. Riksdagens rättesnöre



Nedan två stycken lång text ordagrant saxat ur SOU (Statens Offentliga Utredningar) 2006:12 om Rattfylleri och Sjöfylleri. Här beskrivs att regeringen ansluter sig till vissa grundläggande principer för att rättfärdiga nykriminalisering av medborgare i Sverige. Vi har tillåtit oss att stryka under ett antal speciellt tänkvärda rader.

Kriterier för nykriminalisering:

Regeringen anslöt sig härefter till följande fem faktorer som Åklagarutredningen menade skulle föreligga för att en ny-kriminalisering skulle framstå som befogad.

1. Ett beteende skall kunna föranleda påtaglig skada eller fara.
2. Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
3. Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
4. Straffsanktion skall utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.

⁷⁸ Fråga ställd av Redaktören för www.alltom02promillepasjon.se

5. Rättsväsendet skall ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Rekommendationerna har senare även principiellt godtagits av Riksdagen. I 1994/95:JuU2 s. 6–7 anför utskottet att man i princip instämmer i de uttalanden som gjorts i propositionen om att kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet.

Doktrin

Professor Nils Jareborg har i Allmän kriminalrätt, s. 45–65, behandlat frågor om nykriminalisering. Jareborg redogör för kriminaliseringens syfte, varför vi kriminaliserar vissa beteenden och kommer därefter in på när och hur kriminalisering bör ske. De värden och intressen som skyddas av strafflagstiftning brukar, skriver Jareborg, kallas straffbestämmelsernas skyddsintressen eller skyddsobjekt. Uppenbara exempel på sådana värden är liv, frihet, ära, hälsa, egendom, handlingsfrihet, rörelsefrihet och ekonomisk trygghet. För att en kriminalisering alls skall vara aktuell måste det föreligga ett skyddsintresse. Även om det finns ett intresse som är värt att skydda är det dock inte säkert att det bör skyddas genom kriminalisering. Som huvudprincip gäller att en kriminalisering bör avse särskilt skyddsvärda intressen. Det måste således uppstå skada om intresset kränks för att det skall bli aktuellt med en kriminalisering. Kriminalisering bör således avse de mest straffvärda gärningarna och tillgripas endast i sista hand.

Vid avgörande av om en gärningstyp bör beläggas med straff är också att beakta att en kriminalisering bör vara någorlunda effektiv. Jareborg anger slutligen tio "rättsakliga principer" för när kriminalisering bör ske:

1. Brott förutsätter att gärningen typiskt sett kränker eller hotar ett rättsligt erkänt intresse eller värde.
2. Brott förutsätter att gärningsmannen kan anses som moraliskt ansvarig för gärningen; straffrättsligt ansvar får inte åläggas om gärningsmannen saknade ansvarsförmåga eller om han handlade utan uppsåt eller oaktsamhet eller om han på annan grund måste anses vara ursäktad.
3. Brottet består i enstaka onda eller kränkande gärningar; endast indirekt riktar sig straffrätten mot gärningsmannen.
4. Kriminalisering får inte ske retroaktivt till gärningsmannens nackdel.
5. Kriminalisering får inte avse enskilda fall eller personer, utan måste avse brottstyper.
6. Brottstyperna måste vara begripligt och bestämt definierade.
7. Brottstyperna måste vara definierade i lag (generell normgivning, tillgänglig för allmänheten).
8. Kriminaliseringen bör genom straffskalans utformning återspegla också måttet av förkastlighet hos brottstypen.
9. Bestraffning är samhällets mest ingripande och förnedrande sanktion; kriminalisering bör därför tillgripas endast i sista hand eller för de mest förkastliga gärningarna.
10. Straffhotet bör inte vara strängare än vad som är nödvändigt för att hålla brottsligheten på tolerabel nivå.

– - Slut på citat ur SOU 2006:12 – -

Att utifrån frånvaron av faktaunderlag och på mycket lösa grunder nykriminalisera det sätt på vilket en viss grupp av människor i samhället väljer att leva sina liv och tillbringa sin fritid är inte försvarbart. Att förbjuda utan sakliga skäl står för intolerans.

3.5 Exempel på rättsfall

- I Ångermanland ⁷⁹ så tog en man över rodet från sin hustru när de närmade sig hemmahamnen eftersom mannen hade mer erfarenhet att köra båten och därför kunde lägga till bättre och säkrare än hustrun. Mannen fick blåsa och fälldes för 0,36 promille eftersom han "ej haft skäl att köra" enligt domen. Domen visar att lagen i praktiken åsidosätter kravet på möjligheten att utöva gott sjömanskap och därmed kravet på sjösäkerhet. Den åsidosätter också det personliga ansvarstagandet och säkerhetstänkande som makarna velat använda för att föra båten säkert till plats. Återigen missbrukas samhällets resurser.
- Ett gift par var ute med båten i Stockholms skärgård ⁸⁰. Ett tjugotal meter från bryggan tog mannen, som druckit rejält med öl, över spakarna från sin hustru. På bryggan konfronterades han sedan av kustbevakningspersonal och fick göra ett alkoholtest. Provet visade att mannen hade motsvarande drygt 1,0 promille alkohol i blodet. Han åtalades och dömdes av tingsrätten för grovt sjöfylleri till villkorlig dom med 50 timmars samhällstjänst. Efter överklagande konstaterar hovrätten att den uppmätta alkoholkoncentrationen talar för att gärningen ska bedömas som grovt sjöfylleri men att det enligt lagens förarbeten ibland kan göras undantag med hänsyn till omständigheterna. Eftersom inga andra fartyg fanns i närheten när båten framfördes och någon påtaglig fara för säkerheten till sjöss inte förelåg, finner domstolen att gärningen "endast" utgör sjöfylleri och ändrar tingsrättens dom.

Detta fall visar att:

- a. Sjöfyllerilagen riskerar att vittra sönder under sin egen tyngd. Utifrån HD:s dom så sker här en bedömning utifrån den risk som förelåg och domen mildrades.
 - b. Det innebär att långt fler ärenden bör underställas enskilda bedömningar istället för att som i biltrafiken ge straff efter promillehalt enligt en fastställd tariff.
 - c. Det lägsta antalet dagsböter som vanligtvis dömts ut enligt tariff tänkandet är 30 db – 40 db för alkoholhalter mellan 0,2 - 0,5. Ur kölvattnet av HD:s dom så kommer fler att falla inom detta intervall och det framstår klart att det blir absurt att döma ut 30 db för någon som utan fara för andra framför en båt med 0,2 promille i blodet. En välbärgad Helsingborgsbo blev t ex sommaren 2012 dömd till att betala 30 000 kr för att ha framfört sin båt – utan fara för andra – med 0,26 promille i blodet. Det kan t ex jämföras med att böterna för att åka i snabb farlig fart inom ett hastighetsbegränsat område är ett par tusen kronor. Rättskänslan blir satt ur spel.
- En 18-åring med 1,04 promille framförde en båt med fem personer ombord på sjön Mjörn. Båten välte och sjönk. Instämnd till Alingsås TR hävdade 18-åringen att båten, som var god för 25 knop med få personer ombord, inte kunde nå 15 knop med aktuell passagerarbelastning. Tingsrätten ⁸¹ sa att farten skulle bedömas efter vad fartyget överhuvudtaget kan uppnå och fällde 18-åringen för grovt sjöfylleri.

⁷⁹ Tingsrätt B 3001-11

⁸⁰ Dagens Juridik 2013-01-14

⁸¹ Alingsås B 1476-12. V.Sverige B 2137-13, HD B 5179-13

Vår kommentar:

Vi ifrågasätter inte att domen är rätt i sak eller att det är högst olämpligt att framföra en båt med så hög alkoholhalt i blodet. Däremot visar domen hur felaktigt lagen slår när den tillämpas. Tingsrätten citerar propositionen att avgörande är "...hastighetskapaciteten och inte den hastighet som fartyget framförs med vid det specifika tillfället...". Det innebär att om en båt har en "hastighetskapacitet" över 15 knop så är det vad som gäller även om man vid olyckstillfällen endast kan framföra båten i t ex 5 knop. Begreppet "hastighetskapacitet" ger möjlighet till godtycke. Domen fastställdes i hovrätten, och HD beviljade inte prövningstillstånd. Domen understryker också att båtliv inte går att jämföra med bilkörning.

Ytterligare korta exempel på hur olika lagen tolkas. Ringa förseelser kan ge stora böter men samtidigt kan en annan person bli frikänd:

Västmanland 5 febr 2015. Pelle flyttade på anmodan sin båt c:a 100 meter. Blev kontrollerad och hade 1.14 promille. Åtalades följdriktigt för grovt sjöfylleri men fälldes enbart för enkelt fylleri. Gick till hovrätt som fastställde enkelt sjöfylleri. D.v.s. böter men inte fängelse.

Göteborg 20 febr. 2015 Bertil seglade med sin Albin Accent ensam vid Trubadurens kasunfyr. Efter nattseglingen blev det kav lugnt och då motorn inte startade väntade Bertil in bogsering. Efter en tid finner sig KBV och kollar tillståndet. Efter c:a tre timmar bekräftades 1.4 promille i blodet (grovt sjöfylleri). I Tingsrätten blev Bertil frikänd då han inte innebar någon påtaglig fara för andra och det har inte kunnat visas att han inte var kapabel att sköta båten! Denna dom är överklagad och andra seglare har fått böter uppåt 100 000 för motsvarande.

Falun 10 mars 2015 B 3088-14 Svea 29 apr 2015 B 3263-15 (grovt sjöfylla) Nisse körde vattenskoter på älven invid Torsångsvägen. Körde upp på land, skadade sig allvarligt och skotern blev totalförstörd. Nisse hade hela 1.94 promille i blodet och var dessutom påtänd av narkotika. Med hänsyn till att Nisse skadade sig och hade förlorat arbetet fick han villkorlig dom. Fastställdes av Hovrätten. Domen anses av många som uppseendeväckande. Att den följer det mönster som bl.a redovisats i bl.a uppdrag granskning att personer som utför brott upprepade gånger "kommer undan" lättare än så kallade "skötsamma"

Nacka 24 mars 2015 Anna satt vid ratten på en motorbåt som saknade lanternor. Hon stoppades av polis i skymningen och befanns då ha 0,6 promille. Anna uppgav att hennes dotter kört men att hon inte ville sitta vid ratten när polisen kom, varför de bytte. Tingsrätten ansåg sig inte kunna visa att Anna inte betryggande kunde sköta sin uppgift eller föra båten. Hon blev frikänd. Det finns flera liknande fall där man istället fått böter mellan 30-70.000 kronor. Att Anna inte var en relativ fara för någon med 0.6 promille vet redan vetenskapen.

Ex: Utdömda dagsböter

0.91 promille 120 dagsböter. I detta fall SEK 90.000

0.43 promille 90 dagsböter - SEK 37.800

0.78 promille 60 dagsböter – SEK 45.000

3.6 Politiska utspel. Motioner och löften om utvärdering

Lagberedningen gjordes under Tomas Bodströms ledning och den röd-gröna regeringen, men lagen klubbades igenom av alliansen med stöd av ett politiskt tvärsnitt. *Båtfolket* kommer att medverka till att löpande publicera hur partier och politiker idag och framgent agerar i denna fråga.

Ett antal politiker har aktualiserat frågan under hösten 2011:

Motion till Riksdagen 2011/12:C290 Omprövning av Sjöfyllerilagen. Finn Bengtsson (M) m.fl.

Vi i Sverige har sedan lagens införande alltså tagit på oss rätten att hårt straffa personer som framför sina båtar med låga alkoholhalter i blodet som varken utsätter sig själva eller andra för någon risk enligt de utvärderingar som finns på området.

<http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=410&typ=mot&rm=2011/12&bet=C290>

Motion till Riksdagen 2011/12:C301. Omprövning av sjöfyllerilagen. Lars Beckman (M)

Det föreligger dock ett behov av att göra en översyn kring lämpligheten i detta eftersom förutsättningarna på sjön på många sätt skiljer sig från våra vägar. Oftast kör inte båtarna lika snabbt som bilarna och sjön eller havet innebär större plats än en väg.

http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C301

Motion till Riksdagen 2011/12:C256 Utvärdering av bestämmelser om sjöfylleri och rättsäkerhet Johnny Munk hämmar och Eliza Roszkowska Öberg (M)

Förutsättningarna till sjöss skiljer sig från dem som finns på våra vägar, ytorna är större och hastigheterna ofta lägre. Att då ha samma promillegräns anses inte ge en rättvisande bild av vad som bidrar till vårdslöshet och farligt beteende till sjöss.

http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C256

Motion till Riksdagen 2011/12:C380 Översyn av sjöfyllerilagstiftningen. Isabella Jernbeck (M)

Lagstiftningen upplevs som ett problem och många frågar sig om det övergripande syftet med lagstiftningen verkligen uppnås. Trenden – i vart fall i Stockholms län – var att sjöfylleriet minskade redan innan lagstiftningen infördes.

http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C380

Motion till Riksdagen 2011/12:C267 Utvärdering av sjöfyllerilagen. Jan Ericson (M)

Det är dags att efter två säsonger med lagen se över lagens samlade effekter och vid behov överväga korrigeringar eller förändringar av regelverket.

http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=410&dok_id=GZ02C267

Gustav Andersson skärgårdslandstingsråd (C) i Stockholm.

Centerpartiet som decentralistiskt parti bör vara mer uppmärksamma på hur regler, krångel och byråkrati faktiskt hindrar människor från att uppnå spontan lycka och okomplicerade livsupplevelser som att exempelvis dela en flaska vin till lunchen en sommardag till sjöss.

<http://skargardsbryggan.com/?s=10&a=574755768&soktext=sj%C3%B6fylleri>

Under sommaren 2012 framfördes skarp kritik mot lagen tillsammans med Svenska Båtunionen i det så kallade kändisupproret. http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/02-promillekrav-pa-sjon-leder-fel_7397282.svd

Svenska Kryssarklubbens ordförande sätter ner foten i Januari 2013 och begär en snar utvärdering av lagen. <http://www.pakryss.se/ordforande-har-ordet-nr-1-2013/>

Även inför 2013 har det upprättats ett antal motioner i Riksdagen där man begär en översyn:

Maria Abrahamsson (M) http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/Omprova-02-promillesgransen-t_H002C246/?text=true

Margareta B. Kjellin (M) http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/versyn-av-sjöfyllerilagen_H002C316/?text=true

Isabella Jernbeck (M) http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/versyn-av-sjöfyllerilagstiftn_H002C383/?text=true

Löften om omprövning inför valet 2013

Ljudklippet nedan kommer från båtmässan "Allt för sjön" 2013. Då hölls det årliga "båttinget" och med politiker från de flesta partier som med hänsyn till årets val infann sig mangrannt. Värt att lyssna på.

Orkar du inte lyssna i hela 21 minuter, ta dig tiden att lyssna i åtta. Först Bengt Gärde Ordf. SBU som rationellt pekar på att lagen inte bidrar till sjösäkerheten - men är negativt för Båtlivet. Sedan Annelie Enochson (KD) som först erkänner att det är ett "starkt tryck" från båtfolket att ändra lagen för att sedan framtign ignorera fakta, hänvisa till att detta inte är ett problem på västkusten och hon avslutar med att hon minsann tycker vi skall tycka något annat. SD och M släpper dock sin nya inställning att det är dags att ompröva lagen. Andra har ju sedan dess följt efter men ännu i mars 2016 har de inte hållit sina vallöften.

<http://batfolket.se/index.php/pressklipp/video>

För ytterligare exempel och tillkommande artiklar se rubriken "Press och länkar" på vår webbplats www.batfolket.se

3.7 Debatter och opinion

Det finns ännu inga statistiskt säkerställda undersökningar som visar vad båtägare i gemen verkligen tycker om den nya sjöfyllerilagen. Alla så kallade "undersökningar" vi sett hittills har inte öppet redovisat sina urvalskriterier överhuvudtaget och frågorna ställs på ett sätt så svaren är givna. Typ: tycker du att man skall "köra" nykter på sjön? I Transportstyrelsens båtlivsundersökning 2010 framgår att: *Hela 88,8 procent av de som känner till den nya lagen⁸² om sjöfylleri är positivt inställda till den. En jämförelse mellan båtägare och icke-båtägare visar att de som äger båt är positiva i mindre utsträckning, 82 procent, jämfört med 90,5 procent av de som inte äger båt.* Denna undersökning har från vissa försvarare⁸³ tagits som intäkt för att lagen har ett starkt stöd bland allmänheten och därmed ska en minoritet som omfattas av lagen också finna sig i den.

Oavsett den allvarliga frågan om vilken rätt en minoritets tyckande kan anses ha i en demokrati, så bygger slutsatsen på en mycket snäv tolkning av båtlivsundersökningens slutsatser. Därtill bygger slutsatsen på att allmänheten varit korrekt informerad om lagen och den grund den vilar på – vilket knappast varit fallet. Vi som står bakom *Båtfolket* tycker också det är bra att vi har en lag som kan

⁸² Undersökningen gjordes c.a 6 månader innan lagen trädde i kraft och inga kontrollfrågor ställdes om respondenten verkligen visste innebörden

⁸³ t ex Birgitta Rydberg m fl. i Svd opinion 10/8 2011

stoppa fylleri på sjön. Vi ifrågasätter dock starkt om de som svarat på undersökningen haft kännedom om att vi redan hade en fungerande lag och om de därtill står bakom de gränsdragningar som den nya lagen satt på "sjöfylla", det sätt på vilken den upprätthålls och vad det kostat.

Hade man t ex tillspatsat frågat "är det rätt att hårt straffa båtförare som inte utgör en fara för andra?" eller "är du positiv till att införa nya regler på sjön utan sakliga grunder?" hade svaret givetvis blivit ett annat. Därtill blir urvalet synnerligen skevt då majoriteten av de som svarat på frågan inte omfattas av den nya lagen. Som det gamla talesättet säger: Som man frågar får man svar.

Båtfolkets erfarenhet efter otaliga samtal och kontakter med båtägare, båtbranschen, föreningar, skärgårdsfolk m.fl. är att en överväldigande majoritet av dessa är kritiska till lagen i dess nuvarande utformning. Därför har även Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, branschen m.fl experter unisont krävt en översyn av lagen. Givetvis finns båtägare som är positiva till lagen men tillskyndarna finns mest bland icke-båtfolk – politiker inkluderade.

Det har skett ett antal enkäter på båttidningars hemsidor som samlar många svar/kommentarer och entydigt visar hur kritiskt man ser på lagen. Dessa enkäter är dock till sin konstruktion inte att betrakta som säker statistisk källa och visar snarare på ett allmänt missnöje bland båtentusiaster – de grupper som kanske mest uppskattar båtlivets möjligheter.

Intressanta debattinlägg/länkar:

DN Debatt Professor i Sjörätt Hugo Tiberg samt Professor i Informationssystem Mats Edenius:

Meningslös sjöfyllerilag dränker domstolarna

<http://www.dn.se/debatt/meningslos-sjofyllerilag-dränker-domstolarna/>

DN Debatt Professor i Sjörätt Hugo Tiberg samt Professor i Informationssystem Mats Edenius:

Den nya gränsen för sjöfylleri är inte sakligt motiverad utan leder till felprioriterade bevakningsresurser och kriminalisering av vardagslivet.

<http://www.dn.se/debatt/nya-regeln-om-sjofylleri-förnedrande-for-batforare>

SvD Debatt av GUSTAV ANDERSSON (C) skärgårdslandstingsråd samt KARL MALMQVIST (C) seglare och förbundsstyrelseledamot i Centerstudenter:

Det är inte för att förbättra säkerheten och välbefinnandet för de som besöker skärgården som lagen införts. Istället är den en del av nykterismlobbyns kamp mot vanligt folks livsval och dryckesvanor. Lagen är ett typexempel på en moralistisk skrivbordsprodukt som snarast borde förvisas till papperskorgen.

http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/sjofyllerilagen-handlar-inte-om-sakerhet_6404473.svd

Krönika av Göteborgspostens Chefredaktör Peter Hjärne:

Vilket problem löstes? Det borde inte räcka med allmänt tyckande för att inkräkta på människors personliga frihet

<http://www.gp.se/nyheter/ledare/1.434377-peter-hjerne-vilket-problem-lostes->

Ett inlägg av Bil och trafikjournalisten Robert Collin ang. 0.2 för bil i Sverige:

Var promillegränsen hamnar är mer en politisk fråga än betingat av fakta. Bilförare med mindre än 0.5 promille orsakar aldrig några olyckor. Statistiken visar att de inte är farliga i trafiken.

<http://blogg.aftonbladet.se/robertcollin/2009/11/promille-gor-dig-inte-berusad-men-lagen-gor-dig-rattfull>

Ett långt resonerande blogginlägg från drabbad skärgårdsbo:

Och om jag nu inte ens får ro en båt som kan gå 15 knop kan jag inte ens ro över till grannen i vår minsta båt. Om jag inte monterar av tjugohästaren just då.

<http://morgonsur.wordpress.com/2010/06/02/jag-kan-helt-enkelt-inte-slappa-sjöfylleriet/>

Red. Lasse Bengtsson. Svenska Båtunionens tidning Båtliv Nov 2011:

Båtgätare är enligt riksdagen asberusade, ansvarslösa och farliga!

I Sveriges Riksdag skrivs det motioner mot (obs!) båtlivet som aldrig förr. Andra myndigheter tar fram märkliga och bisarra förordningar som alla har det gemensamt att de tar bort det personliga ansvaret och i stället – ofta – nykriminaliserar oss. Ta till exempel 0.2 promilleregeln om sjöfylleri. Under de senaste 30 åren har det sammanlagt lämnats in 71 motioner till Riksdagen i detta ämne. I huvuddelen av dem utpekas båtmänniskorna som asberusade, ansvarslösa och allmänt farliga för omgivningen. Hårda tag vill man ha... Ofta blandar motionärerna samman båt och bil med häpnadsväckande resultat!

Tidningen Båtliv nr 6 2015:

Lagstiftning eller båtkörkort för ökad sjösäkerhet?

Den omdiskuterade sjöfyllerilagen, som infördes 2010 har engagerat många båtvänner. Att kunna ta några pilsner tillsammans ombord borde snarare vara en rättighet än någon annans möjlighet till promillekontroll, tycker en del. Text: Lars Afzelius Foto: Båtliv



PARTIFÖRETRÄDARE HAR framfört såväl sjösäkerhets- som nykterhetsskäl vid införande av lagen. Lagen har tillämpats fem år och det finns all anledning att titta på lagens konsekvenser för den enskilde båtägaren. Några domar i tingsrätten visar exempel på konsekvenser som knappast gagnar sjösäkerhetsarbetet.

I en större naturhamn på Ostkusten ligger en Monsun 31 förtojd. Skepparen ombord vill på kvällen, efter ett par glas vin och något extra till kaffet, flytta sitt ankare längre akterut för att vara på den säkra sidan vid eventuell vindökning. Han backar ut sin båt, lägger om ankaret och förtojer sedan med fören på samma plats som tidigare.

Båten är 9,6 m lång och ger därmed inte någon myndighet möjlighet att utan anledning

göra en nykterhetskontroll av föraren ombord.

I samma vik ligger också en Saltö 31 med gummidinge förtojd. Även han vill lägga ut en längre ankarlina men använder av sjösäkerhetsskäl sin gummidinge för att ro ut och flytta ankaret. På dingen sitter också en utombordsmotor som med sina hästkrafter gör att dingen kan köras fortare än 15 knop.

Under tiden som Saltsjöskepparen rör ut till ankarläget kallar Kustbevakningen på uppmärksamhet för att genomföra en nykterhetskontroll. Lagen ger en sådan möjlighet om dingen kan göra mer än 15 knop. Kontrollen visade på 0,32 promille och båtägaren döms sedermera till böter på drygt 30 000 kr.

FÖRRA ÅRET VITTIJADE en fiskare sina hummertinor utanför Lyse-

vil. Det dracks alkohol ombord under tiden som båten flyttades till de olika tinorna. Vid en av tinorna hade någonting hakat upp sig, förmodligen en fastkilad hummertina på botten. Fiskaren blev samtidigt kissnödig, ställde sig på relingen för att uträtta sitt behov och föll förstås över bord. En militärbåt i närheten plockade upp mannen och gjorde en anmälan om händelsen till polisen.

Fiskarens nykterhetskontrollerades och han hade 2,25 promille alkohol i blodet. Mannen hävdade i rätten att båten låg still eftersom hummertinan hade fastnat på botten och under tiden hade han hävt i sig en massa öl. Ett vittne hade sett båten drivande i vattnet. Tingsrätten frikände fiskaren eftersom man inte var säker på hur lång båten drivit och menar att det inte finns tillräckligt stöd för att mannen har fram-

fört båten i berusat tillstånd.

Tre män i var sin båt, en promillelag för ökad sjösäkerhet och så olika domslut. Svårt att förstå hur båtlivet blir säkrare med sådana lagar. Kan vara ännu ett exempel på politiska kompromisser där påverkan och inflytande är viktigare än själva sakfrågan. Räkna med att det fälls ett och annat ankare när polis eller kustbevakning närmar sig, i alla fall från de båtar som är längre än 10 m. Det gäller att ligga still just då.

INSE ATT SJÖSÄKERHET skapas med lagar och bestämmelser som är anpassade för båtlivet villkor. Båten ska knappast vara styrande för eventuellt alkoholintag samtidigt som det saknas kompetenskrav för snabba båtar. Det är dags att utvärdera promillelagen och diskutera behov av kompetensbevis. ☺

10

WWW.BATLIV.SE BÅTLIV 6/2015

Båtfolket har givetvis deltagit i debatten och har sammantaget ett 50-tal artiklar och insändare publicerade. Här är en publicerad 2015 i tidningen Skärgården där vi pekar på att 0.2 lagen är lika orimlig som att ha en 0.2 lag för fotgängare att korsa en gata

<http://www.batfolket.se/index.php/314-samma-ratt-bor-galla-for-umgange-i-skargarden-som-i-stan>

Samma rätt bör gälla för umgänge i skärgården som i stan

Klart man ska vara nykter på sjön såde politiska och genomföra vändens strängaste promillelag. Aktionsgruppen Båtfolket skapades och påbörjade ett giganteriskt upplysningsarbete. Nej, ingen förordar fylla på sjön. Men en lag som jämför båtliv med biltrafik är dömd att misslyckas. Lagen har kapsejst på samma sätt som våra nordiska granar kastat den svenska lagen överbord. Kustbevakning gömmer sig numera bakom kollar och stoppar människor för att kuma lagföra någon som druckit en öl till lunchen på sin semester. Utan sakliga skäl har förare kriminaliserats utan att det går att bevisa att de utgör en ökad säkerhetsrisk. Lagen har kraftigt inskränkt det sätt på vilket man kan umgås i våra skärgårdar. Till och med Kustbevakningen talar om att färdarna numera ligger oödliga på kvällstid. Inte ens lagens företrädare på Transportstyrelsen kan med heder i behåll visa att lagen haft effekt.



"Man ska vara nykter i en trafikmiljö". Sjöfyllerilagen är lika orimlig som det vore med en 0,2-lag för fotgängare som ska korsa en gata, skriver Aktionsgruppen Båtfolket.

Notera. På www.batfolket.se finns en uppdaterad länksamling till artiklar

Se även punkt 3. Aktuella politiska utspel. Några ytterligare exempel

Miljö och Skärgårdslandstingsrådet Gustav Andersson (C): *Ingen vill ha fulla och farliga personer bakom båttrattarna. Frågan är dock om det är motiverat av sjösäkerhetsskäl att ställa lika höga krav för fritidsbåtar som för vägtrafikanter. Min bedömning utifrån olycksstatistiken är att det inte är sakligt motiverat.* <http://gustavanderssonkungsholmen.blogspot.com/2011/08/ett-liberalt-brev-till-min-kollega-om.html>

Ann Lewerentz Kommunalfullmäktige (M) Norrtälje: *Nog behöver den nya lagen ses över så att den blir tydligare. Kanske som jag tidigare föreslagit med de "gamla" reglerna men med bättre koll och kontroll?* http://norrteljetidning.se/lasarnytt/bloggar/annlewerentzm/1.1226062-ann-lewerentz-m-?blogPostAction=view_post&postingId=19.623132

Politiska tillskyndare av lagen

Birgitta Rydberg (FP): *Min partivän Anders Ekegren har också uppmärksammat det märkliga förslaget att luckra upp sjöfyllerilagen – och pekar med sitt miljöintresse på farorna inte bara för människors säkerhet utan även för sjö- och havsmiljön med berusade båtförare.* <http://birgittarydberg.wordpress.com/2011/08/07/sjofyllerilagen-fungerar/#comment-933>

Katarina Brännström (M): *Som med många andra lagar, som inskränker människors frihet, så kritiserar sjöfyllerilagen av en del. Det kommer att ta lite tid innan alla har accepterat den. Men det kommer, precis som på våra vägar, alltid finnas de som kör olagligt. För fort eller med för mycket alkohol i kroppen.* <http://katarinabrannstrom.blogspot.com/2011/07/batsommar-och-nya-sjofyllerilagen.html>

Lotta Olsson (M): *Det är heller inte rimligt att vi har attityder att det är okej att köra båt och dricka alkohol, lika lite som att köra bil och dricka alkohol. Det kommer att vara besvärligt något år för dem som sett det som självklart att inta alkohol och köra båt, men om några år kommer vi att se det som självklart med de nya reglerna, på samma sätt som bilbältesreglerna.* <http://moderatlotta.wordpress.com/2011/08/16/nya-lagar-kan-vara-besvarliga/#comment-779>

Per Odenius (C): *Sjöfylleriet är inget lätt problem att komma tillrätta med, men vi har i alla fall några enkla verktyg som vi definitivt måste använda. För det första är det enda rimliga att tillämpa samma promillegräns för all trafik, oavsett om den sker på vatten eller väg. För det andra behövs en fungerande nykterhetskontroll.* <http://perlodenus.centerpartiet.net/2011/08/sjofyllerilagen/>

Åsa Torstenson (C), riksdagsledamot: *Jag undrar vad det är med alla Er som mailbombar mig för att Ni känner Er kränkta för att Ni inte får supa Er fulla och köra båt.*

Genomgående refereras det till bilar och påståenden/förmodanden att alkohol är ett stort problem på sjön och speciellt med snabba motorbåtar.

Statistik och forskning stödjer inget av dessa påståenden. Där det överhuvudtaget finns alkoholrelaterade problem på sjön gäller det seglare, kanotister samt medelålders män i mindre öppna båtar, i insjöar och som oftast är ensamma och bara en fara för sig själva.

Vi håller med redaktör Bengtsson att alltför många och okunniga riksdagspolitiker utpekar båtfolket som asberusade, ansvarlösa och allmänt farliga för omgivningen.

3.8 Regler utomlands

Andra "båtnationer" har inte kommit fram till samma slutsats som Sverige. Man har antingen en ansvarslag likt den vi hade i Sverige innan 2010. Eller en högre gräns på oftast 0.8 promille. Den är även IMO:s rekommendation för yrkessjöfart (se under tabellen). Länder som Finland och Storbritannien har kategoriskt avfärdat all jämförelse mellan biltrafik och båt som irrelevant. Även Norge har meddelat att man inte avser öppna upp en diskussion om sänkning från 0,8 till Sveriges 0,2

Tolererad alkohol i blodet. Utvalda länder med omfattande fritidsbåtsflotta. (Blood Alcohol Concentration - BAC)

Land	Fritidsbåt - promille BAC	Vägtrafik - promille BAC	Noteringar avseende båt
Sverige	0.2 (1.0 är grovt sjöfylleri)	0.2 (1.0 är grovt rattfylleri)	Sverige infört ny gräns 0.2 år 2010. Segelbåtar under 10 m är undantagna samt båtar med toppfart under 15 knop. För dessa gäller den tidigare ansvarslagen med maximalt 1 promille för grovt sjöfylleri.
Norge	0.8	0.2	0.2 för båtar över 15 meter (räknas ej som fritidsbåt). Förslag om att följa Sverige har avvisats
Danmark	Ingen fast gräns utom vissa båttyper	0.5	0.5 som gäller yrkestrafik, båtar över 15 m längd samt höghastighetsbåtar inkl. vattenskoter
Finland	1.0	0.5	Finland hade en liknande debatt som Sverige men ansåg jämförelsen Vägtrafik och båt som irrelevant och behöll ansvarslag och 1 promille. Se även nedan.
UK	Ingen fast gräns	0.8	Hade förslag på 0.8 för fritidsbåt (som trafik) år 2005 men jämförelsen ansågs irrelevant av remissinstanser och ingen specifik promillelag finns för närvarande. Ansvarslag. (se nedan)
Tyskland	0.8 (0.5)	0.5	Lokala föreskrifter. 0.5 i vissa kanaler samt närvaro av tidvatten
Österrike	0.5	0.5	
Schweiz	0.5	0.5	
Frankrike	Ingen fast gräns	0.5	Ansvarslag
Nederländerna	0.8	0.5	

Italien	Ingen fast gräns	0.5	Ansvarslag
Spanien	?	0.5	<i>Båtfolket har ännu inte säkerställt fakta</i>
Estland	0.8	0.2	0.2 för Vattenskoter
USA	0.8	0.8	Strikt 21 årsgräns för alkohol gäller i ett flertal stater
Canada	0.8	0.8	Har i vissa stater krav på att båten skall vara övernattningsbar
Australien	0.5	0.5	Endast för motorbåtar
Nya Zeeland	Ingen fast gräns	0.8	

Notera. Alla uppgifter ovan är hämtade på officiella sidor/dokument utgivna av respektive lands myndigheter. Inga andra- eller tredjehandsuppgifter förekommer då de ofta innehåller fel som att man likställer båt med kraven för vägtrafik. Nivåerna ovan gäller fritidsbåtar.

Yrkessjöfart. *The Standards of Training, Certification and Watchkeeping* <http://www.stcw.org/> har rekommendationen att ingen ansvarig personal inom skeppshantering (yrkestrafik med stort tonnage typ) får ha högre BAC än 0.8 promille. Denna tumregel följs av de 133 länder som är medlemmar i FN organet IMO (International Maritime Organization). Från 2017 skärps sannolikt regeln i samband med nya regler regler för vaktpass och obligatorisk vila. 0.5 promille blir i så fall ny praxis att följa för IMO medlemmar.⁸⁴

I Storbritannien fanns 2004 ett förslag att införa 0.8 promille som gräns med undantag för båtar som gör maximalt 7 knop o/e är under 7 meter. De flesta remissinstanser avfärdade förslaget med hänvisning till att vägtrafik inte skall jämföras med båt och att det heller inte fanns några bevis eller tecken på att det existerade ett problem med alkohol och båtliv. Ingen lagändring kom till stånd.

I Finland har frågan om promillegräns tagits upp två gånger på senare år. Nedan ett citat från Finska lagutskottets betänkande⁸⁵ den 23 maj 2012 när man behandlade IMO's ändrade policy för yrkessjöfarten och om den policyn även skulle omfatta fritidsbåtar.

Allmän sänkning av promillegränsen för fylleri i sjötrafik

Utgångspunkterna i propositionen

"När propositionen bereddes (för funderade man också på att allmänt sänka gränsen för fylleri i sjötrafik till 0,5 promille men stannade för att inte föreslå det eftersom det inte hade framkommit något vägande skäl att göra en sådan ändring. Regeringen motiverar för det första sitt beslut med att sjösäkerheten har förbättrats betydligt de senaste 30 åren trots att antalet båtar stigit och det blivit allt populärare att åka båt. I proportion till båtbeståndet har antalet dödsfall sjunkit med 90 %. I största delen av dödsfallen är det enligt propositionen fråga om berusningstillstånd på över två procent som klart överskrider gränsen för straffbarhet. I motiveringen anser regeringen dessutom att de argument som framförts för att sänka den allmänna promillegränsen främst varit principiella och inte sådana som kan betraktas som särskilt vägande när det gäller att införa en straffbestämmelse".

⁸⁴ STCW 'Manila' amendments.

⁸⁵ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/laub_4_2012_p.shtml

3.9 Referenslitteratur, statistik och övriga källor

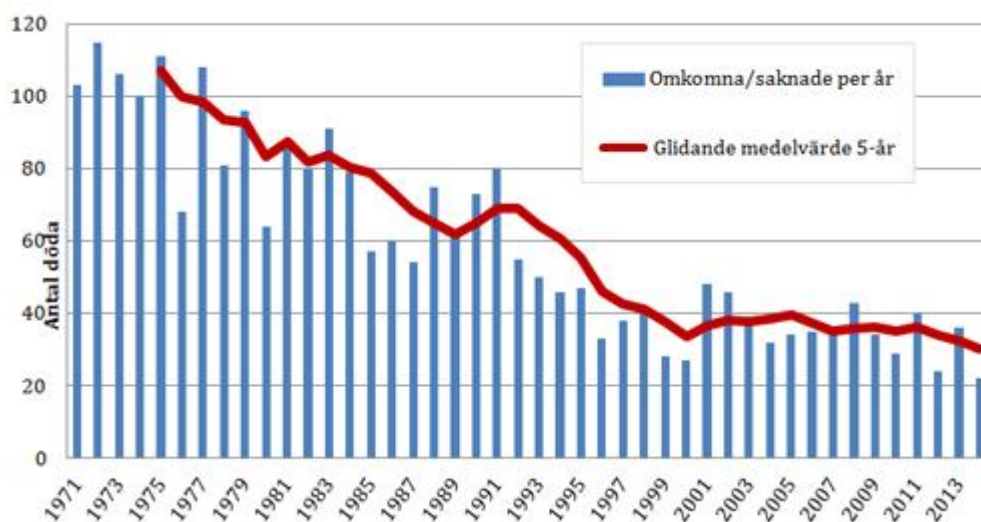
Statistik från Transportstyrelsen

Båtliv är en säker fritidssysselsättning. De senaste 20 åren har antalet omkomna i samband med fritidsbåtliv halverats. Omkomna per 100 000 båtar är 4,9 personer år 2007. Motsvarande siffra för Finland 7,1, Norge 3, UK 9,6, USA 5,3. För Sveriges del har siffran för 2010 nu sänkts till 3,4. (Källa Transportstyrelsen 2010). Sjösäkerhetsrådet har därtill redovisat stadigt sjunkande siffror på båtolyckor under senare år långt innan den nya sjöregeln infördes. På graferna nedan. Notera att utplaningen i början på 2000 talet beror på att en ny kategori lagts till statistiken. De som omkom på bryggor i samband med bordning eller landstigning från båtar. Därtill ökade beståndet av båtar kraftigt under 2000 talet.

Fritidsbåtar olyckor - preliminärt 2015

Under de senaste åren har ovanligt många drunknat i badolyckor (122 st 2015 enligt Svenska Livräddningssällskapet) medan fritidsbåtlivet inte haft en motsvarande ökning av antalet dödsolyckor. Som framgår i tabellen nedan var antalet fritidsbåtsolyckor rekordlångt 2014. 2015 var dock ett sorgsamt år där antalet olyckor steg till ett drygt 30-tal vilket är i stort snittet för de senaste decennierna. Vi bör då komma ihåg att olyckorna domineras helt av olyckor med små båtar och inte minst kanoter. Sjöfyllerilagen berör som bekant inte dessa grupper. Statistiken visar dels att antalet olyckor trots allt är få med tanke på antalet utövare, dels att man utifrån detta begränsade material inte kan dra några som helst säkra slutsatser om sjöfyllerilagens eventuella effekter. Den som innan lagen hade läst på om var olyckor sker och vid vilka alkoholvåer hade alltså redan facit i sin hand.

Olycksbild t.o.m 2014



Så här kan statistiken se ut:

2013 Nationalitet

- 5 av de omkomna var utländska turister.
- 3 av dem kom från Tyskland, 1 från Norge och 1 från Danmark.

2013 Typ av båt

- 2 seglare, varav 1 ensamseglare som omkom vid fall överbord från en övernattningsbar segelbåt och 1 seglare som föll överbord då båten låg ankrad för natten.
- 1 vindsurfare
- 2 kanotister
- 1 vattenskoter (olycka vid kollision med land i hög fart)
- 1 öppen aluminiummotorbåt med fartkapacitet upp till 60 knop
- 2 daycruisers
- 13 i öppna rodd- eller snurrebåtar

Inga dödsolyckor med segeljollar eller kollisioner med dödlig utgång mellan båtar har rapporterats. 2 olyckor kan relateras till mycket hög fart.

2012

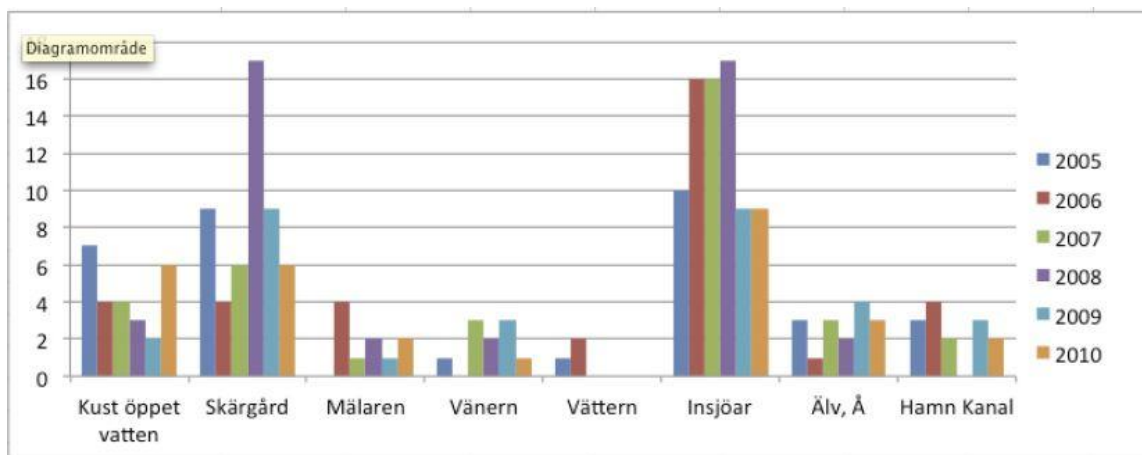
Vi citerar direkt Transportstyrelsens kommenterande text från 8 februari 2013: *Under 2012 omkom 23 personer vid 22 olyckor. 14 var ensamma i sin båt. I tre fall kan hjärtfel haft en roll för olycksförloppet.*

2 ensamseglare omkom vid fall överbord i övernattningsbara segelbåtar. 2 omkom vid olyckor med övernattningsbara motorbåtar. En person i en Kajak samt en person i en ombyggd lotsbåt. Övriga personer omkom i olyckor med roddbåtar eller mindre motorbåtar. Inga dödsolyckor med muskelbåtar, vattenskotrar, jollesegling, windsurfing eller i kollisioner mellan båtar. Endast 2-3 olyckor kan relateras till hög fart och då inga extrema sådana utan snarare spannet 15-20 knop.

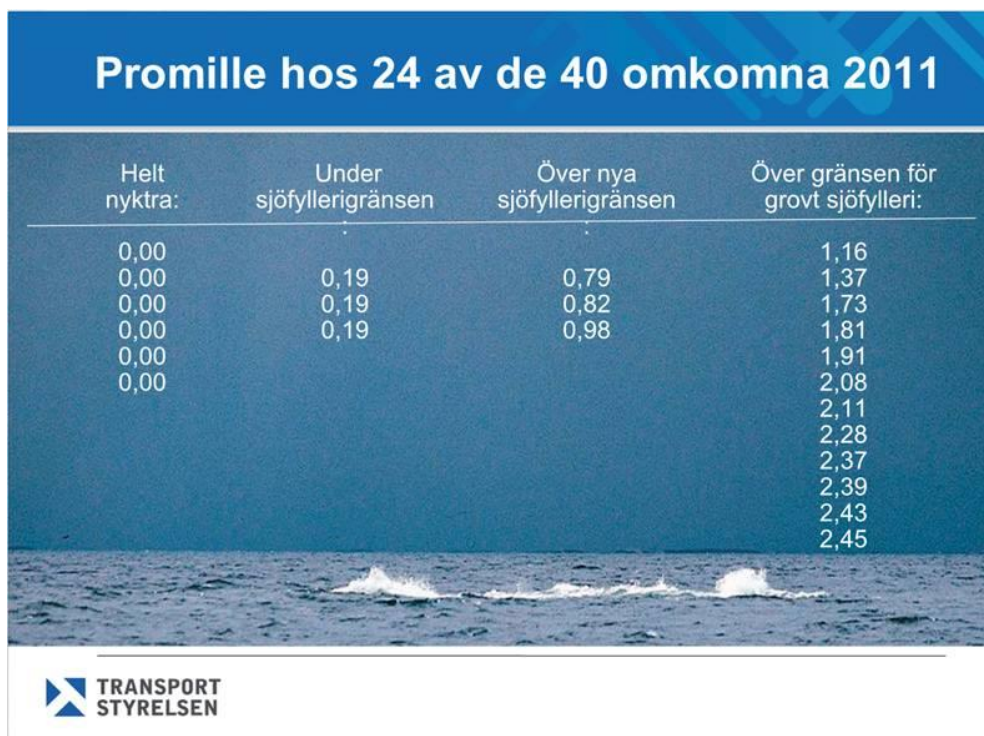
19-20 av de omkomna saknade flytväst. Minst 8 personer hade troligen klarat sig om de burit väst. 16 omkom på insjöar. 3 i hamn eller ankrad båt. Ingen omkom på öppet hav.

Mönstret har varit liknande i många år. Det är mindre båtar i insjöar som i huvudsak är utsatta för dödsfall och för det mesta är det en man över 60 år.

Nedan. Fördelning av olyckor t.o.m 2010. Notera den stora andelen som representeras av mindre båtar och kajaker i insjöar. De omfattas ej heller av den nya 0.2 promille alkohollagen.



Nedan en uppställning på omkomna i samband med båtliv under 2011. Det vill säga även vid brygga. Transportstyrelsen publicerade ej heller vilka båttyper det handlade om men vid förfrågan uppges att en klar majoritet är båtar under 10 meter eller som kan göra maximalt 15 knop. Korrelerar väl med uppgifterna från 2013. Tabellen är publicerad augusti 2012 och lär inte täcka hela 2011



För vidare statistik se <http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Fritidsbatar/Olycksstatistik---fritidsbatar/>

Olycksperspektiv

Dödsolyckor eller allvarliga skador är alltid förenat med tragedier. Men, ibland måste vi ändå drista oss till perspektiv. Nedan följer en lista på antalet omkomna inom olika områden. Betänk att att med bl.a Hugo Tiberger material (se ovan 3.2) där han i ett undersökt material om 350 sjöfylleridomar (1994-2010) har sjutton fall av död eller allvarlig kroppsskada befunnits orsakade av berusning över en promille, medan ett enda sådant förekommer med lägre påverkan som enligt domstolen inte behövt orsakat olyckan. Så när man läser om dödsfallen nedan så skall de sättas i relation till att ingen kunnat påvisa något egentligt dödsfall under 1994-2010 som omfattas av den nya sjöfyllerilagens bestämmelser.

Antal omkomna per år:

- Fritidsbåt och kanot. Inklusive bryggolyckor 31 (2015)
- Drunkning (båtliv exkluderat) 94 (2015)
- Järnvägar 102 (2015)
- Vägtrafik 260-275. Varav c:a 50 är cyklister (prel. siffror). Notera. Cyklister med singelolyckor är den trafikgrupp som får klart flest allvarliga skador
- Flyg 6 – endast med privatflyg (2015)
- Självmod. Fler än 1500

(Källor: Transportstyrelsen, socialstyrelsen m.fl officiellt publicerade data. Reservation för preliminära siffror)

Referenslitteratur

1. *Sjöfylleri i svensk rättspraxis. Hugo Tiberg. Marine Intoxication in Swedish Case Law*, Stockholm 1911 Jure Förlag 2011. ISBN 978-91-7223-442-0. Jure Förlags databas juresjofart.se/sml. Samt Tilläggsmaterial från oktober 2011 från författaren. Detta är pågående forskning av professorn i sjörätt Hugo Tiberg som kontinuerligt uppdateras. Se även utförligt i avsnitt 3.4. Läs även länk <http://www.sjorattsbiblioteket.se/batjuridik/aningslos-strafflag-for-sjofylleri/>
2. "Om grädden på moset" och att även "små" glädjeämnen – speciellt satt i sina sammanhang – är av stor betydelse för helheten, det psykiska välbefinnandet och för hur hela dagen har upplevts: I vetenskapsjournalisten Stefan Kleins bok "Lyckoformeln" ISBN 91-27-10736-1 (2005) sammanfattar han den odysse av forskning och vetande om välbefinnande, känslor och neurobiologin som finns idag. Även medicinskt om hur utsöndrandet av dopamin och opiater hjälper oss med målbilder och belöningskänslor som ger välbefinnande.
3. Forskning om att övriga störningsmoment vid bilkörning ofta överträffar procentuell risk för olycka eller den relativa risken (RR) för en olycka jämfört med att dricka alkohol upp till 0.8 promille: Strayer, David; Drews, Frank; Crouch, Dennis (2003). "[Fatal Distraction? A Comparison of the Cell-Phone Driver and The Drunk Driver](#)" "Även forskning från" The Société de l'assurance automobile du Québec" (SAAQ) 2003, U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) September 2010.
4. "Myten om alkohol och Trafik". Artikel i SvD 14/7 1989 av Lennart Sjöberg, Professor i Psykologi vid Centrum för Riskforskning. Inför att 0,2 skulle införas för bil. Sjöberg hävdade att lagen är moraliserade, oberättigad och mästrande.
5. Boating Immersion and Trauma Deaths in Canada: 18 Years of Research, Transport Canada and The Canadian Red Cross Society, 2011
6. Dr. Jürgen Rehm, senior scientist, Centre for Addiction and Mental Health, Ontario, Kanada 2009 (CAMH)
7. US Coast Guards Boating Accident Report 2012

Externa länkar

<http://www.alltom02promillepasjon.se> En omfattande webb-plats som drivs av en privatperson som tidigt reagerade med ilska på den nya lagen. Många subjektiva åsikter blandat med viss raljans men också massor av information.

<http://www.facebook.com/groups/198160173575380/> Är Facebookgruppen "Sjöfyllerilagen" där det pågår många intressanta diskussioner varvat med indignation. Notera. Den modereras inte av Båtfolket.

3.10 Båtunionen, Kryssarklubben samt Sweboats regeringsskrivelser

Begäran om översyn av 2010 års "sjöpromillelag"

Med 2010 års "sjöpromillelag" kriminaliseras båtförare med så låga alkoholvåer att det inte har relevans för sjösäkerheten. Den nya lagen genomfördes utan evidens för att en kriminalisering bidrar till sjösäkerhet eller löser något problem. Lagen har visat sig rättsosäker i tillämpningen och väcker frågan om det är rimligt att belasta domstolar, kustbevakning och polisen med övervakning, kontroll och att lagföra medborgare som inte utgör en fara för andra.

Båtliv är relativt sett en mycket säker sysselsättning och har sedan mer än 20 år en utveckling med ett minskat antal olyckor samtidigt som båtbeståndet ökat kraftigt. Det finns heller ingenting som tyder på att det funnits några alkoholrelaterade problem inom det härad - mellan 0,2 och 1 promille - lagen adresserar, som inte varit täckta redan av den tidigare lagstiftningen. Med 0.2-lagen har fokus riktats bort från andra åtgärder som faktiskt skulle kunna ha en inverkan på säkerheten till sjöss. Lagen har bestående negativa effekter för regioner, näringsliv och människor för vilka båten fyller en viktig funktion i vardag och fritid.

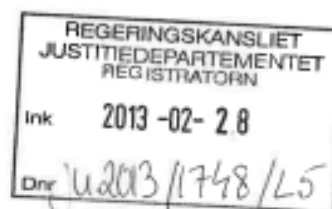
Denna tvärpolitiska fråga ingick i ett slags kompromiss mellan allianspartierna. Beslutet togs utan saklig debatt, utan förankring i vetenskap, utan remissrunda och även utan att ta hänsyn till de remissvar som kommit in vid den tidigare – av Tomas Bodström initierade – beredningen.

Vi anser att denna fråga är av stor principiell betydelse. Lagen inskränker den personliga rörelsefriheten utan rationell anledning och inkräktar på privatlivets vardagsval. Den belastar rättsväsendet utan att bidra till sjösäkerheten.

Vi som undertecknar detta brev är erkända aktörer inom båtlivet och ser det som ett fundamentalt krav att lagar skall förankras bland dem som berörs och har kunnandet. Nedan finner ni fakta och synpunkter som legat som grund för vårt krav. Vi önskar att detta hörsammas och, i samband med de motioner (C246, 316, 383) som änyo lämnats in, tillfället tas i akt att göra en översyn av nya sjöregeln. Därtill att det säkerställs att en utvärdering baseras på relevanta fakta och med sjösäkerhet som fokus.

Med vänliga hälsningar

Bengt Gärde, Ordförande Svenska Båtunionen, representerade c:a 90% av landets båtklubbar
Gustav Andersson, Miljö och Skärgårdslandstingsråd, Stockholms Läns Landsting
Jim Huzell, Organisationen Båtfolket.se
Hugo Tiberg, Professor i Sjö rätt. Sjö rättsinstitutet vid Stockholms Universitet.
Ulf Hallström – F.d. chef för Sjöfartsverkets sjö räddnings och beredskapsenhet.





Svenska Kryssarklubben



Till Regeringen

Den så kallade "Sjöfyllerilagen" har nu varit i tillämpning under nära tre år. Sjörättsinstitutet vid Stockholms universitet under ledning av professor emeritus Hugo Tibergh har efter det att lagen tillkom genomfört en studie som publicerats i Svensk Juristtidning 2013 s 532 - 539 under rubriken "Riskbild och straff vid sjöfylleri". Studien, som bygger på undersökning av domstolspraxis med cirka 350 rättsfall om sjöfylleri och grovt sjöfylleri, visar på ett antal problem med den nya lagen och tillämpningen av densamma.

Problemen som visas i studien berör flera områden

- En grundläggande slutsats som dras är att den nya lagen inte bidrar till ökad sjösäkerhet vilket ur båtfolkets perspektiv rimligen borde vara den viktigaste orsaken till att lagen över huvud taget kom till.
- En annan slutsats är att polis, kustbevakning och åklagarmyndigheter till men för viktiga uppgifter lägger ner oproportionerligt stora resurser för att beivra företeelser som inte har något påvisbart samband med säkerheten till sjöss.
- Lagen har också visat sig skapa osäkerhet i sin rättstillämpning. Det råder t.ex. osäkerhet vid bedömningar av vilka personer med olika uppgifter ombord som ska omfattas av lagen liksom även om vilka båtar som i den praktiska tillämpningen faller under lagens bestämmelser.
- Ett annat och allvarligt exempel på att lagen t.o.m. kan motverka sitt uttalade syfte att främja säkerheten till sjöss är att förebyggande åtgärder, som vidtas för att i god tid och under säkra förhållanden undvika uppkomsten av en farlig situation, i vissa fall blivit kriminaliserade. I lagens förarbeten görs en hänvisning till brottsbalkens nödregler som då i princip förutsätter att en farlig situation redan uppkommit eller är omedelbart förestående.
- Det har vidare visat sig att straffmätningen i många fall inte kopplats till risker i det enskilda fallet utan i flera fall har oproportionerliga och orimliga påföljder utdömts. Omvänt så har flera verkligt riskabla fall med hög promillehalt resulterat i inkonsekvent låga påföljder.

Svenska Kryssarklubben, en organisation som räknar dryga fyrtiotusen aktiva båtfarare som sina medlemmar, välkomnar alla åtgärder som kan höja säkerheten till sjöss och främja ett aktivt båtliv. Svenska Kryssarklubben som organisation tar inte ställning explicit i promillefrågan men värnar starkt om ett regelverk i hithörande frågor som i sin tillämpning är rättssäkert, rimligt och logiskt utifrån reglernas uttalade syften. Allt annat är från våra utgångspunkter kontraproduktivt och negativt.

Mot bakgrund av det ovan sagda och vad som visas i den återopade studien hemställer Svenska kryssarklubben att regeringen, i enlighet med uttalade intentioner vid lagens tillkomst, föranstaltar om en utvärdering av det nu gällande "Sjöfyllerilagen".

Nacka Strand den 3 juni 2014


Ulf Lindskog
Ordförande i Svenska Kryssarklubben


Hugo Tibergh
Juridiskt sakkunnig



Stochohm i februari 2013

Begäran om en översyn av alkohollagen till sjöss

2010 infördes en ny lag som behandlar sjöfylleri med en ny promillegräns hämtad från fordonstrafiken på land. Lagen gav också ytterligare kontrollbemyndigande till Kustbevakning och Sjöpolis att utföra alkoholkontroll av båtägare till sjöss.

Syftet med lagen var att ytterligare minska antalet skadade och dödade i båtlivet.

Lagen har nu haft laga kraft i tre båtsäsonger och Sweboat önskar nu att lagen utvärderas och ses över för att se om den uppfyller sitt ursprungliga syfte. Vi begär därför en opartisk utvärdering som tar hänsyn till samhällskostnader och dokumenterad olycksfallsutveckling.

Uppgifter från Kustbevakningen och Sjöpolisen visar att ett antal båtägare har lagförts för sjöfylleri enligt den nya promillegränsen. Sjöpolisen och Kustbevakningen har också under de tre båtsäsonger som den nya lagen gett dem behörighet, utfört långt många fler nykterhetskontroller på sjön än tidigare år.

Transportsstyrelsens egen statistik har under dessa tre säsonger inte visat att antalet döda eller skadade i båtlivet minskat pga införandet av den nya sjöfyllerilagen. De som dör eller skadas på sjön och som har alkohol i kroppen har över 1.0 promille, vilket var det tidigare gränsvärdet.

Sweboat anser därför att den nuvarande sjöfyllerilagen har fått ett annat syfte än det ursprungliga. Istället har resultatet av lagen bara blivit att fler människor blivit lagförda och dömda för ett brott som inom ett internationellt sjörättsperspektiv är tillåtet.

Vi anser att det enda påvisbara resultatet av lagens införande är att vanliga människor blivit brottslingar utan att färre människor dödats eller skadats. Vi kan också konstatera att intresset för att köpa, äga och använda sin båt har minskat, vilket drabbar en redan hårt prövad bransch. Därför bör lagen återgå till det gamla gränsvärdet eller ändras till internationell praxis.

Med vänliga hälsningar

Mats Eriksson
VD, Sweboat, Båtbranschens Riksförbund

3.11 Faktastöd till Båtfolkets distribuerade 12 punkter om 0.2 till sjöss!

0.2 ‰ regeln till sjöss - den enda i världen!

- Infördes 2010 med tyckande som grund. På tvärs mot vetenskap och expertis. Helt enkelt en drakonisk förmyndarlag
- Orimligt att jämföra risker i vägtrafiken med fritidsbåtar
- Fanns inget behov. Sjöliv är säkert - bättrats i mer än 30 år
- Det är ytterst få eller inga alkoholrelaterade olyckor under 1‰
- Inga belägg för att lagen verkar preventivt. De som nonchalerar lagen gör det oavsett promillegräns
- Övervakningen kostar massor med skattepengar för strunt
- Tär på domstolsresurser för bagateller. Det finns riktiga brott
- Ofarliga sjöfarare döms till mycket höga bötesbelopp
- FN / IMO stadgar 0.8 ‰ för världens yrkessjöfart (!)
- Norden och andra sjönationer har 1, 0.8 ‰ eller ansvarslag
- Båtunionen, Sweboat, Kryssarklubben, experter samt vi i Båtfolket önskar en snar översyn av denna unika lag

Nedan kommentarer till de 12 ståndpunkter vi exponerar på skyltar, argumentkort och material vi delar ut

0.2‰ infördes 2010 med tyckande som grund. På tvärs mot vetenskap och expertis. Helt enkelt en drakonisk förmyndarlag

- Nykterhetsorganisationernas allierade i regering och riksdag har försökt få till en sänkning av promillehalten i många år. Vid varje remissrunda har lagförslagen sågats av de tunga remissinstanserna eftersom förslagen inte är baserade på vetenskap och sätter flera rättsprinciper i gungning. Lagen klubbas till slut igenom i form av en kompromiss inom alliansen - utan slutlig remissrunda.
- Man är inte "full" vid 0.2‰. Det är inte en farlig "strömbrytare" som slås på då. Det finns t ex ingen som kan påvisa att sänkningen från 0,5 till 0,2 promille på våra vägar haft någon effekt i sig. Än mindre vad gäller sjölivet där fjärdarna är stora och hastigheterna betydligt lägre.
- Motivet sades vara ökad sjösäkerhet men eftersom ingen med rationella argument kan försvara lagen är det enda man kan sikta in sig på är att den är en "signal-lag", "normativ lag" eller alkoholpolitiskt betingad lag. D.v.s. en moral-lag där våra folkvalda har för avsikt att uppfostra sina väljare. Allt kryddat med förenklande floskler som "alkohol och båtkörning hör inte ihop" Vi frågar oss varför just det skötsamma båtfolket skall utsättas för dessa inskränkningar?

Orimligt att jämföra risker i vägtrafiken med fritidsbåtar

- Sunt förnuft säger att det inte är samma risker. På 7-11 meter smala vägar möts man oavbrutet och nära i en relativ fart mellan 60 till 180 km/tim. På vattnet finns inga fotgängare, cyklar och barnvagnar. Det är stora fria ytor. På en båt kan man släppa roder och ratt så länge man har uppsikt. I en bil krävs det ständig fokusering. Bil kräver omfattande övning, teori och uppkörning för körkort. För båt krävs intresse och det är bevisligen få olyckor utan behov av "körkort". Bil är därtill i huvudsak transport. Fritidsbåt är i huvudsak rekreation - det är frågan om sjöliv. Högsta Domstolen har slagit fast att det inte är samma risker. Internationell forskning säger samma sak

Fanns inget behov. Sjöliv är säkert och har stadigt bättrats i mer än 30 år

- Statistiken är tydlig. Antal förolyckade har minskat under en lång tid och båtliv är per spenderad timme bland det säkrare man kan ägna sig åt
- Vår tidigare ansvarslag med ett absolut tak på 1 ‰ var fullt tillräcklig. Med den utökade nivån på övervakning som infördes 2010 samt rätten att stoppa båtar vid en lägre grad av misstanke kan i sig säkert ha en viss positiv betydelse för att kunna "fånga in" olämpliga båtförare

Det är ytterst få eller inga alkoholrelaterade olyckor under 1‰

- Professor i Sjö rätt Hugo Tiberg har publicerat en djupanalys från mer än 20 års sjöfylleridomar "Marine Intoxication in Swedish case law" som visar att i de fall olyckor skett som går att relatera till alkohol så är det frågan om halter över 1‰. Denna slutsats stöds av ytterligare uppföljning samt forskning om alkohol och reellt riskbeteende.

Det finns inga belägg för att lagen verkar preventivt. De som nonchalerar lagen gör det oavsett promillegräns

- När man i Sverige 1990 sänkte från 0,5 till 0,2 promille för vägtrafiken kunde man i utvärderingar inte finna någon effekt vad gäller säkerheten. Leif GW Persson konstaterade redan innan lagen infördes i en utfrågning: *Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en eller två öl utan de orsakas av ovanligt folk som ger fullständigt faderullingen i den lagstiftning vi redan har...* Kort sagt, de som struntar i lagar "super" vare sig de kör bil eller tar båten oavsett gränsdragningar.

Övervakningen kostar massor av skattepengar för strunt.

- Kustbevakningen har lagt ner mycket resurser på övervakning av 0.2 lagen. Delvis för att rättfärdiga sin existens efter att deras huvuduppgift försvann med Schengenavtalet. I övervakningen har KBV's huvudbåt kompletterats med pistolbeväpnad personal på snabb motorbåt o/e vattenskoter. Kritiken över hur detta iscensatts har varit stor bland båtfolk och i media. Flera har upplevt bevakningen som närmast trakasserande. Många tillskriver lagen och dess överdrivna övervakning att båtlivet minskat rent allmänt och kvällstid i synnerhet. Det är ingen slump att sakkunniga anser att KBV bör läggas ner som myndighet och att ansvar och resurser skall fördelas på bl.a. Polis och Marinen

Tär på domstolsresurser för bagateller. Det finns riktiga brott

- Sjö rättsinstitutet vid Stockholms Universitet konstaterar i en utvärdering att *Sjö lagen innehåller 437 paragrafer. Av dessa handlar två om sjöfylleri. Dessa två upptar nu den helt övervägande delen av de avgöranden domstolarna får hantera. Det verkar uppenbart att våra domstolar - och så mycket mer då polis, kustbevakning och åklagarmyndighet - måste lägga ner oerhört mycket tid och arbete på dessa ur risk- och skadesynpunkt mestadels harmlösa förseelser.* (Sv. Juristtidning 2013/538)

Ofarliga sjöfarare döms till mycket höga bötesbelopp

- För nivåer som är lagliga i andra länder utdöms böter på upp till 100 000 kronor. Inkonsekvent nog har förare med direkt farliga nivåer på 1 - 2.0 ‰ klarat sig med böter då lagen då normalt påbjuder fängelse.

Lagen är rättsosäker och verkar kontraproduktivt mot sjösäkerheten

- Man kan lockas ta en mindre säker båt som inte omfattas av lagen. Medföljande avstår att hjälpa till då man ses som medansvarig, hinder att lägga om båten vid vindkantring eller draggning är några vardagssituationer. Det finns flera rättsutslag som pekar på att lagen är illa utformad och i strid med sjölagen. 0.2 lagen är skriven med vägtrafiken som förebild utan sakkunniga inblandade.

FN / International Maritime Organisation har 0.8 ‰ för världens yrkessjöfart (!)

- Detta är den ”lag” som gäller generellt i världen för t.ex. lastfartyg och oljetankers. Sedan kan länder (innanför sin inre territorialgräns) och rederier ha avvikande regler. Det blir sannolikt en ändring av praxis till 0.5 promille med nya regler för vaktpass och obligatorisk vila (The Manila amendments)

Norden och andra sjönationer har mestadels 1, 0.8 ‰ eller ansvarslag

- Norge och Finland har nyligen avvisat att följa Sveriges exempel med 0,2. De har efter egna och självständiga utredningar slagit fast att det inte finns något som tyder på att en sådan lag skulle öka sjösäkerheten. I motsats till Sverige så går deras tillsynings och tjänstemän ut och argumenterar emot en lagskärpning med stöd i fakta och vetenskap

Båtunionen, Sweboat, Kryssarklubben, experter samt vi i Båtfolket vill se en snar översyn

Ex: Båtunionen sammankomster och skrivelser till regering och riksdag - JU2013/1748/L5- (finns att tanka ner på www.båtfolket.se/material). Sweboat formell skrivelse till Regeringen N2013/1300. Kryssarklubben har gjort uppvaktningar och skrivelse JU2014/3707/L5. Vi i båtfolket har träffat ministrar, riksdagsmän, experter, båtfolk, opinionsbildare m.fl. Stort tryck i debatten från sjörättsexperter och andra sakkunniga samt tongivande ledarskribenter. Ett stort antal motioner i riksdagen.

Inför valet 2014, i intervjuer, i diskussioner samt i riksdagsdebatt har M, C, SD samt S vid olika tillfällen sagt att de stöder kravet på en översyn. Ännu har dock inget hänt i frågan.

Mer detaljerad information och ytterligare källor till fakta finns i detta dokumentets tidigare kapitel