

INSÄNDARE & DEBATT

Skriv kort, max 2000 tecken. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera texterna. Insändare får undertecknas med signatur men tidningen ska alltid ha skribentens namn och telefonnummer. Inläggen skickas till: Skärgården * Hammarby Fabriksväg 43, 5 tr * 120 30 Stockholm eller redaktionen@skargarden.se.



Om en båt kan göra 15 knop riskerar en skeppare som druckit ett glas vin att dömas för sjöfylleri oavsett hur långsamt han framför båten.

FOTO: LASSE SÖDERMAN

Nykterhetspolitiska skäl försämrar sjösäkerheten

Sommaren 2016 kommer att bli den 7:e sommaren då den märkliga nuvarande sjöfyllerilagstiftningen tillämpas. Lagstiftningen bestämmer att endast 0.2 promille alkohol i blodet ska betraktas som sjöfylleri för de som framför båtar som kan göra 15 knop eller mer eller som har en längd om 10 meter eller mer.

Professor emeritus Hugo Tiberg har analyserat och utvärderat inte mindre än ca 350 rättsfall om sjöfylleri och därvid kunnat konstatera att: "farligheten i huvudsak var begränsad till de högre halter om över 1 promille som redan tidigare var direkt straffbara som grovt sjöfylleri medan de fall med lägre värden som nu automatiskt blev täckta, inte visade någon märkbar riskprofil."

Man kan utan ett ögonblicks tvekan påstå att den nuvarande lagstiftningen inte tillför någonting, absolut inte någonting, ur sjösäkerhetssynpunkt.

Lagen är dessutom världsunik, inget annat land i västvärlden tillämpar något liknande.

Lagen har medfört att den i vissa lägen kan vara kontraproduktiv för sjösäkerheten. De situationer som jag direkt kan härleda det till är följande:

A. VID NÖDSITUATIONER.

Det ges inte möjligheter för ansvarig att i god tid företa åtgärder för att förhindra en sjöolycka, t.ex. vid vindkant-ring eller överfallsväder. Trots att den ansvarige kanske bara druckit något glas vin, måste denne vänta tills ett objektivet fastställt nödläge är för handen, d.v.s. i praktiken kan den ansvarige tvingas att åse hur olyckan eskalerar utan att kunna vidta åtgärder fram till dess att räddningsledaren vid sjö- och flygräddningscentralen klassar situationen som ett nödläge. Om samma situation inträffar men då med en båt som inte omfattas av lagen, kan den ansvarige ha nära nog 5 gånger så mycket alkohol i blodet utan att bli betraktad som sjöfyllerist.

B. EN ANNAN SITUATION vid nödlägen är att en nödställd inte heller kan räkna med att få hjälp av en person som åser en sjöolycka om personen i fråga möjligen kan ha bara något mer än 0.2 promille och den båt han skulle använt fallit under de märkliga parametrarna i lagstiftningen.

C. ETT ANTAL RÄTTSFALL tar upp situationer som kan uppstå då en ovan förare av båten i en stressad situation inte får lämna över till en betydligt mer erfaren och kun-

nig person som råkar ha bara något mer än 0.2 promille. Detta gäller även om båten framförs med bara någon knops fart och övertagandet bara skett under någon minut för att reda upp en besvärlig situation.

Den som framför båten får inte ens ta råd av den s.k. "sjöfylleristen".

Även i andra sammanhang är de nuvarande parametrarna helt missvisande ur sjösäkerhetssynpunkt. Som exempel kan nämnas att vid en fartbegränsning om t.ex. 8 knop, finns ingen skillnad mellan de båtar som omfattas av lagen och de som inte gör det. Likaså finns en mängd olika situationer då en båt rent faktiskt inte kan framföras med 15 knop eller mer även om den är klassad som en sådan. Så kan vara fallet då motorn tillfälligt har begränsad kapacitet (dom i Svea Hovrätt B 8499-12), är tungt lastad eller har en båt på släp efter sig.

Även 10-metersregeln är i sin utformning och tillämpning helt befängd. Många segelbåtar är idag 10 m eller längre. Om 2 segelbåtar, den ena 10 m och den andra 9,8 m samtidigt seglar över en öppen fjärd, är det fullkomligt obegripligt att befälhavaren i den längre båten klassas som "sjöfyllerist" medan befälhavaren i den kortare inte

gör det, givet att de båda har straxt över 0.2 promille.

Det är uppenbart att lagstiftaren anser att det är mycket som händer med sjösäkerheten inom längdintervallet 10-20 cm om man befinner sig i närheten av den "magiska gränsen" 10 meter.

Den nuvarande lagstiftningen medför också att vi får en "vi och dom-situation", d.v.s. de som omfattas av lagen och de som inte gör det. Det i sin tur medför att vissa tror att det numera är tillåtet att dricka till sjöss bara man har en båt som inte omfattas av de nämnda parametrarna.

DET HAR ALDRIG varit tillåtet att supa till sjöss och ska heller aldrig vara det alldeles oavsett vilken typ av båt man framför. Men i sin nuvarande utformning löser lagen inga problem inom det segment där den tillämpas för där finns inga problem att lösa och det har aldrig funnits några. Man kan, utan att ta till överord, påstå att lagen införts på felaktiga grunder.

Civilutskottet har meddelat att man förutsätter att regeringen hanterar frågan men något initiativ till en utvärdering följt av en översyn av lagen har inte tagits. Hur länge kan Civilutskottet hålla på med detta utan att förtroendet urholkas?

En utvärdering och översyn av den nuvarande lagstiftningen ska ta upp följande frågor:

1. Vilka sakliga belägg finns för att lagen verkligen har ökat sjösäkerheten?
2. Hur har lagen mottagits av de som är berörda?
3. I vilka lägen kan lagen vara kontraproduktiv för sjösäkerheten?
4. Är parametrarna "kan göra 15 knop eller är 10 m eller längre" verkligen relevanta och har de bidragit till ökad sjösäkerhet?
5. Vilka kostnader har tillsyn och efterlevnad av lagen medfört satt i relation till ev. bevisligt minskade sjöolyckor föranledda av fylleriförseelser inom gränssområdena 0.2 - 0.8 promille?
6. Hur har lagstiftningen påverkat sociala och kulturella mönster för fastboende på öar och de som tillbringat mycket tid ute i sina båtar?
7. Hur har lagen påverkat relationen mellan båtfolk och fiskala myndigheter?
8. Hur har lagen påverkat berörda näringsidkare?
9. Hur ser den svenska lagstiftningen ut i jämförelse med internationella regelverk (IMO) och övriga nordiska länder?
10. Är jämförelsen med biltrafik verkligen relevant? Det anser i alla fall inte

Högsta domstolen i en av sina domar.

Det behövs en genomgripande översyn och uppgradering, inte bara av sjöfyllerifrågorna, utan av hela regelverket beträffande fritidsbåtar där i synnerhet sjövätt samt utbildning och kompetens ska ingå. De sistnämnda frågorna är av största betydelse och långt viktigare för sjösäkerhet än den nuvarande egendomliga sjöfyllerilagstiftningen.

Avslutningsvis vill jag citera professor Hugo Tibergs ord i ingressen till hans skrift "Riskbild och straff vid sjöfylleri".

"Nya sjölagsregler har utvidgat det straffbara fylleriområdet. Sjörättsinstitutet vid Stockholms Universitet har granskat rättspraxis och funnit att det nytillkomna fältet inte är något riskområde som krävt lagstiftning. Det kunde ses redan före införandet. Nu återstår att bestämma vad som kan göras med en nytillkommen lagreglering som tycks göra mer skada än nytta."

Varför vill politikerna inte lyssna?

ULF HALLSTRÖM
SJÖKAPTEN, JUR KAND,
F.D. CHEF FÖR
SJÖRÄDDNINGS- OCH
BEREDSKAPSENHETEN PÅ SJÖ-
FARTSVERKET