

Omprövning av sjöfyllerilagstiftning

Undertecknad Hugo Tiberg har ombetts att för Sveriges Båtunion SBU och Svenska Kryssarklubben SSK uttala mig om en i riksdagen begärd utvärdering av gällande lagstiftning om sjöfylleri, varom jag tidigare har skrivit. Jag har i korthet följande synpunkter.

Allmänt

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

År 2010 genomfördes en allmän 0,2-promilleregeln, utifrån antagande att alkoholintag i sjöfart liksom vid landtrafik allmänt medförde starkt ökade risker, samt preciseringar av regeln om grovt sjöfylleri samt om tillåtlighet av slumpvisa alkoholkontroller. De nya reglerna kritiserades allmänt, och invändningar anfördes bl.a. från Institutet för Sjö rätt och annan Transporträtt vid Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet), där undertecknad då var föreståndare. Kritiken framhöll särskilt att landtrafiken skilde sig alltför mycket från sjötrafik för att dess regler skulle lämpa sig att överföras till detta område.

Invändningarna avsåg särskilt den nya 0,2-promilleregeln, som innebär att en "billiknande" båt god för 15 knop liksom en större båt, av minst 10 m längd, ej får framföras eller annars hanteras av den som har över 0,2 promille blodalkohol vid äventyr av straff för vanligt sjöfylleri. Här har genomgående efterlysts en omprövning av reglerna och inte bara en "utvärdering" såsom gjorts flera gånger under tillämpningstiden, särskilt av undertecknad (Tiberg, Marine Intoxication in Swedish Case Law, Sthlm 2011 nedan "Intox", och Riskbild och straff vid sjöfylleri, SvJT 2013 ss 532 ff här "Riskbild"), varav den senare skriften här tas som utgångspunkt för en ny bedömning.

Sjöriskens beroende av alkoholhalter

Material

Intox konstaterar med stöd av ca 350 domar, mest före den nya regleringen då lagföring vanligen förutsatte sekundärbrott som mörker- eller fortkörning, att 307 av de senare hänförs till grovt sjöfylleri och endast 33 till de lägre halterna. Än tydligare är antalet döda eller skadade, där så gott som alla grundades på

alkoholhalter över 1 promille (Riskbild s. 533). Under nya regleringen, som pga nu tillåtna slumpkontroller kan antas vara mer representativ, visar sekundärbrott fortsatt stark övervikt vid över 1 promille, medan skadefallen är så gott som helt begränsade till dessa grova berusningsfall (närmare Riskbild s. 535).

Av den fortsatta utvecklingen har jag som kontrollåtgärd huvudsakligen begränsat mig till att konstatera om bilden överensstämmer med vad som framkommer från praxis under åren efter 2013. Från dessa år har hittats 115 fall som kan bedömas någorlunda, varav 37 för vanligt sjöfylleri visar 3 sekundärbrott (fartöverskridande resp. ljusbrist) och en skada som reellt bör ha avsett grovt sjöfylleri, medan 68 fall av grovt sjöfylleri visar 21 sekundärbrott, vanligen utan särskilt åtal, och 15 skadefall.

Bedömningssvårigheter vid sjökontroll

Ett problem med sjökontroller är att det ibland är svårt att ta prov på plats, så att den misstänkte kan behöva föras iland för detta, varvid alkoholhalten vanligen har gått ner och där osäkerhet av brottmålsskäl ska räknas den misstänkte tillgodo. Det gäller inte minst vid olyckor, Stockholm B 16576-09 härnedan, V.Sveriges HovR B 2915-10 där körning i Grebbesta krävde prov i Strömstad och ditkörning med polisbil, samt Södertörn B 15354-18, där haveri skett på en otillgänglig plats. Osäkerhet med sen bedömning visar sig också för passerande handelsfartyg, där kontroll i samband med en inträffad händelse kan bli mycket fördröjd, så Malmö B 2929-17, där anländ lots fann befälhavaren berusad varvid denne genast fråntogs sitt befäl men berusningsgraden i tjänst ej ansågs kunna bedömas vid alkoholmätning efter hamnanlöp.

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

Strax före den nya regelns införande grundstötte en båt vid 23-tiden en kväll så hårt att två ombord kastades i sjön och drunknade; prov på föraren som kunde tas först kl. 6 följande morgon visade ett spelrum av 0,82 och 1,87 promille, varav domstolarna Stockholm B 16576-09 och Svea B 2919-09 valde det lägre. I Attunda B 5973-07 befanns en båtförare ha en uppräknad promillehalt av "minst 0,79 promille" 3½ timmar efter en båtolycka som

medförde ett dödsfall, vilket rätten antog kunna tillskrivas andra omständigheter än alkoholpåverkan. Osäkerheten med anledning av sådana fall ska upptas avslutningsvis.

Straffmätning vid sjö- och vägrisker

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

Tillämpning av sjöfyllerireglerna

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

Förande

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

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

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

En vanlig fråga är vem som kört, när en person med visad alkoholhalt bestrider körning. Har personen provblåst på uppmaning, godtas ofta

bevakningspersonalens uppgift om att han/hon kört, Sthlm B 8528-14, Luleå B 2643-16, Västmanland B 632-16, Hudiksvall B 1878-16 (osannolikt bestridande, båda fällda), Sthlm B 16993-17, Sundsvall B 1846-17, Nacka B 6616-18; annorlunda om det funnits grund för missuppfattning, Nacka B1546-15, Sthlm B 13442-18, Nacka 306-18 och Nacka B 7492-18 (pappa stannade motorn). Jfr V. Sverige i B 23222-14 (ovisst vem som kört då båda var medvetslösa av kollisionsskador).

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

Eftersupning

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

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

Nöd och tvång

Brottsbalkens stadgar i 24 kap. 4 § att den som handlar i nöd fritas från straffansvar. I Riskbild s. 535 f påpekas att nödvändig båtflyttning pga vindskifte ej ansetts få ske av en påverkad i säkert läge utan först när situationen blivit farlig! I Haparanda B 413-13 tilläts ej körning i lätt påverkat tillstånd för att få

medicin till ett sjukt barn. Nu finns två något motstridiga domar om fall där föraren lämnat sin styrplats så att någon måst ta över, nämligen Svea B 11219-14 där en dotter som ombetts köra lämnade sin plats och fadern hölls ansvarig för övertagande samt Västmanland B 5841-16 där en påverkad förare vid åsyn av KBV lämnade styrplatsen varvid den likaså påverkade flickvännen som nödgats ta över och stoppa båten frikändes. I Gävle B2471-15 godtogs ej som nöd att en påverkad båtägare känt sig tvungen att köra hem på grund av oro för sin mors hälsa.

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

Fartkapacitet

Sjölagens ansvarskriterium avser påverkat förande av "ett fartyg som med motordrift kan framföras med ... minst femton knop", vilket både enligt ordalydelse och lagmotiv bör avse den aktuella båten vid tillfället utan hänsyn till vind och strömmar. Domstolarna har dock fortsatt tillämpat ansvarskriteriet möjliga 15 knop på helt olastad båt i gott tillstånd, även om båten med aktuell belastning eller i aktuellt skick varit oförmögen att nå sådan hastighet, Norrköping B 2508-13, Svea 4386-14, Svea B 1727-15, Gtb B 6452-15, m.fl.

Sammanfattning och rekommendation

Kritiken i Riskbild avseende väsentligen 0.2-promilleregeln kvarstår och bekräftas ytterligare genom tillkommande praxis. En skillnad är domstolsbelastningen, som förefaller att ha gått ner betydligt avseende vanligt båtfilleri, där rättsordningen kan nöja sig med strafföreläggande och därmed undvika kostnadskrävande rättegångar.

I sak kvarstår bedömningen att risker vid 0,2 till 1 promille är obetydliga och inte motiverar den automatiska straffregeln. Ett uttalande av justitieminister Morgan Johanssons i PM inför utvärderingen, att allvarliga skador minskat och att medelvärdet på dödsfall i fritidsbåt-olyckor nedgått från 36 år 2011 till 27 år 2017 bör ses mot bakgrunden dels att olycksfrekvensen redan varit stadigt sjunkande sedan en lång följd av år och inte minst mot att båtlivet minskat alltifrån de nya reglernas införande så att Sverige, som haft högsta båtinnehav

per hushåll, numera passerats i det avseendet av både Norge och Finland (Fakta om båtlivet 2019). I vad mån minskningen kan tillskrivas sjöfyllerilagstiftningen har inte undersökts, men att särskilt 0,2-regeln varit ägnad att medföra minskad båtanvändning är onekligen rimligt.

Den i Riskbild påtalade skärpta rättstillämpningen för vanligt sjöfylleri har fortsatt med både sökta och otjänliga konstruktioner för att få in fallen under rättsregeln, t.ex. "bilregelns" tillämpning på oskadliga gummibåtar och andra som inte reellt uppnår hastighetskravet 15 knop, och en praxis som hindrar att svåra manövrar får överlätas till någon som behärskar båten.

Sammanfattningsvis kan konstateras att den märkbaraste förändringen i 2010 års sjöfylleriregler var 0,2-regeln i sjölagen, att denna infördes utan påvisat riskområde och som följd därav mest upplevs som ett hinder för båtfolk och skärgårdsbefolkning att röra sig fritt på sjön, samt att reglerna medfört eller i varje fall sammanfaller med en betydande minskning av båtlivet i Sverige. Reglerna har till följd av domstolarnas extensiva tillämpning i en del avseenden faktiskt medfört ökade risker, bl.a. som nämnt att båtförande i svåra situationer hänvisas till personer som saknar vana eller skicklighet för uppgiften. Att den vidsträckta 0,2-regeln dessutom är unik för Sverige och upplevs som konstig och omotiverad av besökande utlänningar talar också emot att den behålles.

Rekommendationen är därmed att straffansvaret för sjöfylleri under 1 promille liksom före 2010 bör få avgöras enligt en fri bedömning av om vederbörande till följd av alkoholpåverkan har visat oförmåga att hantera båten i den aktuella situationen. Övriga regler som införts 2010 kan däremot godtas, inklusive regeln om slumpvisa prov.

Som nämnts under bedömningssvårigheter härovan leder straffrättsliga bevisregler stundom till lägre promilleangivelser vid olyckor än som faktiskt är troliga. Att av sådana skäl behålla en gräns under 1 promille skulle som främsta effekt ge fortsatt straffbarhet för fall som statistiskt inte framstår som riskabla, men om det anses böra ske, bör gränsen i varje fall inte behållas vid nuvarande 0,2 promille med de begränsningar och hämsko för båtlivet som den regeln medfört. Den bör i så fall inte läggas under 0,5 promille, som ändå kan sägas visa ett något mer substantiellt intag än måttlig måltidsdryck.

Hugo Tiberg