

---

## Angående utredningen om sjöfyllerilagstiftningen

---

### **Inledning**

År 2010 trädde den nuvarande - och faktiskt världsunika - lagstiftningen om sjöfylleri i kraft. Lagen stadgar att sjöfylleri ska anses föreligga om en person har 0.2 promille alkohol eller mer i blodet men under förutsättning att personen framför en båt som **kan** göra 15 knop eller mer eller att båten ifråga är **10 meter eller längre**.

Syftet har officiellt varit att öka sjösäkerheten och att man kan jämföra båttrafiken med biltrafiken eftersom dessa 2 trafikslag ansett jämförbara.

Som bekant togs lagstiftningen trots flera tunga remissinstansers avrådan.

Vad avser jämförelsen mellan båttrafik och biltrafik har Högsta domstolen i ett avgörande redan 2012 konstaterat att båttrafik och biltrafik **inte** är jämförbara (NJA 2012 s.369)

Vid ett seminarium på båtmässan 2014 då företrädare från samtliga politiska partier medverkade, ställde jag frågan om det var ur sjösäkerhetssynpunkt eller ur alkoholpolitiskt synpunkt som lagen införts. De svar som jag fick varierade mellan partierna från "endast sjösäkerhet" till både "sjösäkerhet och alkoholpolitik." Tydligt var riksdagsledamöterna ovetande om att man har bidragit till en lagstiftning som i sin nuvarande lydelse och tillämpning faktiskt **i vissa situationer** är direkt kontraproduktiv mot sjösäkerheten, d.v.s. lagstiftaren har givit de nykterhetspolitiska aspekterna företräde framför de sjösäkerhetsmässiga.

Det skulle föra alltför långt att här beskriva alla de situationer då den nuvarande lagstiftningen föranleder att många människor råkar mycket illa ut och blivit påförda straff utan att på något sätt ha äventyrat sjösäkerheten, vare för sig själva eller andra och också vilka konsekvenser detta medfört för benägenheten hos folk att hjälpa till i svåra situationer då så behövts.

De här situationerna är säkert kända av er sedan tidigare men jag vill särskilt belysa de situationer som tilldragit sig mitt intresse, nämligen nödsituationer och situationer som kan kopplas till dessa.

### **Allmänt**

Enligt Sjölagen 6 kap. 6 §, 1st. ska en befälhavare göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten - - - o.s.v. om fartyget råkar i sjönöd. I 2 st. stadgas att befälhavaren, om han anträffar någon i sjönöd, är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. I sjölagen Kap. 20, 4§, finns också en straffbestämmelse för brister i gott sjömanskap.

Problematiken om nödsituationer togs upp i samband sjöfyllerilagens tillkomst och som lagstiftaren tyckte sig enkelt kunna lösa genom att i nödsituationer tillåta att åberopa Brottsbalkens nödregler BrB 24 Kap. 4§.

Problemet är att Brottsbalkens nödregler inte är anpassade till till de krav som sjöfarten ställer för att kunna hantera nödsituationer och har mig veterligen aldrig tidigare använts till sjöss.

I praktiken innebär detta att en befälhavare, vars båt faller inom de lagstadgade parametrarna, 15 knop eller mer, 10 meter eller längre och som druckit alkohol som medfört 0.2 promille eller därö-

ver **inte** kan företa de åtgärder för att **förhindra** en nödsituation, inte förrän nödsituationen är ett faktum. Alla former av aktiviteter för att **i god tid** förhindra att en nödsituation uppstår eller att begränsa denna är alltså inte tillåtet. Ytterligare en fråga som jag anser ska beaktas: Vem gör bedömningen om ett nödläge föreligger? Befälhavaren på fartyget? Nej, just nu är det domstolarna som avgör detta. Det finns flera rättsfall som belyser dessa fakta och jag återkommer till några av dem nedan.

Min uppfattning är att den nuvarande sjöfyllerilagstiftningen därför också kan betraktas som rättsosäker eftersom befälhavaren inte kan vara säker på att det han uppfattar som en nödsituation också kommer att uppfattas som en sådan av domstolarna.

Enkelt uttryckt kan man säga att de nuvarande parametrarna ,0.2 promille, i kombination med någon eller de båda andra, båt längre än 10 meter och/eller att båten kan göra 15 knop eller mer gör att den nuvarande sjöfyllerilagstiftningen blir som ovan nämnts, kontraproduktiv mot sjösäkerheten. Man kan uttrycka det så att de nykterhetspolitiska aspekterna får företräde framför de sjösäkerhetsmässiga. Nykterhetspolitiken konsumerar således sjösäkerheten. Så var inte fallet innan den nuvarande lagstiftningen infördes och och så är heller inte fallet för de fartyg där den gamla ansvarsregeln fortfarande gäller.

### **Nödsituationer och därtill kopplade situationer som utredningen bör beakta.**

Den nuvarande sjöfyllerilagstiftning och dess tillämpning tillåter alltså **inte** att den som framför ett fartyg (eller någon annan som fullgör en betydelsefull uppgift för sjösäkerheten) kan vidta de förebyggande åtgärder som krävs för att **förhindra** att en nödsituation inträffar om vederbörande faller inom de angivna egendomliga parametrarna.

Jag har valt 5 st. rättsfall där jag avser att belysa effekterna av detta men först ska jag uppehålla mig lite om sjöräddningen och de begrepp man där använder vid klassningen av inkomna larm eftersom det kan vara en intressant jämförelse med de beslut som en befälhavare ombord på ett fartyg kan tvingas ta vid nödsituationer eller för att förhindra att en sådan uppkommer.

För undvikande av missförstånd ska dock nämnas att sjöräddningen är en statlig räddningstjänst med uppdrag att rädda liv till sjöss. Den har som **organisation** således ingenting med sjöfyllerilagstiftningen att göra.

Inom sjöräddningen finns enligt sjöräddningskonventionen och den därtill kopplade IAMSAR-manualen, tre bedömningsklasser då ett larm inkommit till Flyg- och Sjöräddningscentralen JRCC. Ovisshet, Beredskap och Nöd. Ovisshetsläget kan vi i det här sammanhanget lämna, men de övriga två är intressanta.

Vid ett klassat läge "Nöd" så är det verkligen fara för liv och alla tillgängliga och nödvändiga resurser som räddningsledaren disponerar över sätts in för att avvärja nödsituationen. Ett klassat läge "Beredskap" innebär att det **kan** bli en nödsituation om inget görs vilket gör att räddningsledaren då sätter in de tillgängliga resurser som behövs **för att förhindra att ett nödläge uppstår**, Bedömningarna görs av räddningsledaren vid Flyg- och sjöräddningscentralen (JRCC) och är objektiva. De görs i princip på samma sätt över hela världen.

Det intressanta är att det i praktiken innebär att de bedömningar som räddningsledaren behöver göra också behöver göras av den som framför ett fartyg (befälhavaren) för att klara en nödsituation eller förhindra en nödsituation uppstår. Skillnaden är att sjöräddningsledaren bara behöver ta hänsyn till om fara för liv föreligger medan befälhavaren på ett fartyg måste agera för att rädda både liv och egendom.

## Rättsfall

I rättsfallet Haparanda B 413-13 hade en person med ca 0.5 promille framfört en båt som kunde göra 15 knop. Anledningen var att han varit ute med sina barn och planerade övernattninng men att hans dotter, som hade astma, börjat hosta och att astmamedicinen inte fanns med. Han hade därför beslutat att åka hem. Tingsrätten bedömde det **inte** som en nödsituation och hovrätten gav inte prövningstillstånd. Det går inte att direkt säga om det var en akut nödsituation men det skulle kunna ha varit det. Enligt min uppfattning dock definitivt ett "beredskapsläge" enligt sjöräddningens terminologi, men således inte möjligt att här agera i god tid för att förhindra en olycka. Här skulle det dessutom faktiskt kunna vara så att risk för människoliv förelåg.

I det här fallet finns det dessutom en annan aspekt som har diskuterats inom sjöräddningen. Det finns en risk att en person som vet med sig att han har för hög alkoholhalt i blodet, vid en nödsituation eller för att förhindra en sådan, istället för att begära hjälp, inte p.g.a av sitt alkoholin- tag utan därför att ytterligare resurser krävs för att klara situationen, istället chansar på att "det ska gå bra ändå". Risken finns att detta kan få förödande konsekvenser, i värsta fall med dödsfall som följd.

I rättsfallet Uddevalla B 2915-10 och hovrätten V. Sverige ville en person som visade sig ha 0.28 promille flytta sin båt till en mer skyddad plats. Det gjorde han med hela 2 knops fart och blev för detta tilltag dömd. Ett ganska typiskt fall och som inträffar många gånger inom fritidsbåtssektorn är just att man av säkerhetsskäl vill flytta sin båt eller kanske bara flytta ett ankare. Åtgärderna passar väl in i beredskapsbegreppet men här har de nykterhetspolitiska aspekterna återigen fått företräde framför de sjösäkerhetsmässiga

I rättsfallet Kalmar B 3152-11 var det fråga om att lägga till vid en kaj. Personen som framförde båten var ovan vid att manövrera vilket resulterade i att båten for rakt in i bryggan. Båten togs då över av ägaren för att säkert kunna förtöja, men då denne hade en för hög alkoholhalt i blodet blev han fälld. Ett beslut direkt kontraproduktivt för sjösäkerheten.

Ett liknande fall är Attunda B 9077- 12 där det alltså av nykterhetspolitiska motiv inte ges något utrymme för att förhindra att en olycka sker.

Rättsfallet Nacka B 2156 och Svea Hovrätt B 6424-12 hade en person legat vid en brygga i Sandhamn. Han hade då blivit avvisad av hamnpersonalen 4 gånger och blivit anvisad en annan brygga inte långt därifrån. Eftersom han var berusad hade han först frågat efter en person han kände som kunde flytta båten men då inte detta lyckades hade han frågat hamnkaptenen om denne skulle kunna hjälpa till att förflytta båten och fått till svar att "han skulle se vad han kunde göra". Straxt därefter har någon lagt av förtöjningarna och båten befinner sig alltså drivande några meter utanför den "förbjudna bryggan". Han tar då beslutet att själv köra till den anvisade bryggan men se det godkändes inte trots vittnesuppgifter att båten framfördes oklanderligt med bara 1-2 knops fart. Han blir dömd för grovt sjöfylleri och med argumentationen att han istället skulle gått tillbaka till den "förbjudna bryggan".

Enligt vittnesuppgifter förelåg inte någon direkt nödsituation men det är helt klart att man inte kan ligga och driva hur länge som helst för då kommer förr eller senare en nödsituation att uppstå. I detta fall har vederbörande inte själv lossat några förtöjningarna, han har gjort försök att hitta någon annan som kunde framföra båten och inte heller haft något som helst uppsåt att ge sig av annat än för att klara ut en akut och oförvållad akut situation. Han valde uppenbarligen bara fel brygga. Sjøräddningens beredskapsbegrepp passar väl in bortsatt från att det inte var någon risk för liv

Rättsfallen har således det gemensamma att alla de som framfört fartygen har haft en alkoholhalt på 0.2 promille eller mer och att de då framfört båtar som fallit under någon av de 2 andra parametrarna, fart och längd.

Man kan ha olika uppfattningar om promillegränsen 0.2 men ur ett strikt sjösäkerhetsperspektiv är 0.2 promille och däröver försumbart upp till ca. 0.8 promille, alltså den gräns som IMO har som rekommendation på internationellt vatten. Den gränsen kommer sannolikt att sänkas till 0.5 promille.

De 2 andra parametrarna är fullkomligt befängda i sin nuvarande utformning och har ingenting med sjösäkerhet att göra.

En båt som **kan** göra 15 knop eller mer men som rent faktiskt framförs av någon med 0.2 promille eller däromkring med bara 2 knop eller kanske 5 knop eller där båten bara ros framåt, (se bifogad bild) kan inte rimligen vara mer osäker än att framföra en båt som kan framföras med högst 14.9 knop och också faktiskt framförs med den farten eftersom den faller under den äldre ansvarsregeln förutsatt att båten också är under 10 m. Detta anses **inte** som sjösäkert - en korrekt bedömning som alltså överensstämmer med IMO:s rekommendationer för yrkessjöfarten på internationellt vatten och även med våra nordiska grannländers lagstiftning på området.

Även den andra parametern - 10 meter eller längre - är helt felaktig. För det första talas alltså bara om längden på båten, ingenting om bredd eller displacement vilket är minst lika viktiga faktorer. Det innebär t.ex. att de s.k. skärgårdskryssarna (det finns fortfarande ett antal kvar) faller inom ramar för 10 m-regeln då de normalt är mer än 10 m långa men däremot synnerligen smala, ofta mindre än 2 m. De betraktas också, trots sin längd, som små båtar och rymmer inte många personer. Lagstiftningen måste ta hänsyn till de situationer som de ovanstående rättsfallen beskriver och ge möjligheter för de som framför båtar att i god tid agera för att förhindra att nödsituationer uppstår även om de som framför fartyget/båten råkar ha en hög alkoholkoncentration i blodet. Skälet är att sjösäkerheten inte får försämrats på sätt som nu sker.

Utredaren har nu genom sitt uppdrag ett utmärkt tillfälle att samla och sammanställa alla fakta, föreslå de förändringar som är nödvändiga för att lösa de problem som den nya lagen medfört och presentera dessa för lagstiftaren. Det kan gå utmärkt att kombinera både nykterhetspolitiska mål och sjösäkerhetspolitiska mål utan att de konkurrerar med varandra. Det kan t.ex. ske genom att helt ta bort de olyckliga parametrarna och istället fokusera på den fart fartyget **verkligen** gör, inte vad de **kan** göra eller hur långa de är. Därigenom kan man skapa en sjöfyllerilagstiftning som kan accepteras och som de flesta kan känna sig tillfreds med.

Om lagstiftaren sedan accepterar ett klokt förslag återstår att se.

Ulf Hallstöm

Sjökapten, Jur.kand

f.d. chef Sjöräddnings- och Beredskapsenheten på Sjöfartsverket.



Båten ovan **kan** göra 15 knop eller mer. Roddaren har kanske tagit en starköl och har 0.2 promille i blodet. Men vart är han på väg? Kanske ska han över till en granne. Kanske ska han lägga ut ett nät eller är det så att han ska flytta på ett ankare för att ligga säkrare inför en annalkande vindkant-ring med hårda vindbyar.?

Alldeles oavsett så bryter han mot den nuvarande sjöfyllerilagstiftningen av sjösäkerhetsskäl påstår man eftersom båten **kan** göra 15 knop