Riskbild och straff vid sjöfylleri

Av professor emeritus Hugo Tiberg

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.

Inledning

Sjölagens regler om sjöfylleri ändrades radikalt 2010. Man införde ”vägregler till sjöss” — automatisk straffbarhet från 0,2 promille och uppåt samt slumpvisa kontroller för upptäckt av så låga värden. I lagpropositionen 2009/10:76 (propositionen) s. 15 motiverades ändringarna med en antagen analogi med vägtrafik och antagna olycksrisker till sjöss, varom man endast kunde säga att de var ”förhållandevis få enligt tillgänglig statistik”. I själva verket var de stadigt sjunkande.[1]

Reglerna infördes utan ny remissomgång, varför någon granskning av de antydda riskerna inte kom att ske. I efterhand har Sjörättsinstitutet vid Stockholms Universitet undersökt domstolspraxis och på grundval[2] av cirka 350 rättsfall om sjöfylleri och grovt sjöfylleri (Marine Intoxication in Swedish Case Law, Jure 2011, cit. *Intox*) kunnat konstatera att farligheten i huvudsak var begränsad till de höga 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.

Riskbild vid genomförandet

Av de nämnda 350 domarna — som i avsaknad av slumpkontroller vanligen måst grundas på synliga sekundärbrott såsom mörker- och fortkörning eller stundom anmälan från utomstående, har 307 visat

[1] En talande illustration är från Transportstyrelsens statistik över omkomna och saknade till sjöss under 1971–2012. Under 1971–1977 upptog den regelmässigt mellan 100 och 120 årligen. Därefter har antalet döda och skadade trots ökat båtliv stadigt sjunkit till sammanlagt 23 fall år 2012.

[2] Undersökningens inskränkning till domstolsfall motiveras av att den ifrågasätter strafflagstiftningen på området. Transportstyrelsens allmänna årsgenomgångar av båtolyckor är inte relevant för den frågan, men det kan noteras att Styrelsens material tycks bekräfta den bild av påtaglig riskökning över 1 promille som artikeln konstaterar för de straffbara fallen. För 2011 fann Styrelsen att av 26 kontrollerade omkomna hade 13 över 1 promille i blodet medan endast 4 låg inom området för enkelt sjöfylleri. En begränsning i materialet är däremot att godkända strafföreläggande inte kommit med. Sådana avser främst böter, dvs. i vårt material närmast enkelt sjöfylleri. Begränsningen medför att redovisade sådana fall antagligen är lägre än det verkliga antalet, jfr strax här nedan om riskbild under nya regeln.

på värden över 1 promille medan endast 33 haft de lägre alkoholnivåerna; härtill kommer några oklara.

Ännu tydligare är frekvensen dödade eller allvarligt skadade, vari inräknats några som klarat sig som genom underverk. Vid dessa olycksfall har alkoholprov ofta inte kunnat tas förrän långt efter händelsen, då alkoholhalten nedgått, och det är därför motiverat att i denna framställning använda uppräknade värden istället för de låga som domstolar kan ha tillämpat av rättssäkerhetsskäl. På grundval av *Intox* finns nu arton sådana olycksfall, av vilka alla har över 1 promille i uppräknade värden förutom ett (Attunda tingsrätt B 5973-07 med 0,79 promille) där rätten betonade att dödsskadan kunde bero på annat än alkoholen. Institutet har också fått in några tidningsnotiser om svåra olyckor — även de tydligen med höga alkoholhalter — men dessa har inte varit tillräckligt preciserade för att kunna användas till en gradering.

Riskbild under nya regeln

Efter den nya regelns införande har Sjörättsinstitutet nu insamlat sammanlagt cirka 200 avgöranden, varav drygt 60 avser enkelt (vanligt) sjöfylleri och cirka 140 grovt sjöfylleri.[3] Eftersom slumpkontroller nu tillåts, kunde man vänta sig en övervikt av vanligt sjöfylleri, men eftersom grovt sjöfylleri är fortsatt överrepresenterat, kan det kanske förmodas att många utpekade ”vanliga sjöfyllerister” låtit sig nöja med bötesförelägganden; några belägg för detta har Institutet dock inte tagit fram.

I övrigt bekräftar fallstudien bilden av påtaglig risk vid påverkan över 1 promille och föga risk vid lägre promillehalter. För sekundärbrott liknar siffrorna de gamla: av sexton sådana fall avser fjorton alkoholhalter om minst 1 promille, medan ett (Nacka tingsrätt B 2836-12) om 0,98 promille berör en (ej särskilt åtalad) mörkerkörning och ett (Göteborgs tingsrätt B 12682-10) om 0,44 promille var biförseelse till en lång rad knarkrelaterade brott. Härtill kan läggas en polisanmärkning i ett mål (Göteborgs tingsrätt B 15774-12) om att en förare med 0,86 promille fört sin båt ”vingligt” i farled.

Naturligtvis uppstår ingen plötslig riskökning just vid 1 promille, utan risken ökar gradvis invid denna gräns. Värden under 1 promille täcktes förr av sjölagen 20:4 genom antagande att föraren inte kunde betryggande utföra sina uppgifter, något som i praktiken medfört ansvar vid så låg alkoholhalt som 0,22 promille (Göteborgs tingsrätt B 13446-09 grundat på klumpig tilläggning). Bestämmelsen har sin motsvarighet i lagrummets nuvarande andra stycke för båtar under 10 meter respektive 15 knop men tycks för dessa inte vinna samma tillämpning som tidigare. I ovannämnda Nacka tingsrätt B 2835-12 stoppades sålunda i mörker en mörklagd båt överlastad med folk, vars

[3] Huvuddelen av det nya materialet anges i tabellform genom hänvisning under inledande artikel i www.sjorattsbiblioteket.se

förare befanns ha 0,98 promille. Han frikändes, då han inte var särskilt åtalad för mörkerkörning eller överlastning och då rätten fann det obevisat att hans försummelser härvidlag berott på alkoholintaget. I Norrtälje tingsrätt B 2194-11 frikändes en kvinna som oförklarligt seglat sin julle rätt på grund och sedan kryssat vilsen på fjärden och som efter kontroll uppvisat en kvardröjande alkoholhalt av 0,84 promille.

Ifråga om personskador under nya ordningen har två dödsfall noterats, båda vid funna halter över 1 promille, varav domstolen i det ena fallet godtog påstådd eftersupning som förklaring. Allvarlig personskada på annan än föraren har inträffat i två fall och på föraren själv i tre fall, alla vid alkoholhalter över 1 promille.

Till dessa fall kommer tre grundstötningsfall med utländska handelsfartyg, där man har haft svårt att i efterhand verifiera troliga alkoholhalter.

Regeltillämpning

När domstolarna nu har fått medel till sitt förfogande att hålla efter kategorin båtförare med lägre alkoholhalt, kunde förväntas en restriktiv tillämpning, men istället tycks domstolarna i stor utsträckning ha skärpt sin praxis för att komma åt dessa i praktiken oskadliga båtförare. Det märks i flera avseenden.

Påbörjad körning

I tidigare praxis om högre promillehalter ansågs det nödvändigt att båtens drivkraft genom segel eller motor hade tagits i bruk av den utpekade föraren (se fall i *Intox.* s. 24). Men de nuvarande reglerna hade nätt och jämt trätt i kraft förrän en person som just lossat sin förtöjning och inte kopplat in motorn hölls straffansvarig för en alkoholhalt av precis 0,2 promille (Uddevalla tingsrätt B 3023-19, se även Svea hovrätt B 9901-11 jfr med underdomstolen Västmanlands tingsrätt B 208-11). Att den som redan kört men avbrutit färden p.g.a. fiske, grundstötning, motorstopp eller dylikt blir ansvarig har däremot inte varit ifrågasatt (*Intox.* s. 24 och under nya ordningen Nacka tingsrätt B 644-12 samt Uddevalla tingsrätt B 4793-10).

Ansvar som förare

Sjörättsinstitutet har ofta framhållit att den ansvarige för framförandet av en båt bör vara befälhavaren/skepparen, medan styrningen mestadels är en enkel uppgift som kan överlåtas till någon annan så att skepparen kan ägna sig åt andra uppgifter, såsom också praktiseras på större fartyg. Våra domstolar har emellertid framhärdat i att se styrandet som det väsentliga för en småbåt och betrakta den som styr båten som ansvarig i första hand, en praxis som fortlever som huvudregel i det nya materialet (så Nyköpings tingsrätt B 194-11 om styrning under uppsikt av den betydligt erfarnare båtägaren).

Denna praxis har medfört att den som äger och behärskar sin båt ofta föranleds att redan vid ringa alkoholpåverkan lämna styrningen till någon ombord som inte druckit men kan vara obekant med båten och kanske dessutom — eftersom inga kompetenskrav finns uppställda — allmänt okunnig om segling eller båtförande. Det betyder kanske inte så mycket under färd, eftersom styrning, i varje fall av de flesta motorbåtar, är en enkel sak som gärna överlämnas t.ex. då skepparen ska ägna sig åt den i regel viktigare uppgiften att navigera. Men i vissa lägen kan styrning vara krävande och kan, särskilt vid tilläggning, erfordra god kännedom om båten och dess rörelser. Om då ägaren eller ordinarie skepparen trots några tiondels promilles alkoholhalt tar över för detta korta moment, innebär det i regel en ökad säkerhet jämfört med en tilläggning av den som är obekant med båten eller med båtförande i allmänhet. Men våra domstolar ser regelmässigt en sådan manöver som ett framförande medförande promilleansvar för den som lagt till (Luleå tingsrätt B 480-11, Uppsala tingsrätt B 2457-12, Uddevalla tingsrätt B 1906-12, samt Ångermanland tingsrätt B 3001-10, jfr Kalmar tingsrätt B 3416-10 och Skellefteå tingsrätt B 2151-10,). I regel vägras också åberopande av nöd, även om det befinns att den anlitade reservföraren helt enkelt inte klarar sin uppgift (Falu tingsrätt B 2721-12, Kalmar tingsrätt B 3152-11, Attunda tingsrätt B 1939-12 Svea hovrätt B 4930-12, Kalmar tingsrätt B 3152-11), jämför om nöd närmare nedan.

Den presumtion som styrningen anses uppställa drevs i Norrtäljefallet B 830-12 så långt att en sjuåring i båtägarens knä ansågs ha fört båten, vilket dock ändrades av Svea hovrätt i B 5492-12 (HD ej prövningstillstånd), där båtägaren sågs som befälhavare. I övrigt har befälhavarbegreppet i en del senare avgöranden övervägts (särskilt Södra Roslags tingsrätt B 224-05, Svea hovrätt B 6037-06) och erkänts som ansvarsgrund. Vid alkokontroller brukar den kontrollerade föraren ofta anmodas styra upp till kontrollantbåten, och om han inte klarar det görs gällande att den verklige befälhavaren måste vara någon annan, vilken man söker göra ansvarig i den egenskapen (avvisat i Uddevalla tingsrätt B 718-12 och B 1892-12). Ur säkerhetssynpunkt är det viktigt att domstolen i sådana situationer åtminstone tillåter råd av den som verkligen behärskar båten utan att denne därmed hålls ansvarig som dess förare (så i ovannämnda Uddevallafall).

Nödregler

Propositionen har som svar på tidigare remisspåpekanden menat att en båtförare som för intag av mat med alkohol ankrat i en skyddad vik men finner platsen för utsatt efter vindskifte skulle kunna ostraffat flytta båten med åberopande av nödreglerna i brottsbalken 24:4 (prop. s. 19 och s. 26). Såsom antytts i kommentar till de nya reglerna (SvJT 2010 s. 611 och 614) är dessa regler helt otillräckliga för ändamålet, då de inte tillåter flyttning under säkra förhållanden utan i

princip tvingar båtfararen att invänta att läget blir farligt! Praktiken visar också att nödreglerna fått begränsad tillämpning.

En båtägare ville flytta sin gummibåt från en utsatt till en skyddad plats något hundratal meter bort. Eftersom han intagit lite vin ansåg tingsrätten (Uddevalla tingsrätt B 2915-10) med instämmande av hovrätten (Västra Sverige B 4058-10) att han inte bort göra flyttningen själv utan bort be någon främmande person i närheten. Under flyttning i cirka 2 knop stoppades han av polis och blåste 0,28 promille. Han dömdes till dagsböter av hovrätten, och HD vägrade prövning. Jfr härtill Falu tingsrätt B 2721-12 där en båtägare med 1,51 promille som funnit den anlitade hjälpföraren inkapabel ansågs ha bort ringa efter hjälp istället för att själv köra 5 minuter över öppet vatten till brygga.

I Kalmar tingsrätt B 3152-11 hade en påverkad båtägare överlämnat styrningen till en vän som visade sig inte klara tilläggning utan körde rätt in i kajen. Ägaren tog över tilläggningen men kontrollerades därefter av polis och befanns ha 1,18 promille. Tingsrätten fann inte övertagandet försvarligt som nödhandling men rubricerade situationen som ”nödliknande” och reducerade därför brottet från grovt till vanligt sjöfylleri (jfr Norrköpings tingsrätt B 2508-12 med en promillehalt av 2,48!).

Båt och fartkapacitet

Den införda 0,2-regeln är begränsad till båtar om minst 10 meters längd eller med fartkapacitet för motor av minst 15 knop. Propositionen (s. 18) klargör ganska naturligt att sådana *tillfälliga* förhållanden som ström och vind inte ska påverka bedömningen, vilken ska gälla fartkapacitet vid vindstilla i strömlöst vatten. Eftersom regleringen har kommit till ifrån antagandet att femton knop (cirka 27 km/tim) gör båten billiknande och farlig — vilket kan ha en del fog för sig — bör man rimligen tillämpa den fart som båten kan göra i befintligt skick, och en båt som till följd av trasig motor inte kan komma upp i den angivna farten bör alltså ej ses som en femtonknopare (Uddevalla tingsrätt B 14-11, Sundsvall tingsrätt B 2700-10, Nacka tingsrätt B 35-11).

Det sistnämnda avgörandet ändrades emellertid i Svea hovrätt B 8499-12 (vägrat prövningstillstånd i HD), med angivande att felet bara var oljebrist. Uppfattningen att farthämmande motorfel inte kan åberopas tycks ha spritt sig (Norrköpings tingsrätt B 2508-12) och tillämpas även av sjöpolisen. På liknande sätt har Nacka tingsrätt i B 2950-12 menat att en båt med fartkontroll som ej kan ändras under gång faller under regeln då den kunnat nå 15 knop om kontrollen ej varit insatt.

Denna praxis är en grundlös utvidgning av motivens uttalande om ”tillfälliga” farthinder, och dessutom otillständig i brottmål. Den kan ses som ett typiskt utslag av den strängare rättstillämpningen vid

straffbarhetens utvidgning till triviala förhållanden. Ett talande exempel är Hovrätten för Västra Sverige B 4038-10, där man med ändring av ovannämnda Uddevalla tingsrätt B 2915-10 både obevandrat och rättsstridigt antog att en polisman från styrhytten av sin tomgående polisbåt kunnat avgöra och därmed vederlägga den åtalades uppgift att den stoppade gummibåten till följd av kondensatorfel ej kunde uppnå mer än de få knop som man sett den gå med; HD vägrade även här prövningstillstånd.

Över huvud taget framstår 0,2-regelns tillämpning på gummijollar som närmast löjeväckande. Dessa små båtar kan knappast åstadkomma någon skada för andra än de ombordvarande. I Uppsala tingsrätt B 2457-12 tog en person sin motorbåts gummijolle över till en bredvidliggande kustbevakningsbåt för att fråga om vädret. Kustbevakarna antog att jollen med en person kunde nå 15 knop och fick mannen fälld i rätten. Uddevallamålet B 2915-10, Hovrätten för Västra Sverige B 4038-10 gällde en gummibåt som låg utsatt vid en brygga och skulle flyttas till läsidan med cirka två knops fart; domstolarna menade att ägaren ”i sitt berusade tillstånd” (0,28 promille) borde ha bett någon okänd person på bryggan att flytta båten!

Straffmätning

Straffmätningen i de förekommande avgörandena har föga med risker att göra och skjuter i många fall helt över målet, medan den i verkligen riskabla fall med hög promille ofta resulterat i inkonsekvent låga straff eller rentav frikännanden.

För vanligt sjöfylleri började domstolarna efter en kort invänjningsperiod för den nya ordningen tillämpa RÅ:s taxa för rattfylleri med fast relation mellan alkoholhalt och antal dagsböter, utifrån en angivelse i propositionen (s. 14 f.) att det fanns skäl att se lika strängt på sjötrafik som på biltrafik (så Kalmar tingsrätt B 3773-10 med 150 dagsböter (db) för körning i Gammelbyviken, Norrtälje tingsrätt B 474-11 med 150 db för körning vid Gräddö, samt 120 db för flera fall av körning på öppna fjärdar), resulterande i totalbelopp på 80- och 90 000 kr utan särskilt påtalade risker. Tillämpningen blev emellertid ifrågasatt i ett mål om segling längs Blekinges kust, där RÅ hävdade att sjöfylleri bör såsom mängdbrott bedömas enligt biltabellen, medan Svenska Kryssarklubben för seglarens räkning påvisade att propositionens ovannämnda uttalande endast avsett att motivera den nya promillegränsen och att straffvärde borde enligt brottsbalken 29:1 bedömas bl.a. efter risker. Det senare godtogs av HD, som fastslog (B 1699-11), att sjöns risker är andra än vägarnas och ska bedömas individuellt. Detta har sedan fått genomslag i domstolspraxis (bl.a. genom en tendens till sänkning av lägsta antal dagsböter från 40 till 30).

För grovt sjöfylleri anvisar sjölagen 20:5 endast fängelsestraff, men i praktiken har normalstraffet blivit villkorlig dom i förening med böter

eller samhällstjänst, även vid farligt hög påverkan såsom över 2 promille (2,14 i Gävle tingsrätts B 71-11; 2,22 i Stockholms tingsrätts B 6528-12; 2,18 i Stockholms tingsrätts B 7558-12; 2,75 jämte aggressivt uppträdande i Malmö tingsrätts B 1485-12). I några fall har dessutom åtalade helt frikänts vid alkoholhalt över 1 promille, trots att sjölagen i 20:4 behållit presumtionen för grovt sjöfylleri vid sådan påverkan oavsett fartygsstorlek och hastighetskapacitet (Uddevalla tingsrätt B 166-11 med allvarlig personskada, Norrtälje tingsrätt B 370-12 och B 2194-11 samt Hovrätten för Nedre Norrland i RH 2012:15).

Sammanfattning

Sjölagen innehåller 437 paragrafer. Av dessa handlar två om sjöfylleri. Dessa två paragrafer upptar den helt övervägande delen av de avgöranden som Sjörättsinstitutet årligen får in från domstolarna: för det förlidna året var det cirka 128 domar om sjöfylleri mot 40 om andra sjörättsfrågor inklusive sådana som ligger utanför sjölagen. Bilden befästs av den svenske materialsamlaren for Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, och 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.

Sjöfylleri övervägde i Institutets årliga domsmaterial redan under den förra ordningen från 1991 och framåt. När lagstiftaren efter flera kritiserade propåer bestämde sig för att vidga den allmänna straffbarheten till de lägre promillegraderna, utan anförande av andra motiv än en förmodad likhet med vägtrafiken, är det tydligt att det måste ha funnits andra skäl i bakgrunden, och att ingen avvägning skett mellan antagna skador och olägenheter med en starkt vidgad lagföring.

Två och ett halvt år efter genomförandet kan konstateras både en fortsatt ökning av antalet sjöfyllerimål och dessutom en märkligt skärpt rättstillämpning. För de små eller statistiskt omätbara riskerna vid normalt låga alkoholintag framstår de nya reglerna mer som ett ingrepp i levnadssätt än som någon sjösäkerhetsfrämjande åtgärd. Den gamla lagstiftningen, med straff för lägre alkoholhalter endast där de kunde antas ha betydelse för sjösäkerheten, var mer verklighetsanpassad men led av begränsningen att det i avsaknad av slumpvisa rutinkontroller inte alltid var möjligt att uppdaga faktiska riskfall. Såsom anförts i remissarbetet till tidigare lagförslag hade den bristen kunnat botas utan promilleregel genom enbart införande av den nämnda kontrollmöjligheten. Som läget nu är bör det vara skäl att utvärdera om nyordningen ska behållas i lagen.

För de större risker som visat sig finnas vid alkoholpåverkan över 1 promille är lagstiftningen i huvudsak oförändrad. Där visar sig emellertid en påtaglig obalans i rättstillämpningen. Vid den betydande belastning som alla dessa mål måste innebära för domstolarna bör det vara värt att se till att målen får en sakkunnig behandling av domare

som vet vad båtfarande innebär. En ändring i den riktningen borde kunna ske genom att dessa mål enligt sjölagen 21:1 1 st. hänvisas till sjörättsdomstolar, vilka kan specialisera sig på, och skaffa bättre kunskap om sjörätt och förhållanden till sjöss.[4]

[4] Jfr härtill Tiberg & Schelin On Maritime & Transport Law, 3 uppl. Sthlm 2012 s. 18.