

## Nya sjöfyllerilagen - slöseri med skattepengar p g a orealistisk promillegräns

Enligt KBVs hemsida är en del av KBVs vision att

*"Kustbevakningen ska bli den naturliga samverkansparten till sjöss som skapar trygghet."*

För att öka tryggheten till sjöss skall KBV (och sjöpolisen) verka för att berusade befälhavare stoppas, oavsett vilken typ av flytetyg de framför, eftersom de är en fara för andra och sig själva. Att stävja sjöfylleri utgör en viktig del i sjösäkerhetsarbetet. Att aktivt "jaga" skötsamma båtförare för att kontrollera om de överskrider 0,2 ‰ är inte ett sjösäkerhetsarbete som ökar tryggheten. Det är ett slöseri med resurser, i flera led, både till sjöss och i domstolarna. Dessutom inverkar det negativt på relationen mellan "sjögående myndigheter" och allmänheten längs våra kuster. Man ska bli glad när man ser en polisbåt eller ett KBV-fartyg i skärgården, de ska finnas där för min trygghet och inte för att kontrollera mig.

KBV har hittills, med stort engagemang, tagit sig an uppgiften att "sätta dit" så många som möjligt med 0,2 ‰ eller mer. De har varit framgångsrika och de har kunnat visa upp statistik över ett stort antal ingripanden och ett flertal fall, där personer med en begränsad alkoholhalt, under 1,0 ‰, har gått vidare till åklagare för rättslig prövning och fällande domar med höga bötesbelopp som påföljd.

Statistik visar att en begränsad alkoholhalt inte förorsakar olyckor. När alkoholhalten närmar sig 1,0 ‰ eller mer visar samma statistik att risken ökar och det är rimligen där resurser och åtgärder ska sättas in. Det är bra att de sjögående myndigheterna bevakar att båtfolket följer gällande lagar men när lagen är orimlig, måste den anpassas till verkligheten. Det finns inga sakliga skäl för att tillämpa 0,2 ‰. Om man accepterar jämförelsen med biltrafik, måste man rimligen verka för att det blir förbjudet för gångtrafikanter att röra sig på gator och vägar med en alkoholhalt över 0,2 ‰. Gångtrafikanter befinner sig i en biltrafikliknande miljö i mycket högre grad än båtförare och skulle därmed utgöra en olycksrisk när alkoholhalten överstiger 0,2 ‰.

Argumentet att sjöfyllerilagen räddar liv och ökar säkerheten ter sig än mer märkligt när man samtidigt tillåter personer med upp till 1,0 ‰ att fiska från båt, utan flytväst, trots att statistiken visar att flertalet drunkningsolyckor beror på just detta. Vidare kan man förmoda att bristande nautisk kompetens oftare innebär en större olycksrisk än vad en måttlig alkoholhalt gör. Jag är ingen stor vän av obligatoriskt körkort för båtar, men tror att ett ökat stöd för frivillig navigations- och båtutbildning skulle ha en avsevärt mycket mer positiv inverkan på sjösäkerheten än kravet på högst 0,2 ‰. Även ett generellt krav på flytväst ombord, skulle främja sjösäkerheten mycket mer än nu gällande promillegräns.

Det finns förare, både till lands och till sjöss, som saknar omdöme och som inte följer gällande lagar och regler. En lag eliminerar inte dåligt omdöme och den stoppar heller inte lagbrytare. Däremot är en strikt och omotiverad lag begränsande för omdömesgilla och skötsamma personer vilket på sikt leder till minskad respekt för lagen och lagstiftaren.

**Sammanfattningsvis;** den lag som gällde tidigare, med gränsen 1,0 ‰ för grovt sjöfylleri, är tillräcklig men skulle passa än bättre i ett internationellt sammanhang om gränsen sänks till 0,8 ‰. Om KBV och sjöpolisen anser att rutinartade sållningsprov är nödvändigt, kan jag acceptera det om det görs på ett icke kränkande sätt. **Om det inte finns något att anmärka på när det gäller båtförarens agerande eller hantering av båten, ska han inte kunna fällas för sjöfylleri med mindre än att alkoholhalten överstiger 0,8 ‰. Har båtföraren däremot agerat felaktigt (kört vårdslöst, förorsakat tillbud eller olycka etc.), ska han kunna fällas för sjöfylleri även vid en lägre promillehalt om man kan påvisa att alkoholintaget påverkat agerandet, så som gällde enligt den tidigare lagen.** Med denna utformning skulle lagen kunna gälla alla båtar, oavsett storlek och fartresurser.

Sollentuna februari 2012

Lennart Svanfeldt

F. d. fartygschef i Kustartilleriet,  
innehar Fartygsbefäl klass VIII,  
yrkesverksam i båtbranschen och  
semestrar mestadels i fritidsbåten.