



Promillegränsen på 0,2 har ingenting med förhöjd sjösäkerhet att göra, skriver debattörerna.

Sjöfyllerilagen, en inkonsekvent lagstiftning

LAGEN, SOM INFÖRDES 2010, kommer nu in på sin femte säsong. Den har inneburit att folk i fritidsbåtar blivit kriminaliserade redan vid mycket låga alkoholhalter och medfört höga dagsböter utan att sjösäkerheten på det minsta sätt varit hotad. I vissa fall har den varit direkt kontraproduktiv då den hindrat utövandet av gott sjömanskap och det befälhavaransvar som sjölagen påbjuder.

Den synnerligen låga promillegränsen 0,2, som är hämtad från biltrafiken, har ingenting med förhöjd sjösäkerhet att göra.

Den tidigare lagstiftningen, som fortfarande gäller för de båtar som är mindre än 10 m och gör högst 15 knop, är en ansvarslagstiftning som innebär förbud att framföra båtar i påverkat tillstånd. Gränsen för grovt sjöfylleri är 1,0 promille. Efterlevnaden och tillsynen åligger Sjöpolisen och Kustbevakningen. Med den införda gränsen 0,2 promille, för enkelt sjöfylleri, har riksdagsledamöterna mer eller mindre inkompetensförklarat dessa myndigheters utövare att bedöma om en verklig sjösäkerhetsrisk föreligger eller ej om gränsen 0,2 överstigs vid provtagningen.

Det finns, såvitt vi vet, inga belägg inom vetenskapen eller genom olycksfallsstatistiken, att den låga promillegränsen 0,2 skulle ha någon som helst inverkan på sjösäkerheten och sjöfarten kan aldrig i något avseende liknas vid biltrafiken, något som Högsta Domstolen också i ett mål konstaterat.

Det är inte bara den i sig låga promillehalten som föranlett problem utan också de parametrar som används för lagens tillämpning, d.v.s. lagen gäller för båtar som kan framföras med en fart av 15 knop eller mer eller för båtar om 10 m längd eller

mer. Detta har fått sådana effekter att vissa av de domar som utfärdats i sjöfyllerimål ter sig närmast löjväckande och dessutom harmonierar dåligt i jämförelse med de båtar som inte omfattas av lagen.

Det vi anser som ett av det mest störande i den nuvarande lagen är hur den har tillämpats vid nödsituationer då den verkligen har försämrat sjösäkerheten genom att inte ge den ansvarige utrymme för utövandet av ett gott sjömanskap eller möjlighet att utöva sitt befälhavaransvar utan att bli kriminaliserad.

Låt oss ta ett exempel: En person som ligger väl förtöjd med sin båt (som är 10 m lång eller kan göra mer än 15 knop) har ätit middag och då druckit ett par glas vin som ger honom en promillehalt i blodet på cirka 0,3, kan vid ett väderomslag eller vindkantring inte företa sig någonting för att förebygga en olycka. Om han har en släpbåt med en aktersnurra som gör att den kan framföras 15 knop, kan han inte ens sätta sig vid årorna för att till exempel flytta på ett ankare. Han måste vänta tills en verklig nödsituation uppstår. Först då kan han vidta åtgärder utan att bli kriminaliserad men man skall då också ha i åtanke att det då kan vara försent och att människoliv kan äventyras.

Men vem bedömer om det är en nödsituation eller inte? Domstolarna har varit njugga med att godkänna en nödsituation. Egentligen finns det bara ett objektiva kriterium för detta och det är när räddningsledaren vid flyg- och sjöräddningscentralen klassat situationen som ett nödläge. Skall de över 400 000 fritidsbåtsägare som beräknas omfattas av lagen, verkligen riskera att behöva vänta så länge p.g.a. att de alkoholpolitiska skälen uppenbarligen anses stå över

de sjösäkerhetspolitiska?

På Båttinget vid båtmässan i Stockholm diskuterades sjöfyllerilagstiftningen med representanter från samtliga riksdagspartier. På frågan om lagstiftningen tillkommit av sjösäkerhetsskäl eller av nykterhetspolitiska skäl ansåg vissa att lagen tillkommit av sjösäkerhetsskäl men några ansåg att den tillkommit av nykterhetspolitiska skäl. Det kan nämnas att två riksdagspartier tagit beslut om att en översyn av lagen skall göras, så icke övriga partier.

Vi som undertecknat denna artikel representerar tillsammans mer än 150 års sjöfartskunnande. Vi föreslår att en översyn av lagen görs och att den svenska lagstiftningen i dessa frågor harmoniseras med våra grannländers regelverk för fritidsbåtar.

De politiska partier som är villiga att på ett seriöst sätt ta itu med hela sjösäkerhetsproblematiken inom båtlivet, inte bara sjöfyllerilagstiftningen, utan även utbildningskrav, åldersgränser, sjövätt etc., vänder sig till ca 400 000 båtägare och dessas familjer. Något att tänka på inför en viss söndag i september.

Göran Andersson,
Sjökapten, f.d. Sjötrafikdirektör,
f.d. ordf. Sjösäkerhetsrådet,
f.d. ordf. SBU

Ulf Hallström,
Sjökapten, Jur.Kand,
f.d. Chef Sjöräddnings- och Beredskapsenheten på Sjöfartsverket

Christer Lindvall,
Sjökapten,
f.d. VD Sveriges Fartygsbefälsförening

En bättre Båtliv

NU HAR DET kommit två nummer av nya Båtliv, som är mycket läsvärda för oss som är dubbelanslutna. Tidningen har fått ett lyft både med den nya layouten och sidorna om segelidrott. Grattis redaktionen!

Det är bara för oss dubbelanslutna, som är fyra av tio medlemmar, att hoppas att både SBU och SSF finner att samarbetet skall fortsätta så att vi även i framtiden får läsa sidorna med Svensk Segelsport.

Lennart Runemo

Svar om avföring

ERIK STENBORG HAR rätt i att avföring från fritidsbåtar är en liten del av de totala utsläppen i våra hav och sjöar, men han vill tydligen gärna kissa och bajs i vattnet. Jag undrar hur han tänker?

Erik verkar inte gilla nerskitade rastplatser, men tydligen gillar han att smutsa ner Östersjön eller är det så att Erik tycker det är ok att skita ner i haven eftersom man ändå skitar ner på land.

Erik – som verkar ha läst på om ämnet under årens lopp – borde väl känna till varför kiss och bajs är mindre skadligt i skogen än i sjön, men tydligen inte. På land kommer bland annat näringsämnen bättre till sin rätt och det finns mera biomassa som kan ta upp dessa näringsämnen.

Erik verkar inte ha uppfattat att det är helt frivilligt att installera sugtömning på båten, det finns inget tvång. Om man väljer att fortsätta använda sin toalett är kostnaden för den som redan har hålltank cirka 1 000 kr. Dessutom måste man lägga cirka fyra timmars arbete på installationen.

Marc Landtblom

Toaletter och båtar

2015 ÄR DET ju förbjudet att tömma hålltanken i sjön. Detta har änderna redan begripit för de går upp på min båts badbrygga och gör sitt tarv där.

Nu ska det tömmas vid speciella ställen där eländet kan pumpas ur.

Hur gör husbilar och dito vagnar av modernare slag? De gör som modernare sommarstugeägare, de förbränner det hela. Det blir bara lite aska att strö för vinden. Hur tror ni att det kommer att se ut vid utslörparställen? Smittospridning.

Tänk om höga vederböranden hade subventionerat gasoltoa i båt i stället för latrintömmarställena.

Anders Amberg

Mistluren är Båtlivs insändarsida. Skicka din insändare helst via E-post till Mistluren@batliv.se eller till vår postadress (se sid. 3). Redaktionen redigerar alla insända bidrag. Du måste uppge namn och adress till oss, men det går bra att skriva under med valfri signatur.