



Vem har befälhavaransvar på en fritidsbåt?

En rättsdogmatisk studie av gällande rätt avseende befälhavarskap på fritidsbåt i samband med sjöfylleri.

Diploma Thesis in the Master Mariner Programme

JASMINE S.W. BRANDT

Department of Shipping and Marine Technology
CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Gothenburg, Sweden, 2012
Report No. SK-12:109

REPORT NO. SK-12:109

Vem har befälhavaransvar på en fritidsbåt?

En rättsdogmatisk studie av gällande rätt avseende befälhavaransvar
på fritidsbåt i samband med sjöfylleri.

JASMINE S.W. BRANDT

Vem har befälhavaransvar på en fritidsbåt?

En rättsdogmatisk studie av gällande rätt avseende befälhavaransvar på fritidsbåt i samband med sjöfylleri.

Who has the master's liability on a leisure boat?

A law dogmatic study in current law regarding the master's liability on leisure boat regarding marine intoxication.

JASMINE S.W. BRANDT

© JASMINE S.W. BRANDT, 2012.

Report no SK-12:109

Department of Shipping and Marine Technology

Chalmers University of Technology

SE-412 96 Göteborg

Sweden

Telephone + 46 (0)31-772 1000

Cover:

Vem är det som kör egentligen?

[http://metrobloggen.se/metrobloggen/media/40249/IMG\(231\).JPG](http://metrobloggen.se/metrobloggen/media/40249/IMG(231).JPG)

Printed by Chalmers

Göteborg, Sweden 2012

Vem har befälhavaransvar på en fritidsbåt?

En rättsdogmatisk studie av gällande rätt avseende befälhavarskap på fritidsbåt i samband med sjöfylleri.

JASMINE S.W. BRANDT

Department of Shipping and Marine Technology
Chalmers University of Technology

SUMMARY/ABSTRACT

This study is a law dogmatic study in current law regarding the master's liability on leisure boat, and who under the Maritime Act 20:4, has a function that is of essential importance for the safety at sea, regarding marine intoxication. The conclusion is that the law is difficult to interpret. Many people, including many of the courts in Sweden, assume that the person driving the boat is solely responsible for the conduction of the boat, meaning master of the vessel, and therefore the only person in the boat that must be sober. But is it really the true meaning of the law? It can be understood from the legal sources that in most cases the owner of the leisure boat is considered to be the master, if he is on board. And to renounce the responsibilities, for example if the owner would like to consume alcohol, a consignment of the master's liability must be made. The consignment is performed by giving full information about the boat, the current lap, laws and rules, safety devices, charts and so on. There must be an agreement, and the one who is accepting the responsibility must be aware of what it implies. The person who first and foremost has a function of essential importance for the safety at sea on a pleasure boat is the master. Other persons who have a function of essential importance for the safety at sea are for example the conductor, and others helping out with the navigation and operation of the boat.

Keywords: Marine intoxication, Master's liability, Fulfilling an on board function of essential importance for the safety at sea.

SAMMANFATTNING

Denna studie är en rättsdogmatisk studie som behandlar vem som är befälhavare på en fritidsbåt, samt vem som enligt sjölagen 20:4 har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, i samband med sjöfylleri. Slutsatsen är att lagen är svår att tolka. Många, inkluderat många av landets domstolar, utgår ifrån att den som framför båten är ensam ansvarig för båtens framförande, det vill säga båtens befälhavare, och därmed den enda i båten som måste vara nykter. Men är det verkligen lagens andemening? Av rättskällorna kan man uttyda att det i de flesta fall är ägaren till fritidsbåten som anses vara befälhavare, om han finns ombord. Och för att kunna avsäga sig sitt ansvar, om ägaren till exempel skulle vilja konsumera alkohol, så måste en överlämning av hela befälhavar-ansvaret ske. Överlämningen utförs genom att fullständig information om båten, aktuell sträcka, lagar och regler, säkerhetsanordningar, sjökort och så vidare ges. Det skall finnas en överenskommelse, och den som tar på sig ansvaret skall vara medveten om vad det innebär. Den person som först och främst har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjös på en fritidsbåt är befälhavaren. Andra personer som har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är till exempel föraren, och andra som hjälper till med navigeringen och manövreringen av båten.

Nyckelord: Sjöfylleri, Befälhavaransvar, Sjölagen, Uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

FÖRORD

Rapporten är skriven på Sjökapstensprogrammet och är ett bidrag till juridisk forskning då den belyser ett område som många står undrande inför. Rapporten är relevant för varje person som vistas på sjön, då den ger fördjupad förståelse i sammanhanget, men speciellt relevant för dem som spenderar mycket tid i sin fritidsbåt.

Författaren vill tacka James von Reis, åklagare för båtmål i Göteborgs och Öckerös kommun, Christer Magnusson, befall hos Sjöpolisen, samt Lars Belfrage, brottsutredare på Kustbevakningen för deras vänlighet att ställa upp på intervjuer trots ett pressat arbetsschema.

Författaren vill även tacka sin handledare, Robert Severin, som med oförtrutet tålamod ställt upp, läst, kommenterat och kommit med tips och idéer under hela terminen.

Tack ska ni ha!

Göteborg 2012.12.10

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SUMMARY/ABSTRACT.....	1
SAMMANFATTNING.....	2
FÖRORD.....	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
FÖRKORTNINGSLISTA.....	6
1. INLEDNING.....	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Frågeställningar	8
1.3 Syfte	8
1.4 Avgränsningar.....	8
1.5 Rapportens disposition	8
2. METOD.....	9
2.1 Rättsdogmatisk metod.....	9
2.2 Intervjuer.....	9
2.3 Etik	10
3. STUDIE AV RÄTTSKÄLLOR	12
3.1 Doktriner	12
3.1.1 Svensk Juristtidning (SvJT) 1989, Aktuella spörsmål, s. 377-389	12
3.1.2 Marine Intoxication in Swedish Case Law - Sjöfylleri i svensk rättspraxis	15
3.2 Departementspromemorior.....	16
3.2.1 Departementspromemorian (Ds 1990:52) Sjöfylleri m.m	16
3.3 Statens offentliga utredningar	18
3.3.1 SOU 2001:30 Sjöfylleri	18
3.3.1.1 Kritik av lagförslagen i SOU 2001:30 Sjöfylleri.....	21
3.3.2 SOU 2006:12 Rattfylleri och Sjöfylleri (Kapitel 14 Sjöfylleri)	23
3.4 Propositioner.....	23
3.4.1 Prop. 1990/91:128	24
3.4.2 Prop. 2009/10:76	25
3.5 Relevanta lagar	26
3.5.1 Introduktion	26
3.5.2 Befälhavarens ansvar	27
3.5.3 Sjöfyllerilagen.....	29
3.5.3.1 Den gamla sjöfyllerilagen från år 1991	29
3.5.3.2 Den nya sjöfyllerilagen från år 2010	30
4. INTERVJUER	32
4.1 Åklagarmyndigheten.....	32
4.2 Sjöpolis	33
4.3 Kustbevakning	34
5. RÄTTSFALLSREFERAT	36
5.1 Fall A - Högsta Domstolen B34-91 (NJA 1991 s. 636)	36
5.2 Fall B - Svea Hovrätt B 6335-11	39
5.3 Fall C - Svea Hovrätt B 2608-96	39
5.4 Fall D - HovR över Skåne och Blekinge B 1052-95	40

5.5	Fall E - Svea Hovrätt B 2738-90.....	42
5.6	Fall F - Svea Hovrätt B 1795-88 (RH 1988:131).....	44
6.	RESULTAT.....	46
6.1	Resultat rättsdogmatisk metod.....	46
6.2	Resultat intervjuer.....	47
6.2.1	”Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?”.....	48
6.2.2	”Vad anser du om lagens tillämplighet?”.....	48
6.2.2	Övrigt av intresse.....	49
6.3	Resultat Rättsfall.....	49
7.	DISKUSSION.....	53
7.1	Resultatdiskussion.....	53
7.1.1	Argumenten emot den nedre promillegränsen.....	53
7.1.2	Gott sjömanskap.....	53
7.1.3	Lagens mål och syfte.....	53
7.1.4	Mindre båtar som kan framföras av endast en person.....	54
7.2	Lege ferenda.....	54
7.3.1	Metoddiskussion.....	55
7.3.2	Valdes rätt metod?.....	55
7.3.2	Hade ett annat resultat kunnat uppnås med en annan metod?.....	55
7.3.3	Källkritik.....	55
8.	SLUTSATS.....	57
8.1	Vad säger rättskällorna om vem som har befälhavaransvar på fritidsbåt?.....	57
8.2	Vad säger rättskällorna om innebörden av att ha en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?.....	58
9.	VIDARE ARBETE.....	59
10.	REFERENSER.....	60

FÖRKORTNINGSLISTA

B	B framför ett rättsfallsnummer betyder att det handlar om en dom i brottmål
Brå	Brottsförebyggande rådet
Ds	Departementsserien
FartygssäkerhetsL	Fartygssäkerhetslag (2003:634)
HD	Högsta Domstolen
Hk	Hästkrafter
HovR	Hovrätt
JO	Justitieombudsmannen
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Prop.	Proposition
RH	Rättsfall från hovrätterna
SFS	Svensk Författningssamling
Sjöl	Sjölag (1994:1009)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
Tr	Tingsrätt

Fall som ej står att finna i artiklar eller rapporter citeras med domstolens namn och rättsfallsnummer.

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

År 2010 kom en ny sjöfyllerilag till i Sverige. Den innebar att en gräns för sjöfylleri sattes till 0,2 promille, vilket är samma regler som för biltrafik i Sverige. Den som framför fartyget och även de personer som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss skall alltså inte dricka alkohol ombord. Dessutom tilläts kustbevakning och sjöpolis att göra slumpmässiga alkoholtester på båtförare och övriga personer ombord, utan att det finns någon misstanke om att brott begåtts (Prop. 2009/10:76).

Den nya lagen har rört upp känslor bland många fritidsbåtsägare som känner att deras frihet blivit väsentligt inskränkt, med tanke på att båten för många är en semesterbostad. Dessutom anser en del människor att lagen inte är verklighetsbaserad och att den är luddigt utformad med många kryphål (Bengtsson 2012).

Frustrationen ställdes på sin spets sommaren år 2012, då en man åtalades för sjöfylleri, trots att båtens andra delägare framförde båten, och hon var nykter. Sjöpolisen hävdade att hon inte var tillräckligt erfaren för att manövrera båten själv, och att hon hela tiden fick instruktioner av den andre ägaren, och att han därför skulle ses som båtens egentliga befälhavare (Uddevalla Tingsrätt B 1892-12).

Detta ledde till heta diskussioner ute i stugorna och i båtarna. Hur kunde lagen tolkas på detta sätt? Då sjölagen (Sjöl) inte ger klara besked om vem ombord som "fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss", så skall denna rapport försöka att svara på detta, så att var och en vet vad som förväntas när man kliver på en fritidsbåt (Tiberg 2011).

I kurslitteraturen på sjökaptensprogrammet framgår att en befälhavare på ett handelsfartyg enligt Sjöl har det övergripande ansvaret för säkerheten ombord. Det ingår förvisso i befälhavarens roll att delegera olika arbetsuppgifter då det är en omöjlig uppgift att sköta ett stort fartyg ensam, men han eller hon kan inte delegera det övergripande säkerhetsansvaret för besättning, fartyg och last. För att slippa sitt övergripande ansvar måste befälhavaren mönstra av. Sjöl gäller för alla typer av fartyg, stora som små, men hur är det tänkt att denna regel skall tolkas för en fritidsbåt (Ihre 2009 ss.41-44)?

1.2 Frågeställningar

- Vem har enligt tillgängliga rättskällor befälhavaransvar på en fritidsbåt?
- Vad innebär det enligt tillgängliga rättskällor att fullgöra en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss på en fritidsbåt i samband med sjöfylleri?

1.3 Syfte

Rapporten syftar till att redogöra för *de lege lata* samt *de lege ferenda* på området, det vill säga "vad lagen är" och "vad lagen borde vara".

1.4 Avgränsningar

Detta examensarbete kommer omfatta ett urval av svenska rättsfall från Högsta Domstolen (HD) och hovrätterna (HovR) mellan 1988 och 2011 gällande fritidsbåtar och sjöfylleri. Dessutom kommer det endast omfatta svensk nationell lagstiftning på området med gällande svensk rättspraxis.

1.5 Rapportens disposition

I kapitel 2 redovisas vilka metoder som valts för att genomföra studien. Därefter presenteras den rättsdogmatiska studien i kapitel 3. Där redogörs först för doktriner skrivna av Hugo Tiberg, därefter kommer förarbete till lag i form av Departements-promemoria och Statens offentliga utredningar, och slutligen de relevanta delarna av svensk lagstiftning. I kapitel 4 redovisas expertintervjuer med åklagare, sjöpolis och kustbevakning. I kapitel 5 beskrivs sex olika rättsfall som behandlar vilket ansvar den som styr respektive befälhavaren har ombord på fritidsbåtar i kombination med sjöfylleri. Resultatet redovisas i kapitel 6 utifrån den valda metoden. Resultatet kommer sedan att diskuteras med utgångspunkt i ämne och metodval i kapitel 7. Slutligen redovisas slutsatsen utifrån frågeställningarna i kapitel 8.

Det är viktigt att klargöra att det i rapporten förekommer flera olika ord som alla betyder "att köra båt". Det är bland annat föra, framföra, manövrera och styra.

2. METOD

2.1 *Rättsdogmatisk metod*

Eftersom studien i fråga kommer att redogöra för de lege lata på området utgår den ifrån den traditionella rättsdogmatiska metoden, vilket innebär en metod med systematisk genomgång av de, enligt rättsdogmatiken accepterade rättskällorna. Det vill säga doktriner, lagförarbeten, lagtext och rättspraxis. Bland källorna finns både de som är yngre och de som är något äldre, men det bedöms att samtliga är relevanta och tillförlitliga. (Peczenik, A. 2003)

De rättsvetenskapliga doktrinerna har varit en god hjälp till att lokalisera de rättsfall som belyser frågeställningen, då doktriner i mångt och mycket är baserad på rättsfall. Genom att läsa doktriner skrivna av Hugo Tiberg, som är Professor Emeritus i sjö- och transporträtt vid Stockholms Universitet, så har ett urval av intressanta domar gjorts. Därefter har domstolar runt om i Sverige kontaktats och domar och rättsfall i fulltext har på så vis kunnat erhållas. I första hand har vägledande dom valts, det vill säga rättsfall från HD. Endast ett fall av intresse för studien har gått vidare till HD. I andra hand valdes rättsfall från landets HovR:er. Här hittades fem stycken. Dessa har sedan lästs och refererats till i rapporten. Det kan mycket väl hända att det finns fler rättsfall från HovR, men dessa har inte kunnat anträffas. Tingsrättsdomar har inte varit aktuella för denna studie, då de saknar det prejudikatsvärde som de andra instanserna har.

2.2 *Intervjuer*

Som komplement till den traditionella rättsdogmatiska metoden har även kvalitativ metod lagts till då jag menar att denna ger en verklighetsbaserad koppling till problemområdet. Den 15/11 2012 genomförde jag intervju med åklagare James von Reis, som är ensam ansvarig för båtmål i Västra Götaland. Den 19/11 intervjuade jag Lars Belfrage som arbetar som brottsutredare på kustbevakningen, och som även har lång tids erfarenhet av arbete som kustbevakare. Den 20/11 2012 intervjuade jag Christer Magnusson som är befäl inom sjöpolisen, och som även han har mångårig erfarenhet av arbete som tjänsteman. Dessa tre intervjuer har varit semistrukturerade, personliga intervjuer. Detta innebär att jag hade två förbestämda frågor, men att strukturen är flexibel, och att de tre informanterna fick utveckla sina idéer och berätta mer ingående om de olika ämnena. Avsikten med en personlig intervju är att den är lätt att arrangera och att det finns

möjlighet att ställa följdfrågor och be informanten att utveckla sitt svar. Dessutom får man mycket extra information, och även vinklar man själv inte tänkt på tidigare. (Denscombe, 2009 s.232)

De lagrum som intervjuerna behandlar lyder:

”Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. (Sjöl 20 kap. 4 §)

Samt:

*”...båtar som kan föras av endast en person torde straff för sjöfylleri i första hand komma i fråga för den som styr båten. Även i sådana fall kan dock annan person som finns på båten ha ett sådant ansvar för färden att det kan komma i fråga att döma honom för sjöfylleri.”
(prop. 1990/91: 128 s. 22)*

Fråga 1: Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?

Fråga 2: Vad anser du om lagens tillämplighet?

2.3 Etik

En forskare skall vara etisk. Vid insamlingen av data, i analysprocessen och vid publiceringen av sina fynd förväntas forskaren fundera över grundläggande etiska riktlinjer så som att:

- Deltagarnas rättigheter och värdighet respekteras
- Undvika att deltagarna lider någon skada genom att medverka i forskningsprojektet
- Arbeta på ett sätt som är ärligt och som respekterar deltagarnas integritet.

(Denscombe 2009 s.193)

I denna rapport har etiska överväganden gjorts. Det första övervägandet gäller att i rättsfallsreferaten inte skriva ut de inblandade personernas hela namn, utan endas använda deras initialer. Förvisso är domar offentliga handlingar, men då det inte tillför läsaren något av värde om hela namnet står med eller inte, ansågs det onödigt att skriva ut dessa. Validiteten påverkas inte heller i detta avseende.

Det andra övervägandet gäller informanternas anonymitet. Då trovärdigheten kan ifrågasättas om en anonym källa citeras, så har alla informanter tillfrågats om de kan tänka sig att bli refererade i rapporten. Alla har godkänt detta. Efter varje intervju har ett ordagrant referat samt en sammanfattning av de för rapporten intressanta ståndpunkterna skickats till varje informant och därefter har de fått godkänna dessa dokument. Några få detaljer i sammanfattningarna har sedan ändrats och på detta sätt har vi kommit överens om vad som sades under intervjuerna, och på så sätt har de godkänt att deras åsikter publiceras i rapporten.

3. STUDIE AV RÄTTSKÄLLOR

I detta kapitel följer en beskrivning av vad som enligt doktriner, förarbeten och lagar är tänkt att vara befälhavarens uppgifter samt vad sjöfylleri innebär. Rättsfallen presenteras separat i kapitel 5.

3.1 Doktriner

Doktriner är det samma som avhandlingar eller artiklar inom ett visst rättsområde. Dessa skrivs av rättsvetare, vanligen professorer, som har specialiserat sig på ett speciellt område. Innan en fråga behandlats i domstol har ofta frågeställningen redan behandlats i en doktrin, med en rekommendation om hur den bör avgöras. Olika författare kan ha olika uppfattning om hur en fråga bör avgöras, och domstolen är fri att ignorera doktrinen. Domstolen kan dock också välja att stödja sitt resonemang på vad en författare uttalat i en doktrin. (lagen.nu 2012)

3.1.1 Svensk Juristtidning (SvJT) 1989, Aktuella spørsmål, s. 377-389

SvJT är en tidskrift som utkommer 10 gånger per år. Det ges även ut ett band per år med en sammanställning av de 10 utgåvorna. Den har en allmänjuridisk inriktning, med praktiskt verksamma jurister som huvudsaklig målgrupp. Publikationen fokuserar speciellt på den juridik som tillämpas i allmän domstol samt internationell och konstitutionell rätt. Man publicerar i första hand vetenskapliga artiklar, men även artiklar författade av praktiskt verksamma jurister, studentuppsatser, praxis-sammanställningar, debattartiklar och bokanmälningar. (www.svjt.org 2012)

Befälhavarskap och kommando

I SvJT år 1989 skrev Hugo Tibergh artikeln "Aktuella spørsmål" om befälhavarskap på nöjesbåtar på s. 377-389. Artikeln berör bland annat ämnet huruvida befälhavaransvaret övergår om man lämnar över uppgiften att styra fartyget till någon annan besättningsmedlem, med hänvisning till den så kallade Gräsödomen (se Fall F, Kapitel 5 i denna rapport). Han påpekar bland annat att det i SjöL, och även flera andra lagrum, framgår att befälhavaren har uppgifter som inte övergår då man lämnar över styrandet av båten till någon annan ombord. Exempel på uppgifter som inte har med den löpande navigationen att göra är sjövärdighetskontroll före avgång och under resans gång, föra loggbok, ingå avtal för fartyget, se till att besättningen är vederbörligen orienterad, ansvara för att fartyget framförs och hanteras med gott sjömanskap, hjälpa dem som är i sjönöd, med mera. "Det rör sig om att kunna övervaka att fartyget drivs på rätt sätt, och att ha sans och omdöme för kloka

avgöranden i en kritisk stund.” Dessa uppgifter hindrar inte befälhavaren från att sova och äta, men han ska 24 timmar omdygnet fungera som befälhavare och visa omdöme till att fatta de beslut som läget kan kräva. Denna speciella, övervakande befälhavarfunktion har HovR inte brytt sig om att ta hänsyn till i bedömningen av Gräsödomen (s. 379).

Istället menar HovR att en sådan liten båt kan framföras av en person, och utöver denna funktion krävs normalt inte någon sjösäkerhetsmässig väsentlig uppgift. Någon särskild befälhavaruppgift, utöver förarens uppgift, har HovR inte räknat med, trots att man i detta fall inte kunde utröna vem som framfört båten. Tiberg menar att det är synd att åklagaren inte gick vidare till Högsta Domstolen (HD), vilket betydde att man förlorade möjligheten att få ett vägledande prejudikat i frågan om befälhavarskap på fritidsbåtar (s. 378).

Eftersom styrningen, bara är en del av framförandet, anser Tiberg att det är tydligt att motiveringen inte räcker till. Anledningen till HovR:s resonemang är att 325 § i den gamla SjöL tidigare endast lade ansvaret för sjöfylleri på ”den som på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss”. År 1985 lade man till lydelsen om ”den som framför fartyg *eller* eljest på fartyg fullgör uppgift...” Motivet till denna förändring skulle enligt lagutskottet vara att framhäva att denna stadga även gäller för fritidsbåtar. Då har HovR dragit slutsatsen att lagstiftaren inte har tänkt sig flera olika uppgifter på en fritidsbåt, utan att framförandet skulle vara den enda uppgiften. Byter man förare, så byter man även den ende som kan straffas för sjöfylleri (ss.379-380).

Dock påpekar Tiberg att det är tydligt att varken lagtexten eller utskottets uttalande måste tolkas på detta sätt. Vad det gäller lagtexten ger den närmast intrycket att ”framförandet” av ett fartyg kräver nykterhet, och att det därutöver kan finnas andra funktioner ombord där samma krav ställs. Gällande lagutskottets uttalande, säger man inget annat än att den som framför en fritidsbåt skall vara nykter, och inget om att det inte skulle kunna finnas någon annan därutöver som också måste vara nykter. Det verkar därför som att HovR lagt allt för mycket tyngd i ändringen av SjöL år 1985 (s.380).

Krävs verkligen befälhavarskap på en fritidsbåt?

SjöL antas vara tillämpliga för alla typer av fartyg, så även fritidsbåtar, där inget annat visas. Det må så vara att de flesta båtåkare inte varken tar kontroll eller förarövervakning på så stort allvar, men Tibergs åsikt är att man inte på allvar kan mena att båtåkning är för trivialt för att lagen ska kunna tillämpas endast på grund av detta. SjöL gäller och får inte åtsidosättas utan särskilda skäl. Den tillämpas på fullt allvar av tusentals utbildade båtförare som tagit förarintyg eller kusteckprexamen, och bara för att de åtsidosätts av kanske ännu fler betyder inte det att man ska

strunta i den. Dessutom handlar det i stor utsträckning om en internationell rättsordning och i andra länder tas detta på stort allvar. Detta anser Tiberg att de svenska domstolarna borde beakta (s.382).

Vem är befälhavare?

Att bestämma vem som antas vara befälhavare kräver flera olika ställningstaganden. Om man inte vet vem det är, så kan man ibland behöva peka ut den som borde vara det. Vanligtvis är det ägaren av en fritidsbåt som för befälet ombord. Ägaren kan även utse någon annan att göra detta åt honom. Det behöver inte ske uttryckligen, utan kan ibland antas vara en tyst överenskommelse. Genom att ta fasta denna uttryckliga eller underförstådda överenskommelse menar Tiberg att man alltså kan bestämma vem som faktiskt är befälhavare eller var det vid en speciell tidpunkt. I de flesta fall är det uppenbart vem som har denna funktion ombord, men finner rätten inga klara indikationer, så får den tänka sig att ställa sig frågan om vem man ska anta ha varit befälhavare. I Gräsödomen antog HovR att föraren varit den ende ansvarige ombord. Då man inte kunde bevisa vem som framförde båten, så straffades ingen i detta fall (s.383-384).

Kan befälhavarskap överlämnas?

För att man ska kunna överlämna det totala befälhavaransvaret, så skall detta ske till en person som kan ta det på sig på ett godtagbart sätt. Denna person skall få möjlighet att kontrollera båtens funktioner och sjövärdighet och ska vara beredd att ta på sig hela befälhavaransvaret. "Detta sker naturligtast före resans början."(s. 385) Då en befälhavare enligt SjöL 6 kap.7 § endast får lämna fartyget i trygg hamn eller på säker ankarplats, drar Tiberg slutsatsen att en befälhavare inte kan överlämna befälhavarskapet under resa till sjöss. Detta kanske kan tyckas vara orimligt, men Tiberg anser att det är uppenbart att den nödvändiga kontrollen av båten och orienteringen om dess egenskaper bäst sker i hamn. De gånger domstolarna ansett att det inte funnits några svårigheter med byte av befälhavare under resans gång har det troligtvis berott på att jämställt befälhavarskapet med styrandet av båten. Om det dessutom visar sig att befälhavaren själv behåller vissa navigatoriska funktioner kan han knappast anses ha överlämnat befälet (ss.384-386).

Delat befälhavarskap

SjöL utgår ifrån att det bara ska finnas en befälhavare ombord och möjligheten till att ha två sådana ombord nämns inte. Denna regel är internationell, ligger i sjösäkerhetens intresse och kan betraktas som tvingande. Därmed kan man till exempel inte genom avtal tillsätta två befälhavare på ett fartyg med lika dana befogenheter. På en fritidsbåt kan det dock vara så att två eller flera personer ombord har samma anspråk på att vara befälhavare utan att något är uppgjort om saken. Till exempel ett gift par som seglar tillsammans utan någon medveten uppfattning om vem som skall bestämma i en

trängd situation. Sådana situationer är inte önskvärda och strider mot SjöL. Det är inte straffbart att inte utse en befälhavare, men enligt reglerna bör detta ske. Utifrån SjöL bör enligt Tiberg befälhavaransvaret läggas på den som haft huvudfunktionen, i regel den som styrt båten för tillfället (s.387).

Betydelsen av vem som styrt

Även om det är viktigt att klarlägga vem befälhavaren är, så anser Tiberg inte att detta hindrar att man klarlägger vem som styrt båten. Sjöfyllerilagen klargör att i varje fall föraren, på en motorbåt den som styr, skall vara nykter (s.387).

Praktisk tillämpning

Då saker och ting kan vara självklara för den som själv deltar i båtlivet, så är det inte säkert att det förhåller sig på samma vis i domstolarna. För många båttyper kan det vara givet vem som har befälhavaransvar, vem som styr båten och vilka andra som har en uppgift som är väsentlig för säkerheten till sjöss, till exempel segeljollar avsedda för en- eller tvåmans besättning, kappseglingsbåtar där skepparen står anmäld med namn, så även för andra typer av tävlingsbåtar. Den kategori som orsakar mest besvär är troligtvis mindre båtar som används till dagsutflykter. I de flesta fall är det ägaren som kör, och om denna person lämnar rodret till barn eller andra mindre erfarna personer, känner denna fortfarande ansvar för båten. Många båtägare har dock inte ens funderat över vem som ansvarar för båten, men detta faktum får inte förhindra att SjöL gäller för dessa båtar precis som för alla andra. Tiberg anser att "Man gör det ansvarsfulla båtfolket en björntjänst om man avstår från att lägga ansvar på den som under normala förhållanden skulle ansetts vara självklar befälhavare ombord." (s. 389) Vid de fall där en naturlig befälhavare saknas kan det dock bli nödvändigt att utpeka den som faktiskt styr eller navigerar som ensam ansvarig för båtens framförande (ss.388-389).

3.1.2 Marine Intoxication in Swedish Case Law - Sjöfylleri i svensk rättspraxis

Hugo Tiberg har även författat denna doktrin, som består av hans personliga kommentarer till ett omfattande domstolsmaterial om sjöfylleri i svensk rätt. Detta är det första häftet i serien Swedish Maritime Law, och utkom år 2011. Här klargör han två viktiga rekvisit, nämligen framförande och befälhavare.

Framförande

Att framföra betyder att man kontrollerar båtens rörelser. Men det behöver inte nödvändigtvis

begränsas till endast rörelser, aktiviteter så som ankring kan också inkluderas till "att framföra". Tiberg menar att man för att förstå lagens mening bör fastställa vilka rörelser eller andra aktiviteter hos ett fartyg som lagen avser att göra en förare ansvarig för. I princip kan han tänka sig att framförandet kräver att fartyget är "på väg", alltså att fartyget inte längre är förtöjt, till ankars eller på grund. Ett fartyg på grund är alltså inte "på väg". Därför skulle det inte behövas några nyktra personer ombord, och så fort man sitter fast på revet kan besättningen ta fram spriten utan att riskera att dömas för sjöfylleri. Detta har dock förnekats av domstolarna då ett flertal personer har dömts för sjöfylleri i sådana situationer. (Tiberg 2011, ss. 23-25)

Vem fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?

Befälhavaren har många viktiga uppgifter och ansvar förutom att styra fartyget (se föregående avsnitt). Mycket av detta är otvivelaktigt av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därför omfattas även befälhavaren av de nya kraven i SjöL 20 kap. 4 § om en fast lägstanivå på 0,2 promille blodalkohol som gäller fartyg med en längd över 10 meter, eller fartyg som kan köra i minst 15 knop. Reglerna gäller för dessa viktiga uppgifter, oavsett om du är till havs eller i hamn, bara det utförs ombord. SjöL gäller för alla fartyg, även principen att en befälhavare ombord. Generellt kan man säga att domstolarna antagit principen att på ett fartyg som kan framföras av endast en person så kan endast personen som styr båten hållas ansvarig för fylleri. SjöL straffar dock fylleri i kombination med en rad av olika uppgifter på ett fartyg som har med säkerheten att göra, förutom själva styrningen. Och utförandet av dessa uppgifter behöver nödvändigtvis inte inträffa under tiden som fartyget framförs, utan till exempel när fartyget är förtöjt vid kaj eller ligger till ankars. (Tiberg 2011, ss.25-27)

3.2 Departementspromemorior

Departementsserien (Ds), är en serie av förslag (promemorior) som utarbetats under olika utredningar på departementen, och sedan lämnats till regeringen (riksdagen.se).

3.2.1 Departementspromemorian (Ds 1990:52) Sjöfylleri m.m

Denna promemoria, som utarbetats av Justitiedepartementet, var underlag för Proposition (Prop.) 1990/91:128. Här framgår bland annat att de första nykterhetsbestämmelserna i vägtrafiken kom redan på 1920-talet. Promillebestämmelser, vilket innebär att det inte behöver bevisas att föraren har nedsatt förmåga, utan straffansvar kan knytas direkt till alkoholkoncentrationen i blodet, har funnits för vägtrafiken sedan år 1941. Den första regleringen för onykterhet till sjöss kom först år 1966. Fram till år 1990 hade regleringen på detta område endas ändrats i formellt hänseende.

Brottet var inte gradindelat och inte heller något straffansvar som kan knytas till alkoholhalt i blodet (s.3). Straff enligt Sjöl stadgades för:....*den som framför fartyg eller eljest på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom.*" (s. 6)

En anledning till att man vill ändra lagen var att antalet fritidsbåtar hade ökat kraftigt, samtidigt som de hade blivit större och snabbare. Detta medförde att risken för olyckor ökade. Det ansågs även vara välbekant att alkohol var en faktor som ofta förekom i samband med olyckor till sjöss. Man ville därför närma ansvarsbestämmelserna för onykterhet till sjöss till de som gällde för vägtrafiken, där man nyligen hade fått möjlighet att använda utandningsprov som bevis samt straffansvar vid en blodalkoholhalt högre än 0.2 promille. (s.21-22)

Trots att det finns stora likheter mellan väg- och sjötrafik poängterade man att det var viktigt att komma ihåg att villkoren skiljer sig åt på tre viktiga punkter. Det första är att båtar i större utsträckning används som bostäder än vad bilar gör. Det andra är att på båtar, i motsats till bilar, är ofta flera personer engagerade i båtens framförande(s. 22), " förutom befälhavare, exempelvis lots, maskinchef, rorgångare, utkiksman m.fl." (s. 28-30) Den tredje punkten handlar om att Sjöl gäller alla typer av fartyg, vilket ger Sjöl betydligt större spännvidd än trafikbrottslagen. Inte bara motorbåtar kommer att påverkas av en ny lagformulering i Sjöl, utan även segelbåtar och roddbåtar. Detta skulle beaktas vid en förändring av reglerna för onykterhet till sjöss (s.22).

Enligt statistik från år 1989 omkom 63 personer vid olyckor till sjöss det året. Kollision med annan båt var inte orsak till en enda av dessa olyckor, och endast i ett fall handlade det om kollision med annat föremål. Majoriteten av olyckorna skedde i små båtar på insjöar och berodde på fall över bord eller kantring. Över hälften av de omkomna var påverkade av alkohol. Man nämner problemet med resursbrist för övervakning i framför allt insjöar. Det framstod därför som tveksamt om någon nykterhetsfrämjande effekt skulle gå att uppnå utan att bevakningsresurserna byggdes ut väsentligt. (s. 18)

Man ansåg att en nedre gräns för 0,2 promille, efter trafikbrottslagens mönster, skulle innebära ett krav på nykterhet som med hänsyn till båttyp, uppgifter och andra omständigheter ofta skulle framstå som helt orealistiskt. Det skulle därför vara oundvikligt att inte begränsa reglerna på något sätt, till exempel till vissa typer av fartyg. Dock förutspådde man att en sådan begränsning, hur den än skulle se ut, skulle bli svår att förstå och att försvara. (s.29)

Ett annat problem var att det i regleringen saknades kompetenskrav för att framföra fartyg under 4 X 12 meter. Detta innebar att det inte finns några hinder för till exempel barn eller helt ovana förare att framföra förhållandevis avancerade båtar under komplicerade förhållanden. Givetvis var sjöovana och bristande kompetens en minst lika stor riskfaktor som alkoholpåverkan. Det ansågs därför vara tveksamt om det var försvarligt att införa en lägre tolerans för alkohol än den som redan fanns. (s.30)

Förslaget i denna departementspromemoria gällande onykterhet till sjöss blev till slut endast en uppdelning av 325 § i två svårhetsgrader, en "normal" grad benämnd *sjöfylleri*, samt en "grov" grad av *sjöfylleri* benämnd *grovt sjöfylleri* för att kunna uttrycka att vissa gärningar bör bedömas som särskilt allvarliga. För att *sjöfylleriet* skulle anses som grovt skulle följande övervägas: Hur påverkad gärningsmannen var, Om faran för andra varit ringa, fartygets egenskaper, Var man befunnit sig, samt om gärningen inneburit påtaglig fara för säkerheten till sjöss. Förslaget lämnar även plats för subjektiva bedömningar om hur ansvarsfull gärningsmannen varit med tanke på den uppgift han hade att utföra. (s.45-48)

3.3 Statens offentliga utredningar

Statens offentliga utredningar (SOU) är en serie rapporter och betänkanden från statliga utredningar. Utredningarna görs antingen av kommittéer eller så kallade ensamutredare, och tillsätts och får sina utredningsdirektiv av regeringen. (www.regeringen.se)

3.3.1 SOU 2001:30 Sjöfylleri

Regeringen beslutade år 1999 att tillsätta en utredare för att utröna om det fanns anledning att för hela eller någon del av sjötrafiken införa en promillegräns för *sjöfylleri* som inte är grovt (s.13). När utredningen var klar år 2001 föreslogs det att man borde införa en promillegräns för den lägre graden av *sjöfylleri*, och dessutom att den skulle gälla för alla slags fartyg. Dock ansåg man att promillegränsen inte skulle gälla för alla vatten, utan att den skulle begränsas till kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn, alltså vatten där likheterna med vägfarten var mer påtaglig, och ett större faromoment ansågs föreligga. Dessutom ansåg man att promilleregeln endast skulle gälla den som framför fartyget. Vidare föreslog man att promillegränsen för *sjöfylleri*, i likhet med vägtrafik skulle bestämmas till 0,2 promille i blodet. Däremot ville man inte föreslå någon nollgräns för narkotika (s.15). Man såg det även som självklart att föreslå ett införande av möjligheten för sjöpolis och kustbevakning att utföra rutinmässiga alkoholutredningsprov till sjöss. Denna möjlighet skulle då

begränsas till samma vattenområden som gäller för den föreslagna promillegränsen, dvs. kanal, sluss, allmän farled och allmän hamn (s.16)

Behovet av ny lagstiftning

Utredningen ansåg att starka skäl talade för att man införde en promillegräns för så kallat "enkelt" sjöfylleri, det vill säga sjöfylleri som inte är grovt. Anledningen till detta var att båtliv och båttrafik var en av de största rörelserna i landet. Cirka två miljoner personer ur alla åldrar och samhällsgrupper ägnar sig åt ett aktivt fritidsbåtliv i någon form. Utvecklingen hade varit snabb de senaste åren och fritidsbåtarna hade blivit både fler och snabbare. Man uppskattade att det vid denna tidpunkt fanns ca 1,3 miljoner fritidsbåtar, vilket gjorde Sverige till ett av världens båtätaste länder. I tillägg till detta rörde sig ett okänt antal fritidsbåtar från andra länder, samt ett stort antal fartyg inom handelsflottan, i svenska vatten (s.151).

Under år 1999 hade 145 fartygsolyckor rapporterats. Huruvida alkohol varit inblandad i dessa olyckor kunde man inte utläsa, då detta endast rapporterades in vid olyckor med dödlig utgång. Av de 28 olyckor med dödlig utgång fanns det alkohol med i bilden vid fyra av fallen. (s.152)

Regler omfattande alla slags fartyg

Utredningen ansåg även att en promillegräns för enkelt sjöfylleri borde omfatta alla slags fartyg. I debatten hade åsikter framförts om att enkelt sjöfylleri endast skulle omfatta båtar med vissa fartresurser. Utredningen ansåg att även om faromomentet ofta är större då en båt framförs i hög fart, så kan även båtar som framförs i låg fart i alkoholpåverkat tillstånd ställa till med betydande trafiksäkerhetsproblem, särskilt i en högtrafikerad farled. Därför ansåg man att det inte var lämpligt att knyta promillegränsen till endast snabbgående båtar. Det hade också debatterats om man skulle undanta mindre båtar från promillegränsen. Men även små båtar man ställa till med stora problem om de framförs i onyktert tillstånd på en plats med mycket trafik. (ss.154-156)

Regler omfattande endast vissa farvatten

Utredningen ansåg också att en promillegräns för enkelt sjöfylleri inte borde avse alla slags farvatten utan begränsas till de farvatten där likheter med vägtrafik är mer påtagliga och faromomentet mer uttalat. Anledningen till denna ståndpunkt var en resursfråga, hur man skulle klara av att bevaka att reglerna efterföljs. Om man inte hade tillräckligt med resurser, så fanns risken att promilleregeln skulle bli osanktionerad. Trovärdigheten för det straffrättsliga sanktionssystemet hade då kunnat bli skadad och rättsväsendet borde få möjligheten att göra allvar av straffhotet. Man ansåg det inte rimligt att polisen eller annan myndighet skulle ta rutinmässiga blodprov på den som sitter i en

roddbåt i en insjö eller sätta upp kontroller på öppna havet i väntan på att något fartyg skulle komma att passera (156-161).

Regler omfattande endast den som framför fartyg

Utredningen ansåg dessutom att promilleregeln skulle omfatta endast den som framför fartyget. Man menar att de personer som ingår i kategorin som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss har allt för varierande uppgifter för att låta sig inrymmas under samma promilletak. Man finner det knappast troligt att rutinkontroller till sjöss kan komma att företas på maskinister och andra liknande personkategorier. Samtidigt analyseras och problematiseras gärningsmannabegreppet gällande fritidsbåtar i samma utredning. Här nämner man att den första bestämmelsen om onykterhet till sjöss kom år 1967, och då man endast lade ansvar på "... den som på fartyg fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss", vilket man kan läsa i gamla SjöL (1967:48). I förarbetena kunde man läsa att bestämmelserna syftade till att ansvaret borde kunna tillämpas på annan än befälhavaren, så som till exempel tjänstgörande lots, maskinchef, styrman, maskinist, radiotelegrafist, rorgångare och utkiksman ansågs omfattas av regeln. År 1986 omformulerades lagtexten och den kom då även att omfatta "den som framför ett fartyg". Motivet till detta skulle vara att den nya texten skulle framhäva att även fritidsbåtar avsågs i lagen. Det som blir problematiskt med dagens lydelse är att det oftast är oklart vem som har vilka uppgifter ombord på en fritidsbåt, och det blir därför svårt för domstolarna att fastställa vem som kört och om någon annan har haft en väsentlig uppgift ombord. Man ifrågasätter presumtionen beträffande små båtar, att "den som styr i första hand skall anses vara den som framför båten".

"...då det inte är ovanligt att ägaren till en fritidsbåt låter andra oerfarna personer styra den och att man därför kan diskutera om det är lämpligt att de sistnämnda skall bära ansvaret för vad som händer ombord medan ägaren av båten går fri."

(s.42-46)

I denna SOU har man även undersökt vilka brister Sjöpolisen anser att det finns med den nuvarande lagstiftningen, och här framkommer flera viktiga punkter. Man anser bland annat att det är en brist att det inte finns några behörighetskrav, och att vem som helst oavsett ålder har rätt att framföra en fritidsbåt under 4 X 12 meter, utan begränsningar gällande fart och får dessutom transportera 12 passagerare. En annan punkt är att det är en brist att polismyndigheten inte får göra rutinmässiga kontroller av fritidsbåtar. Den sista punkten är att den lagstiftning om sjöfylleri som fanns då var bristfällig, då den endast kunde tillämpas när en incident eller olycka redan hade inträffat, och att

lagens preventiva effekter på alkohol i kombination med framförande av fartyg var i princip obefintliga (ss.134-135).

3.3.1.1 Kritik av lagförslagen i SOU 2001:30 Sjöfylleri

Lagförslagen möttes av allvarlig kritik och regeringen valde därför att inte gå vidare med någon lagstiftning. De olika remissinstansernas kritik redovisas nedan.

Behovet av en ny lagstiftning

När det gällde behovet av ny lagstiftning svarade Rikspolisstyrelsen, Rättsmedicinalverket, Brottsförebyggande rådet (Brå) och Sveriges Domareförbund att förslagen var bra. Bland annat Justitieombudsmannen (JO) och riksåklagaren avstyrkte förslaget helt då förhållandena till sjöss ansågs vara allt för särpräglade och varierande för en promilleregeln. Kalmar tingsrätt avstyrkte också förslaget med hänvisning till att man inte ville riskera konflikter mellan den grundläggande regeln för gott sjömanskap och krav om nykterhet som inte är sakligt motiverad, och som därför inte kan få stöd i det allmänna rättsmedvetandet. Göteborgs tingsrätt avstyrkte också förslaget och påpekade att man allt för starkt betonat likheten mellan vägtrafik och sjötrafik, och att man i stället borde införa en generell presumptionsregel om 0,5 promille. Uppsala universitet ställde sig tveksamt till en generell promilleregeln, och att man istället skulle införa krav på körkort för snabbgående båtar för att komma åt fortkörning till sjöss. Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet menade att det var fel att jämföra förhållanden i vägtrafik med förhållanden i sjötrafik och avstyrkte förslaget. Man menade att det inte fanns något redovisat behov av denna lagstiftning, utan att förslagen grundade sig endast på riksdagens opinion. Sjösportens samarbetsdelegation tyckte att förslaget var dåligt då båten ofta är en bostad och att det kan finnas många anledningar till att flytta båten i eller utanför föreslagna områden. Långseglar man så kan man bli olaglig bara för att man passerar genom ett område. Dessutom ville man samordna reglerna i Norden. Sjöbefälsförbundet ansåg att de dåvarande reglerna var bra som de var. Kustbevakningen ansåg att dåvarande lagstiftning var bra som den var, förutom att övervakningen borde förbättras, och om en presumptionsregel genomfördes för den lägre graden av sjöfylleri skulle den omfatta hela sjöterritoriet och den personkrets som då angavs i 20 kap. 4 § SjöL. (SOU 2006:12 *Rattfylleri och Sjöfylleri* s. 322-323)

Regler omfattande alla slags fartyg

Förslaget om att reglerna skulle omfatta alla slags fartyg mötte också kritik. JO höll med utredningen i detta resonemang. Då ett fartyg kan vara allt från en vindsurfingbräda till en lyxkryssare kan det vara

omöjligt att på ett tillfredsställande sätt peka ut vissa fartyg som speciellt farliga för andra sjöfarande. Därför borde alla typer av fartyg omfattas av en och samma regel. JO menade också att det skulle vara svårt att få allmän acceptans för en regel som endast omfattar vissa fartyg. Stockholms Tingsrätt menade att det inte var försvarbart att regleringen skulle omfatta både snabbgående motorbåtar och kajaker, utan ansåg att man skulle titta på hur man hade gjort i Finland och Norge, där man generellt undantagit småbåtar från reglerna. Göteborgs Tingsrätt tyckte att det vore bra med en regel om 0,2 promille, men att den borde begränsas till starkt trafikerade vatten och till fartyg som kan köra snabbare än t.ex. 15 knop. Rikspolisstyrelsen ansåg att det var alltför strängt att införa 0,2 i promillegräns för fartyg vars framförande normalt inte utgör någon fara. Försvarsmakten tyckte att man förenklat regeln. Sjöfartsverket ifrågasatte om verkligen alla fartyg skulle omfattas av promilleregeln, och föreslog särregler på samma sätt som de finns för cyklar i vägtrafik, eller att man inför olika gränser för olika sjöfarare. Kustbevakningen ansåg att man borde ha regler som omfattar alla slags fartyg. Sjö- och transportforskningsinstitutet vid Stockholms Universitet ansåg att förslaget gick för långt när det gjordes tillämpligt på roddbåtar och kanoter. Inom vägreglerna finns ju inte något särskilt ansvar för cykel- eller gångfylleri. (SOU 2006:12 Rattfylleri och Sjöfylleri s. 323-325)

Regler omfattande endast vissa farvatten

Kritiken var överväldigande även gällande förslaget om att reglerna skall omfatta endast vissa farvatten. JO ansåg inte att man främjade säkerheten till sjöss eller tillgodosåg krav på rättssäkerhet genom att begränsa lagstiftningen till att endast avse vissa slags farvatten. Risker skulle vara att fritidsbåtarna i stället väljer att undvika de områden där reglerna gäller, och uppsöker gästhamnar och naturhamnar för att supa. Vidare saknar begreppet *allmän hamn* relevans för fritidsbåtar, och få vet ens vad det betyder, och vilka hamnar som anses vara allmänna. Utmärkningar skulle krävas både i sjökort och geografiskt. JO kritiserade även sättet man använt *allmän farled* i utredningen, som inte heller är definierat på ett sätt som går att använda i straffrättslig reglering. Man ifrågasatte om det över huvud taget var rimligt att ha regler som bara avser vissa begränsade kategorier av farvatten. Flera andra remissinstanser ifrågasatte begreppet allmän farled, då det ansågs vara oklart och mindre bra lämpat som avgränsning i straffrättsliga sammanhang, samt att begreppet allmän hamn var för snävt. HovR för västra Sverige anförde att inte någon stans, varken i sjökort eller i naturen kunde man avläsa gränsen för allmän farled. HovR ifrågasatte också om det var lämpligt att begränsa regeln på detta sätt. Det finns sannolikt ett stort antal platser där trafiken är mycket tät, som inte kommer att falla in under dessa begränsningar. Stockholms tingsrätt ansåg att reglerna skulle vara tillämpbara på alla vatten. Så även Malmö tingsrätt. Enligt Göteborgs tingsrätt lämpade sig inte begreppen för avgränsning av promilleregeln, vilket även sjö- och transportforskningsinstitutet

ansåg. Även sjöfartsverket och räddningsverket var tveksamma på den punkten. Kustbevakningen avvisade förslaget och menade att regeln skulle gälla alla vatten. Även folkhälsoinstitutet avvisade förslaget med två motiverade aspekter, dödsfall kopplat till båttrafik vilket ofta inträffar i insjöar utan trafik, samt punktnykterhet, vilket innebär att alkohol och sjötrafik över huvud taget ej skall kombineras. Uppsala universitet påpekade att olyckorna är minst lika många utanför farlederna. (SOU 2006:12 *Rattfylleri och Sjöfylleri* s. 325-326)

Regler omfattande endast den som framför fartyg

Samtliga remissinstanser, med undantag för Stockholms tingsrätt, ansåg att reglerna skulle fortsätta att omfatta både den som framför fartyget och den som uppfyller en för säkerheten väsentlig uppgift ombord. (SOU 2006:12 *Rattfylleri och Sjöfylleri* s. 326-327)

3.3.2 SOU 2006:12 Rattfylleri och Sjöfylleri (Kapitel 14 Sjöfylleri)

Då SOU 2001:30 mottog sådan överväldigande kritik kunde man inte gå vidare med en prop. utifrån det underlaget. Därför tillsattes en ny utredning 2006. Utredningen består i stort sett av en sammanfattning av vad den föregående utredningen kom fram till, samt att man dessutom beaktade den kritik som de olika remissinstanserna hade framfört. Slutligen föreslogs att en nedre promillegräns på 0,2 skulle införas för sjöfylleri som inte är grovt. Undantag från denna regel skulle göras för maskindrivna fartyg med en längd under sju meter och vars maxfart understiger sju knop, segelfartyg under sju meter och fartyg under rodd. Promilleregeln skulle tillämpas i alla farvatten och gälla den som framför fartyget och även den som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Man föreslår även att man överväger ett allmänt behörighetskrav för fritidsbåtar, samt en nollgräns för droger (s.335).

Även här diskuteras vad som menas med ”uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss”. Man kommenterar ännu en gång det faktum att regeln vållar större problem i samband med fritidsbåtar än inom handelsflottan (s. 291).

3.4 Propositioner

En prop. tjänar till att ligga som beslutsunderlag för till exempel regeringen kan lägga fram inför riksdagen. Som grund för en prop. ligger ofta en SOU-rapport (se 3.3 i denna rapport) eller en Departementspromemoria (se 3.2 i denna rapport). (www.riksdagen.se)

3.4.1 Prop. 1990/91:128

I prop. från år 1990 föreslog man utifrån departementspromemorians förslag att SjöL:s onykterhetsbrott skulle delas in i två grader som kallades sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Vid bedömning om ett brott skulle anses som grovt skulle förutom påverkansgraden särskilt beaktas om den uppgift gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande till följd av fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller om framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss (s.1).

Inför ändringarna i SjöL år 1991 framhölls att:

”När det gäller mindre båtar som kan föras av endast en person torde straff för sjöfylleri i första hand komma i fråga för den som styr båten. Även i sådana fall kan dock annan person som finns på båten ha ett sådant ansvar för färden att det kan komma i fråga att döma honom för sjöfylleri.” (prop. 1990/91: 128 s. 22)

Man kan läsa i prop:en att anledningen till att man ville göra dessa förändringar i SjöL beror på att trafiken till sjöss ökat mycket snabbt under de föregående åren, och dessutom hade många fritidsbåtar utrustats med starka motorer vilket ledde till att många färdades med mycket höga farter. På grund av detta hade behovet av aktsamhet och hänsyn ökat. Man ville anpassa SjöL:s bestämmelser mer till de bestämmelser som finns i vägtrafiken, och det gjordes också då man skärpte straffet för onykterhet. Eventuella bestämmelser om en lägsta promillegräns för sjöfylleri sköts på framtiden då detta behövde utredas. Anledningen till detta ansågs vara att man måste ta hänsyn till att SjöL:s regler inte endast gäller den som för fartyget, utan också andra personer som utför viktiga uppgifter ombord, samt att reglerna inte bara gäller motordrivna fartyg, utan även segelbåtar och roddbåtar. Dessutom används en fritidsbåt inte bara som transportmedel, utan även i stor utsträckning som bostad, och därför ansåg man måste det finnas utrymme för en nyanserad bedömning av varje enskilt fall (ss.12-14).

Man redovisar också Sjösäkerhetsrådets statistik från år 1989, då 63 personer omkom vid olyckor med fritidsbåtar. Av dessa personer var 55 % påverkade av alkohol. Hälften av de omkomna dog i samband med fritidsfiske. Fall över bord är den vanligaste orsaken, närmast följd av kantring. Kollision med annan båt var inte olycksorsak i något fall. De flesta olyckorna skedde i mindre insjöar.

Av de sjöräddningsinsatser för fritidsbåtar som gjordes under 1989 förorsakades 46 % av motorhaveri och 30 % av grundstötning (s.11).

3.4.2 Prop. 2009/10:76

I prop. år 2009 föreslogs att det skulle införas en fast, nedre promillegräns för både yrkessjöfart och fritidssjöfart. Denna skulle vara 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram per liter i utandningsluften. Man föreslog att straffansvaret skulle gälla *”...den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter.”* (s.1)

För grovt sjöfylleri föreslogs ett utvidgat ansvar så att straff kunde följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet motsvarande 0,5 milligram per liter i utandningsluften förutsatt att fartyget har sådan hastighetskapacitet eller är av sådan storlek som angivits ovan. Dessutom föreslogs att det infördes möjlighet för sjöpolis och kustbevakning att ta rutinemässiga alkoholutandningsprov. Detta gällde de båtar och de personer som omfattades av den nya sjöfyllerilagen (s.1).

Det största skälet till dessa förslag var att regeringen ansåg att ”Alkohol och trafik hör inte ihop”, och att detta skulle gälla i sjötrafiken såväl som i vägtrafiken. Antalet fritidsbåtar, såväl som handelsfartyg hade under de senaste åren ökat markant. Fritidsbåtarna var dessutom både större och snabbare än vad de traditionellt har varit. Allra högst trafikintensitet ansågs finnas i allmänna farleder, skärgårdsområden, sund, hamnar och kanaler. Dessutom hade antalet skärgårdskrogar som serverar alkohol till båtfolket ökat, och därmed hade även alkoholförtäringen i skärgården ökat. Antalet personer som efter en kväll på en av dessa krogar sedan kör hem sin båt i berusat tillstånd hade också ökat (s.14).

Skäl som talade emot regeringens förslag var att trafiktätheten i Sverige varierar beroende på var man befinner sig. I vissa vatten finns det knappt någon trafik alls. Dessvärre saknas det inte risker bara för att trafiken är gles, när man framför sin båt i berusat tillstånd (s.16).

Ett annat skäl mot en nedre promillegräns var att vissa fartyg under viss tid används även som bostäder. Många båtägare vill då ha möjlighet att dricka alkohol, t.ex. i samband med måltider. Det var dock inte rimligt att det skulle vara en rättighet att dricka alkohol medan man framför sin båt. Det

skulle även fortsättningsvis vara tillåtet att dricka alkohol ombord efter avslutad körning (s.16-17).

Den största skillnaden mellan vägtrafik och sjötrafik var att straffansvaret inte bara träffar den som för båten, utan även annan på fartyget som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten till sjöss. Detta är dock helt rimligt då någon annan ombord, förutom den som framför fartyget, kan ha en uppgift som är minst lika viktig säkerhetsuppgift (s.17).

Det sista argumentet mot en nedre promillegräns var att det finns många olika typer av fartyg, och att riskerna med att framföra fartyget i berusat tillstånd varierar med de olika båttyperna. Detta faktum, ansåg regeringen, krävde en avgränsning till vilka fartyg som lagen skulle användas mot (s.17).

”Regeringen föreslår följaktligen att promilleregeln ska gälla fartyg som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeringen vill samtidigt understryka att den som framför ett fartyg som inte omfattas av promilleregeln ändå kan göra sig skyldig till sjöfylleri. Detsamma gäller den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på ett sådant fartyg. Det gäller om personen då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra sin uppgift på ett betryggande sätt.” (s. 18)

3.5 Relevanta lagar

För att få en förståelse för sjöfartens lagar och bestämmelser, kommer nedan att redovisas en kort introduktion om historia och grundläggande begrepp, befälhavarens ansvar, samt vad sjöfylleri innebär enligt svensk lagstiftning. Lagtext är den viktigaste rättskällan när man studerar juridik (lagen.nu).

3.5.1 Introduktion

Den första svenska sammanhängande SjöL utkom år 1667 (Grönfors, K. 1982, s. 9) och var inspirerad av utländsk sjö rätt och var för sin tid en mycket välkomponerad lagstiftningsprodukt. Den lämnades till exempel helt orörd vid den stora lagreformen som senare resulterade i 1734 års lag. Nästa SjöL utkom år 1864 och även denna var inspirerad av utländsk lag så som fransk, holländsk och engelsk. Denna blev inte långvarig då det redan år 1891 kom en ny SjöL, vilken är ett av de äldsta exemplen på nordiskt lagstiftningssamarbete. Detta samarbete har därefter fortsatt med skiftande framgång

genom olika revideringar och ändringar, och man kan säga att 1891 års lag än i dag utgör ramen för SjöL. Fartygssäkerhetslagens (FartygssäkerhetsL) historia är inte lika lång, utan sträcker sig tillbaka till år 1965 då Lag (1965:719) om säkerheten på fartyg kom. (Lagen.nu 2012.11.13)

Med begreppet "fartyg" avses enligt Sjötrafikförordningen 1 kap. 1 § "... varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet". Rekvizitet "fartyg" kan därför betyda allt från badmadrass till supertanker. Om fartyget är under 4 X 12 meter kallas det för "båt" (SjöL 2:1). När det gäller kompetens för båt ställer lagen inga särskilda krav förutom att alla besättningsmän skall ha "tillräckligt god syn och hörsel", vilket står att läsa i FartygssäkerhetsL. Det finns dock möjlighet att frivilligt ta ett förarintyg för fritidsbåtar, ett intyg om att innehavaren vid prövning är minst 12 år gammal och har visat sig ha teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap, för att föra fritidsbåt inomskärs och i skyddade vatten. (Ramberg, 2008, s. 247)

Är fartyget större än 4 X 12 meter kallas det för "skepp" (SjöL 2:1), och då gäller att den som för skeppet innehar behörighet att föra ett fritidsskepp, det så kallade kustskepparintyget, enligt kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. Detta intyg innebär att innehavaren vid prövning visat sig ha sådana teoretiska kunskaper om sjövägsregler, navigation, båtlivskunskap som erfordras för att framföra ett fritidsfartyg i dagsljus, mörker och nedsatt sikt. För att påbörja utbildning för kustskepparintyg krävs det att man är minst 15 år gammal och har haft förarintyg för fritidsbåtar i minst en månad. (Ramberg, 2008, s. 250)

3.5.2 Befälhavarens ansvar

Enligt SjöL och FartygssäkerhetsL har befälhavaren långtgående ansvar för allt som rör fartygets handhavande, drift och underhåll. Lagarna är i första hand stiftade med handelsflottan i åtanke, där befälhavarens ansvarsområden är oändliga. I den mån de är applicerbara så gäller dessa lagar även för fritidsbåtar.

Att vara befälhavare betyder att man är ytterst ansvarig för fartyg, besättning, last, säkerhet och utsläpp. Ombord på ett handelsfartyg är det ett oändligt stort ansvarsområde som regleras i många olika lagar. Befälhavaren på en fritidsbåt har också ett stort ansvarsområde som framför allt regleras i SjöL (1994:1009) och FartygssäkerhetsL (2003:364).

I 2 kap. 6 § FartygssäkerhetsL kan man läsa att befälhavaren, oavsett fartygets storlek, skall se till att ha den kännedom om fartyget som han eller hon behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter i

fråga om säkerheten på fartyget och för att förhindra förorening. Dessutom framgår det här att det är befälhavarens ansvar att se till att fartyget görs sjöklart. Det är även befälhavarens ansvar att ge ombordanställda den kännedom om fartyget som de behöver, samt ge information om grundläggande säkerhetsbestämmelser, bestämmelser till skydd mot förorening från fartyg och om åtgärder vid sjöolycka.

FartygssäkerhetsL:s regel om sjöklarhet har i tidigare lagar varit specificerad till att omfatta sådant som medtagande av erforderliga sjökort och nautiska handböcker, kontroll av funktionen hos signalanordningar, lanternor, navigationsinstrument, räddnings- och säkerhetsutrustning samt kontroll av styrningen. Vid stiftandet av dagens FartygssäkerhetsL ansågs sådana detaljer kunna hänvisas till så kallade tillämpnings-föreskrifter. Några sådana har dock aldrig kommit till stånd, och därför måste man ta ledning av de tidigare reglerna, som aldrig avsågs att bli avskaffade. (Tiberg, H. et al. 2009)

I SjöL. 6 kap. 1 § framgår att befälhavaren innan en resa påbörjas skall se till att fartyget är sjövärdigt. Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick. Vad sjövärdigt betyder kan man läsa i 1 kap. 9 § SjöL, nämligen att:

”...ett fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.”

Detta kan man även koppla till 4 kap. 6 § FartygssäkerhetsL, där det stadgas att befälhavaren är ansvarig för att mat och vatten i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet medförs på fartyget, och att han skall ha uppsikt över bostads- och hälsovårdsförhållandena ombord.

I 6 kap. 2§ SjöL följer att befälhavaren är ansvarig för att fartyget framförs i enlighet med gott sjömanskap och att han skall känna till alla påbud och föreskrifter som gäller i de farvatten där hans fartyg framförs och i de orter det skall anlöpa.

I 6 kap. 3 § SjöL framgår att befälhavaren måste underkasta sig prejning från svensk civil eller militär myndighet, samt att han måste tillåta visitering av fartyget om dessa myndigheter kräver det.

Vad som gäller vid sjönöd regleras i 6 kap. 6 § SjöL. Här framgår att befälhavaren är skyldig att göra

allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara. Om han påträffar ett annat fartyg 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.

Befälhavarens möjligheter att lämna fartyget behandlas av 6 kap.7 § SjöL. När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller på en säker ankarplats får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar, får han inte vara borta från fartyget. Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe till dess en ny befälhavare har utsetts.

Befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning mellan fartyg framgår i 8 kap. 4 § i SjöL. Där står att han måste ge det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han måste också uppge fartygets namn, hemort samt vilken var den senaste anlöpet och det skall gå.

3.5.3 Sjöfyllerilagen

De första regleringarna av onykterhet till sjöss infördes år 1967 i Sverige. I SjöL (1891:35) 325 § föreskrevs straff för ”den som på fartyg fullgjort en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och som varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom”. Före denna lagstiftning kom till kunde fyllerister till sjöss endast åtalas för brott mot sjötrafikförordningens bestämmelser om vårdslöshet i trafik till sjöss, eller enligt SjöL:s och dåvarande sjömanslagens bestämmelser om ansvar för ”den som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållat en sjöolycka”. (SOU (2006) 12 Rattfylleri och Sjöfylleri, Kapitel 14 Sjöfylleri, s. 287-288)

3.5.3.1 Den gamla sjöfyllerilagen från år 1991

År 1991 delades onykterhetsbrottet i SjöL in i två svårhetsgrader, sjöfylleri (325 §) och grovt sjöfylleri (326 §). Något lägsta gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften infördes inte denna gång. (SOU 2006:12 Rattfylleri och Sjöfylleri, Kapitel 14 Sjöfylleri, s. 288)

Den gamla lydelsen i 325 § löd:

”Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.”

Den gamla lydelsen i 326 §:

”Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om:

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.”

3.5.3.2 Den nya sjöfyllerilagen från år 2010

Bestämmelsen om sjöfylleri i 20 kap. 4 § SjöL (1994:1009) fick sin nuvarande lydelse den 1 juni år 2010. Då infördes en promillegräns för sjöfylleri av normalgraden motsvarande den som gäller för rattfylleri, nämligen 0,2 promille. (prop. 2009/10:76).

I 20 kap. 4 § i SjöL kan man läsa att:

”Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av *väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss*.

För sjöfylleri döms också den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga

drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt.”

20 kap. 5 § i SjöL behandlar grovt sjöfylleri:

”Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, döms för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om:

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.”

4. INTERVJUER

Här presenteras det som framkom vid tre semistrukturerade expertintervjuer. Vissa ord är *kursiverade*, vilket innebär att de är nyckelord med särskild betydelse. Analys av intervjuerna kommer att presenteras i resultatkapitlet (s.46).

4.1 Åklagarmyndigheten

Vid intervju med åklagare James von Reis, ansvarig för mål rörande fritidsbåtar i Göteborgs och Öckerös kommuner, framkom att man följer den vägledande NJA-domen från år 1991 (se fall A i 5:e kapitlet), där man en gång för alla satte ner foten om att det är den som styr båten som är ansvarig för resan. Det finns dock tillfällen där man måste frågå denna praxis.

Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?

Det som i sådana fall talar för att man har ett straffrättsligt ansvar, genom att man har en uppgift som är väsentlig för säkerheten till sjöss, är om föraren är *osjälvständig*. Detta gäller till exempel om ett barn satts att föra båten, och då man med hänsyn till barnets ålder och kapacitet kan misstänka att barnet inte klarar att ansvara för den tilltänkta resan. Von Reis berättar om ett mål gällande en mindre öppen båt med en 30 hästkrafters (Hk) utombordsmotor, där ägaren som var berusad hade satt en liten flicka vid rorkulten och hävdade att det var hon som var ansvarig för resan. Tr bedömde det inte sannolikt att den lilla flickan hade befälhavaransvaret.

Det samma gäller om ägaren sätter sin fru, som inte har någon båtvana, bakom ratten när han upptäcker att sjöpolisen kommer. Om hon inte klarar av att manövrera båten självständigt, så kommer man misstänka att ägaren försöker komma undan sitt straffrättsliga ansvar.

Ett annat rekvisit som talar för att man har en uppgift som är väsentlig för säkerheten till sjöss är om det finns ett *nödvärdigt samarbete* mellan två personer ombord. Ett exempel var en segelbåt, där personen som styrde båten kunde manövrera på ett tillfredsställande sätt, men han visste absolut ingenting om navigation. Hans kompis, som var påverkad, skötte den delen och blev därför dömd för sjöfylleri. Men i dessa fall måste man kunna utreda att den som för båten inte skulle klara av det på ett fullgott sätt ensam.

Det skall dessutom finnas en *överenskommelse* om vem som är ansvarig för resan. Man kan inte bara kasta över ratten till vem som helst bara för att Kustbevakningen kommer.

Ett rekvisit som inte alla gånger talar för att ägaren skall vara straffrättsligt ansvarig är om ägaren, som för tillfället inte för båten, instruerar föraren om vad han skall göra. Dessa instruktioner måste med utgångspunkt i NJA-domen vara *väldigt starka order och direktiv* om ägaren skall kunna göras ansvarig för sjöfylleribrott. Men om ägaren genom stark påtryckning påverkar föraren till visst agerande avseende framförandet så anser James von Reis att inte endast föraren bör göras ansvarig för framförandet av båten.

Vad anser du om lagens tillämplighet?

Vad det gäller lagens tillämplighet, *så ansåg inte åklagare James von Reis att det fanns några problem med detta.*

” Ja, alltså, gäller det fritidsbåtar så är det ju enkelt. Jämförelsevis. *Är det handelsfartyg så är det lite mer komplicerat.*”

Åklagare von Reis menar att är tillämplig då det fungerar bra att skilja ut vem som framfört en båt, eller vem som på annat sätt har haft en funktion som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. *”Det vållar inte mig några större problem i alla fall.”*

4.2 Sjöpolis

Här utfördes en intervju med Christer Magnusson som arbetar som befäl inom sjöpolisen i Västra Götaland. Magnusson har många års erfarenhet av arbete som sjöpolis, men även som trafikpolis.

Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?

Det framkom att en uppgift av väsentlig betydelse till sjöss har den som till exempel *hjälp* föraren att navigera, eller talar om för honom hur eller var han skall köra, eller om man sätter ett barn framför ratten, och själv står bakom stolen och styr. Det gäller även om du inte har fört över väsentlig information till din förare. Däremot har du inget ansvar som befälhavare, om *den som kör båten kan hantera den på ett klanderfritt sätt.* ”...men står de och pekar, och visar i kortet och så, så hjälper de ju till att köra båten, och det är fylleri. Så bedömer vi det.”

Vad anser du om lagens tillämplighet?

Magnusson tycker att *lagen är mycket bra, även om han hade önskat sig att den även skulle gälla alla motordrivna fartyg samt segelbåtar.*

”Men jag är gammal trafikpolis också, så jag var ju van vid rutinerna. Men jag tycker att det är jättebra. Sen gränserna som sådana kanske jag inte är helt nöjd med. Nu har de valt, och det är regering och riksdag som har bestämt, och jag accepterar det. Men jag ville inte haft de gränserna, jag ville haft lägre gränser. Ta en snipa, sju knop, väger åtta ton. Det är inte lätt att få stopp på den med den lille propellern. Och manöverförmågan är inte heller särskilt bra... Så jag tycker att det är lite olyckligt att gränsen blev lite för hög. Vi skulle fått blåst på alla. Både motorbåtar och segelbåtar.”

Övrigt

Något som är problematiskt det är att *det inte är reglerat vilken ålder* man skall ha för att kunna ta ansvar för en båtresa, och ej heller finner man i lagen att *man måste kunna framföra sin båt*, utan endast att det skall ske i enlighet med gott sjömanskap. Christer Magnusson hade önskat att man skulle vara tvungen att ha behörighet för att föra en fritidsbåt, t.ex. snabbare än 5 knop, och att det fanns ”körkort” för olika båtklasser, precis som det idag finns för motorcyklar, d.v.s. moped klass II, moped klass I, lätt motorcykel och tung motorcykel. Han ställer sig även kritisk till att man i de utbildningar som i dag finns möjlighet att gå, inte ingår att man får lära sig manövrera en båt. ”Men du kan ju läsa alla dessa kurser utan att över huvud taget stått vid en rorkult eller ett styre... Du har pappret, klass VIII, och du får köra en båt som är över 12 X 4, men det finns ingenting som säger att du måste kunna behärska båten.”

Man skulle kanske kunna tro i vissa fall, där personen som sitter bakom ratten inte kan manövrera båten, kunna rapportera för vårdslöshet, men då måste det nästan ha hänt något för att man skall kunna döma för det.

Dessutom anser Christer Magnusson att det hade det varit bra för sjösäkerheten *om alla använde bra flytvästar*, även om Christer inte anser att man borde lagstifta om det. En ”bra” flytväst är en modell med stöd för nacken, och inte den ”seglarväst” som många använder idag, som Christer Magnusson menar bara är ett ”flythjälpmedel”.

4.3 Kustbevakning

På Kustbevakningen Sydväst intervjuades Lars Belfrage, som arbetar som brottsutredare. Belfrage

har nyligen tillträtt tjänsten, men har erfarenhet av arbete som tjänsteman inom kustbevakningen sedan 1990-talet.

Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?

Det som talar för straffrättsligt ansvar för någon med en väsentlig uppgift är om föraren *inte uppträder självständigt*, och *frågar om hjälp*, eller *får instruktioner* från en annan person ombord. Men detta är svårt. Kommer man med konkreta order, eller ger man bara förslag? Hur vet man vad som är sagt när och var? Och på vilket sätt? Och hur stor är båten? Kustbevakningen kan i dessa lägen testa om personen kan manövrera båten, genom att be föraren lägga till vid en brygga till exempel.

Vad anser du om lagens tillämplighet?

Belfrage anser att det finns många svårigheter med lagen som den ser ut i dagsläget. Lagens ordalydelse om den som uppfyller en uppgift som är av väsentlig betydelse till sjöss är svår att tillämpa, då det krävs en *subjektiv bedömning* från fall till fall, då det inte står att läsa någon stans vad som menas med detta uttryck i samband med sjöfylleri på fritidsbåtar. Det finns inte heller någon gemensam syn inom kustbevakningen om vad man skall anse vara väsentligt för säkerheten till sjöss. Ofta hänger det på vad enskilda tjänstemän tycker och vad de har lagt in för kriterier och värderingar i det aktuella fallet. Det finns en risk för godtycklighet.

Lars Belfrage vill gärna se en ändring av lagen, där man tar bort kriterierna 10 meter och 15 knop till att gälla alla båtar. Detta är taget ur luften och det finns inget som säger att en mindre, långsammare båt inte skulle kunna ställa till problem med en berusad förare. Dessutom är lagen alltför oklar i dagsläget. Det finns för många parametrar och den öppnar för allt för många alternativ och scenarion. *Däremot blir det mycket enklare att applicera lagen på handelssjöfarten.* Det kan dessutom vara omständigt att bevisa att båten kan köras i mer än 15 knop. Det kan också vara svårt att fastställa om det krävs mer än en person för att manövrera den båten, eller om en person både kan köra och navigera samtidigt.

5. RÄTTSFALLSREFERAT

I detta kapitel presenteras de rättsfall som kunnat frambringas. Fall A är en dom från HD. De övriga är HovR-domar som presenteras kronologiskt, från år 1988 till år 2011.

5.1 *Fall A - Högsta Domstolen B34-91 (NJA 1991 s. 636)*

NJA (Nytt Juridiskt arkiv) är en tidskrift som utkommer 1 gång per år. Här publiceras referat över alla domar från HD. Utförliga referat ges av sådana mål som kan anses vara av något juridiskt värde, det vill säga vägledande domar. NJA från år 1991 refererar en dom där en man slutligen blev friad från brott mot dåvarande 325 § Sjöl (1891:35). Ansvarspåståendet löd :

”B.C. framförde d 21 dec 1989 en motorbåt i Malmö hamn, oaktat han var så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det måste antagas att han inte kunde utföra vad som ålåg honom på ett betryggande sätt. För det fall rätten inte finner styrkt att B.C. själv framförde båten gör jag gällande att han som befälhavare ombord hade att fullgöra uppgifter av väsentlig betydelse och att han på grund av alkoholpåverkan inte kunde utföra vad som ålåg honom på ett betryggande sätt.”

Detta rättsfall är av intresse även idag. Även om man hänvisar till den gamla sjöfyllerilagen så har inte resten av ansvarsregleringen ändrats. Man vill se om det var B.C. som körde båten. Och om man inte finner detta påstående styrkt, så vill man undersöka om han hade befälhavarens ansvar ombord, och att han i så fall hade att fullgöra uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten ombord.

Följande hade inträffat: B.C. hade druckit några öl och ville därefter åka båt från småbåtshamnen i Limhamn till Dragör för att gå på restaurang. Båten tillhörde egentligen en vän till honom, som hade en båtuthyrningsfirma. När båten inte var uthyrd hade B.C. fri tillgång till denna. B.C. åkte taxi till Limhamn med en chaufför som han kände sedan innan. De två kom överens om att chauffören skulle köra båten mot betalning enligt taxametern, eftersom B.C. hade druckit alkohol, och även planerade att dricka mer alkohol under färden. B.C. visste att chauffören hade viss erfarenhet av att köra båt, och B.C. gav även chauffören utförliga instruktioner om hur båten fungerade, vissa navigationsfaror och om säkerheten ombord. Denna instruktion var den samma som han brukade ge till personer som hyr båten, då han ibland hjälpte sin vän med detta. Då det blåste kallt, och chauffören endast hade på sig sin taxiuniform, erbjöd B.C. honom att låna hans mockapäls under färden. B.C. själv stod

under färden i lä vid trappan till ruffen. Under färden upptäckte de att vädret var sämre än de tänkt sig, och de bestämde sig för att gå in till Malmö istället. När de kom in i Malmö hamn blev de upphunna av en så kallad "flygbåt", som närmade sig i hög fart akter ifrån. Deras lilla båt blev i detta läge något trängd mellan flygbåten och kajen och chauffören blev i detta läge lite osäker på vad han skulle göra. B.C. sade då till honom att öka farten, så att de skulle passera för om flygbåten. De gick sedan in till hamnens innersta del och förtöjde. B.C. fick tillbaka sin mockapäls som han tog på sig. Strax därpå kom polisen och de fick då göra varsitt utandningsprov. Enligt blodprov taget på B.C. två timmar efter händelsen visade på 2,03 promille.

B.C. har förnekat brott då han inte fört båten, och inte heller fullgjort någon uppgift som varit av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Trs bedömning

Man godtar uppgifterna om att B.C. druckit av de medförda spritdryckerna även efter färden, men B.C. bör ändå ha varit så påverkad under färden att han ej kunde föra båten eller fullgöra en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss på ett betryggande sätt.

Man godtar även att det var chauffören som körde båten under hela färden, även om styrman på flygbåten sagt att det var B.C. som körde. Detta måste bero på ett misstag, då B.C. och chauffören bytte kläder med varandra efter förtöjningen. Att B.C. fört båten i påverkat tillstånd kan därför inte bifallas.

Man godtar också att B.C. överlämnat förandet av båten till chauffören och därefter inte fullgjort någon uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. "Åtalet skall alltså ogillas även på denna punkt." (s.4)

Skiljaktigheter i Tr

Tr var dock inte enig på denna punkt. En rådmann och en nämndeman var skiljaktiga, och ansåg att B.C. instruerat chauffören fortlöpande under färden, och att han var beroende av dessa instruktioner. "Vi finner sålunda att B.C. kvarstod som ansvarig befälhavare för färden och alltså fullgjorde en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Enligt vår mening skall B.C. alltså fällas till ansvar enligt åklagarens andrahandsyrkande." (s.5)

HovRs bedömning

”Även på en nöjesbåt skall finnas en enda befälhavare som till sjöss har det övergripande ansvaret för båten. B.C. var den som ansvarade för båten och ägde de nödvändiga kunskaperna för att kunna navigera. Han har haft ställning som befälhavare. Den omständigheten att B.C. låtit S.P. föra båten har inte inneburit att han överlämnat befälhavarskapet till denne. B.C. har också före och under färden instruerat S.P. och aktivt ingripit för att förhindra att flygbåten skulle ramma motorbåten. B.C. har därmed som ansvarig befälhavare fullgjort uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Liksom Tr:n finner HovR:n att B.C. varit så påverkad under färden att han inte på betryggande sätt kunnat fullgöra dessa uppgifter. B.C. skall därför fällas till ansvar i enlighet med åklagarens yrkande i HovR:n. (s. 6-7)

Skiljaktigheter i HovR

Inte heller HovR kunde enas i fallet. Ett HovR-råd och en nämndeman var skiljaktiga och yttrade att B.C. på grund av alkoholförtäring inte ville föra båten ordnat så att chauffören, mot betalning, skulle föra båten. B.C. hade även instruerat chauffören innan avfärd om båtens egenskaper och ämnad färdväg. Chauffören var för visso inte så van vid att föra motorbåt, men har heller inte tvivlat på sin förmåga att ta hand om båten. ”Med hänsyn till det anförda får B.C. genom överenskommelsen med S.P. anses ha överlämnat sitt befäl till denne.” (s.7)

Högsta Domstolens bedömning

B.C. har bevisligen inte fört båten. Båten är av sådan typ som kan föras av endast en person. B.C. har på grund av att han ville försäkra sig om att han inte skulle kunna ställas till svars, helt överlämnat befälhavaransvaret till en fullt kapabel person och därför bör chauffören vara den som bär ansvaret (jfr prop. 1990/91:128 s 22). Chauffören var också medveten om sitt ansvar när han åtog sig uppdraget mot betalning. B.C. har dessutom gett fullgoda instruktioner om båtens framförande. Att B.C. uppmanade chauffören att öka farten då han såg flygbåten komma obehagligt nära innebär inte att han ansåg sig som medansvarig för navigeringen, utan får ses som en fullt naturligt reaktion på en hotande fara.

”Vad som förekommit i målet kan därför inte anses vara fastställt att B.C. (*förf. förkortning*) vid det aktuella tillfället fullgjorde uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. På grund härav skall åtalet för brott mot 325 § sjölagen ogillas.”

5.2 Fall B - Svea Hovrätt B 6335-11

P.O. körde sin båt, som kan köras snabbare än 15 knop, från Kvicksund till Västerås för att vara med på Power Meet. Med sig hade han bröderna H.S. och J.S. H.S. hade följt med endast för att han skulle köra båten hem, så att de andra två kunde dricka alkohol under kvällen, vilket de också gjorde. H.S. var en mycket erfaren båtförare, men han hade aldrig fört just denna båt. På väg hem visade därför P.O. för H.S. hur reglagen fungerade, och vid det tillfället stod han en liten stund vid ratten. Efter ca 200 m blev de stoppade av kustbevakningen, som gjorde rutinkontroller i området. P.O. erkände att han var båtens ägare och fick göra ett utandningsprov som visade mer än den tillåtna promillemängden. Han berättade också att det var H.S. som körde båten och förde befälet ombord, och även han fick göra ett utandningsprov som visade 0,0 promille.

Trs bedömning

Den aktuella båten omfattas av bestämmelserna om ansvar för sjöfylleri vid 0,2 promille eller mer i blodet. Det är bevisat att P.O. hade en högre alkoholhalt i blodet än vad som är tillåtet. Frågan är vem som körde båten. P.O. stod vid rodet under en begränsad tid. "Detta innebär inte att han nödvändigtvis anses ha fört båten, utan det finns utrymme för att H.S. (*förf. förkortning*) kan anses ha fört den trots att han inte hade handen på ratt och reglage. Några andra uppgifter än de hörda vittnenas berättelser finns inte, och P.O:s (*förf. förkortning*) uppgifter om att han enbart förevisade reglagen för H. S. (*förf. förkortning*) kan inte anses vederlagda. I så fall skall åtalet ogillas." (s. 5)

HovRs bedömning

"Enligt hovrätten kan P.O. (*förf. förkortning*) berättelse inte lämnas utan avseende. Det är därmed inte styrkt att P.O. (*förf. förkortning*) framfört båten. Trs dom skall därför inte ändras." (s. 2)

5.3 Fall C - Svea Hovrätt B 2608-96

H.S. har åtalats för att ha fört sin motorbåt i farvattnet utanför Stavsås Hamnkrog i Värmdö Kommun i grovt berusat tillstånd, med likaså berusad kvinna och ett barn ombord. H.S. nämnde det inte från början, men har i ett senare skede hävdade att det var en annan man, S.G., som förde båten. Två vittnen har inte uppfattat att det skulle finnas någon annan man ombord, men då de befunnit sig på ca 25 meters avstånd i motljus och det kan ha varit svårt att avgöra om det funnits fler personer i styrhytten. H.S. senare historia styrks när S.G. vittnar om att "...såvitt jag minns var det jag som hela dagen körde båten". Kvinnan som också fanns ombord har uppgett att hennes "...minnesbild är att det var S.G. som förde båten".

Trs bedömning

S.G:s vittnesmål stödjer H.S:s historia om att S.G. fört båten under dagen. De båda vittnenas iakttagelser är osäkra på grund av avstånd och motljus. Vid en samlad bedömning finner man inte att det med tillräcklig grad av säkerhet visats att det var H.S. som förde båten. "Åtalet kan således inte vinna bifall.

HovRs bedömning

I HovR blir dock domen en annan. De anser att det är utrett att H.S. var båtförare vid tillfället och att han med fullt ansvar fört båten. Med resultatet från utandningsprovet anses det även vara utrett att H.S. varit avsevärt påverkad av alkohol under färden.

"Med hänsyn till detta samt till den påtagliga fara som båtens framförande därvid utgjort för annan sjötrafik i området, kan H.S. (*förf. förkortning*) inte undgå ansvar för grovt sjöfylleri på sätt som åklagaren angett." (s. 4)

5.4 Fall D - HovR över Skåne och Blekinge B 1052-95

G.Z. hade av fritidsbåtens ägare blivit ombedd att kontrollera båtens motor. G.Z. frågade då sina vänner L.A. och F.F. om de ville följa med. Både G.Z. och L.A. hade tidigare jobbat ombord på olika båtar och hade stor sjövana. Ingen hade dock förarintyg. Båten var 8 meter lång och hade en 70 Hk utombordsmotor.

Den aktuella dagen begav sig de tre vännerna till Limhamns hamn. På en bensinstation köpte de 10 liter bensin och 2 flaskor T-olja, och sedan begav de sig till båten. G.Z. förde båten ut ur hamnen. Väl ute på öppet hav kunde man konstatera att motorn inte varvade ut som den skulle. Efter att ha justerat motorn bestämde de sig för att köra till Flackfort. Strax innan de kom fram fick de bensinstopp. G.Z. ber då L.A. att fylla på med reservbensinen. Tankens fyllningshål var dock litet, vilket resulterade i att hälften av bensinen rann utanför. L.A. informerade G.Z. om vad som skett, och G.Z. bestämde att de omedelbart skulle återvända till fastlandet med "ekonomifart", och tog sikte på Lomma hamn. När de var 5 minuter från hamnen tog bensinen återigen slut. G.Z. lyckades hitta en lite reservmotor i båten och hoppades att det skulle finnas tillräckligt med bensin i den för att komma in till hamnen. Dessvärre tog bensinen slut igen ca 200-300 meter ifrån hamninloppet. Vid tillfället var han helt nykter, och sade till L.A. att ta över rodret, medan han själv letade efter ett ankare. Han

hittade ankaret, men hade ingen tross tillgänglig och kunde därför inte kasta ut det. Dessutom befann de sig ute på för djupt vatten.

Båten började nu driva okontrollerat. På grund av detta blev G.Z. mycket nervös och letade fram flytvästar till alla. Dessutom konstaterade han att inga lanternor fungerade ombord och hämtade en paddel för att försöka ro båten iland, vilket han inte lyckades med. Därefter kände han att det var nödvändigt att stilla nerverna med ett par supar av den medhavda hembrändna spriten. Eftersom L.A. nu hade fått ansvaret för båtfärden fortsatte G.Z. och F.F. att dricka. Frågan om vem som hade ansvaret diskuterades dock inte under resan. G.Z. visste inte om L.A. hade druckit alkohol under resan. Klockan var då 21.30. De drev sedan förbi infarten till Malmö, just där flygbåtarna närmar sig land med hög hastighet, och närmade sig senare Limhamn.

Klockan 01.40 påträffar kustbevakningen en helt mörkladg båt drivande i inseglingstrännan till Limhamns norra hamn. Ombord finner de tre kraftigt berusade herrar. Besättningen var på grund av sin berusning mycket stökig. Efter mycket om och men framkom att det var G.Z. som framfört båten samt att det var han som var befälhavare ombord. Kustbevakningen bestämde sig för att bogsera båten till Limhamn och tillkalla polis. Polisen tog senare med sig G.Z. till sjukhuset för utfärdande av analysbevis. G.Z. uppvisade klockan 04.35 en alkoholkoncentration om 2,62 promille.

Trs bedömning

Åklagaren menar att G.Z. har haft det övergripande ansvaret för säkerheten ombord på motorbåten, medan G.Z. menar att han överlämnat ansvaret till L.A. efter det sista bensinstoppet. Ansvar enligt SjöL 325 § kan föreligga inte bara för den som framför ett fartyg, utan också för den som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Frågan om hur ett överlämnande av befälhavaransvar bör gå till har behandlats ibland annat RK 1988:131 (se Fall F) och NJA 1991:363 (se fall A). Av rättspraxis framgår att frågan måste avgöras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Det är fråga om en mindre fritidsbåt som kan föras av endast en person. Någon uppgift av väsentlig betydelse återstår normalt inte för annan ombordvarande än den som för båten. Det är klarlagt att L.A. övertagit rodret när båten började driva. Man kan knappast anse att L.A. har framfört båten i detta läge, då G.Z. vidtog åtgärder ur sjösäkerhetssynpunkt. Hans handlande har varit sådant att han måste ha ansett sig ha haft det övergripande ansvaret, vilket han även uppgett för kustbevakningen när de kom till platsen.

”Enligt tingsrättens mening måste således G.Z. (*förf. förkortning*) haft en sådan ställning att det ålegat honom att fullgöra uppgift av det slag som anges i 325 § sjölagen. Han har därvid

varit så påverkad att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som i den uppkomna situationen ålegat honom. Han kan därför inte undgå ansvar för sjöfylleri.”(s. 11)

HovRs bedömning

”Liksom tingsrätten anser HovR att G.Z. (*förf. förkortning*) under sådana förhållanden måste anses alltså ha haft det övergripande ansvaret för sjösäkerheten ombord.” (s. 4)

5.5 Fall E - Svea Hovrätt B 2738-90

K.H. och hans tre vänner åker ut på sjön en morgon för att fiska. Efter ett par timmar bestämmer de sig för att åka in till Vaxholm och handla öl och vin på Systembolaget. De dricker en del redan i Vaxholm, men det mesta dricks under den fortsatta båtfärden. K.H. hade haft sin båt i två år och var båtvan. K.H. visste att en av de andra i båten, P.N., hade haft en båt tidigare. De andra två personernas båtvana är okänd för honom.

Under färden turas alla om att köra båten. På väg hem på kvällen krockar de med en räkrålare som ligger vid en svajboj utanför Saltängs marina i Skurusundet. Räkrålararen får ett hål i sidan, och K.H:s båt blir helt intryckt i fören. K.H. fick ett slag mot käken och svimmar troligtvis av och drabbas av en chock efter kollisionen. Vem som körde minns inte H, trots att han har stått alldeles bredvid den som körde vid kollisionstillfället. Det är dock P.N. som kör in båten mot båtplatsen vid bryggan i Duvnäsviden ett par hundra meter därifrån efter kollisionen, där polisen väntade. Till polisen sade K.H. först att det var han som körde, men ändrade sig senare och sade att han inte kört. Sedan ändrade han sig igen och sade att det var han som kört. Även en av de andra från båten uppgav att det var K.H. som kört. K.H. medtogs därför för blodprovstagnning. K.H. var skadad i ansikten och blödde. P.N. hävdar också att han har matat K.H. med starkvin när han var medvetslös för att lindra hans chock. Detta minns dock inte K.H., men detta är hans förklaring till den promillehalten som uppmättes. Av analysbevis framgår att K.H. den 5 september 1988 klockan 23.25 haft en alkoholkoncentration i blodet om minst 1,5 promille.

Trs bedömning

Den uppmätta promillen tyder på att K.H. under båtfärden varit berusad, oavsett om han fått i sig ännu mera alkohol efter olyckan. K.H. var den som ägde båten, han var båtvan och kände till farvattnen. Det verkar mindre troligt att han skulle överlåta båtratten till någon av de andra när de i mörkret gick genom Skurusundet. K.H. har inte heller kunnat uppge vem det i så fall skulle kunna

vara trots att han enligt egen uppgift stått alldeles intill. K.H. har också strax efter färden sagt till poliserna att det var han som körde båten. "Även om K.H. inte skulle ha varit den som i kollisionsögonblicket höll i båtens ratt så får han ändå med hänsyn till rådande förhållanden anses vara ansvarig för båtens framförande." (s.5)

Svea Hovrätts bedömning

HovR prövade om K.H. körde båten vid olyckstillfället eller innan dess, eller om han hade befälhavaransvar ombord samt om han var så alkoholpåverkad att han inte på betryggande sätt kunde utföra vad som ålåg honom.

K.H. var den som ägde båten och förde befälet ombord. Den som faktiskt förde båten gjorde det med K.H:s medgivande. Om K.H. skall anses vara befälhavare beror på om han litar på att föraren klarar av sin uppgift med hänsyn till sjövana och nykterhetstillstånd. P.N. vittnade nu att han inte minns att han förde båten vid olyckstillfället men däremot att han gjorde det både dessförinnan och efteråt. Bevisningen visar nu ingen annan som båtförare under färden i Skurusundet fram till olyckstillfället än P.N., som följaktligen får antas vara den åt vilken H. överlämnat att föra båten i sundet. Enligt P.N:s vittnesmål bör HovR utgå ifrån att denne var sjövan nog att betros med att föra båten på egen hand och därvid själv efter omständigheterna avgöra i vad mån han behövde påkalla biträde av annan. Det var alltså försvarligt att K.H. överlämnade uppgiften till P.N. utan att sedan vaka över hur den fullgjordes.

Vad angår K.H:s alkoholpåverkan kommer HovR till samma slutsats som Tr. Det är alltså styrkt att K.H. var så berusad under färden att han inte på ett betryggande sätt utföra sjösäkerhetsmässigt väsentlig uppgift ombord. Under omständigheterna kan man även fundera på om P.N. var nykter nog att föra båten på ett betryggande sätt. Men då det inte finns någon bevisning om P.N:s berusning, då man ej gjorde utandningsprov på honom, så kan man inte heller fälla honom för onykterhet.

Det är alltså oklart vem som körde båten. Bevisläget tillåter inte någon säker slutsats om ansvarsförhållandena ombord. I brist på klarhet i förhållandena kan H. inte heller fällas till ansvar för det att han vid detta tillfälle var för onykter för att kunna gripa in som befälhavare på ett sjösäkerhetsmässigt betryggande sätt. "Med ansvarsförhållanden och bevisning sålunda bedömda skall K.H. (*förf. förkortning*) helt frikännas från ansvar i saken." (s.5)

5.6 Fall F - Svea Hovrätt B 1795-88 (RH 1988:131)

Denna dom är även känd under namnet "Gräsödomen". S.E. lånade av sin mor en fem meter lång träbåt, försedd med en 50 Hk utombordsmotor. Tillsammans med en kamrat gjorde de en färd med båten omkring Gräsön vid Öregrund. Under färden förtärde han så mycket sprit att han blev så påverkad att han inte på ett betryggande sätt kunnat svara för att båten förts säkert. Båten kolliderade därför med ett förankrat timmersläp i närheten av Kärringö fyr. Båten kapsejsade och både S.E. och kamraten hamnade i vattnet där de löpte risk att drunkna.

S.E. hävdar att han på grund av alkoholförtäring inte kommer ihåg vad som hände, eller vem som körde båten vid tillfället. Dock var det huvudsakligen S.E. som förde båten under färden. Kamraten var varken förtrogen med båten eller med farvattnen, därför fick han endast föra ett tag, när de var ute till havs. Vid Espskärs brygga drack de en hel del sprit och öl. Båda blev berusade. Därefter färdades de mor Bjurö, en knapp sjömil därifrån. S.E. minns inte om det var han eller kamraten som framförde båten. Efter färden hade S.E. 2,10 promille alkohol i blodet.

Trs bedömning

Man kan ej med säkerhet anse det utrett att S.E. framfört båten efter alkoholförtäringen vid Espskärs brygga. Dock kan ansvar föreligga inte bara för den som framför en båt utan även för den som på båten fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. S.E. är den som tillhandahållit och haft ansvaret för båten. Han har, till skillnad från kamraten, varit förtrogen med båten och med farvattnen. "Enligt tingsrättens mening har S.E. därför haft en sådan ställning att det ålegat honom att fullgöra uppgift av det slag som avses i 325 § SjöL. Han har därvid varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker, att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom." (s. 2)

HovRs bedömning

Det framgår av utredningen att både S.E. och kamraten under färden varit så påverkade av alkohol att det kan antagas att ingen av dem på ett betryggande sätt kunnat föra båten. Däremot framgår det inte vem som förde båten, vilket åklagaren inte heller påstått. Det som skall tas ställning till är huruvida S.E. kan ha haft en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Då det är fråga om en mindre båt så kan denna framföras av endast en person. Normalt återstår det då inte någon uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss för någon annan ombord, vilket inte heller åklagaren har angett. "Då fullgörande av sådan uppgift är en förutsättning för ansvar

för sjöonykterhet skall Sonny E frikännas.” (s. 2)

Antingen var det S.E. som förde båten, eller så var det kamraten som gjorde det efter att ha blivit anförtrodd uppgiften av S.E. ”S.E. (*förf. förkortning*) kan alltså tänkas själv ha begått brottet sjöonykterhet eller ådragit sig ansvar för medhjälp till sådant brott av kamraten. Men åklagaren har inte påstått något av dessa tänkbara fall (Jfr NJA 1985 s 496). Han har i stället gjort gällande att S.E (*förf. förkortning*), redan genom att i ägarens ställe befinna sig ombord då båten fördes på sjön, ådragit sig ansvar för sjöonykterhet oavsett om båten faktiskt fördes av honom själv eller ej. Och detta synsätt kan jag inte ställa mig bakom.”(s. 3)

Skiljaktigheter i HovR

Nämndemannen Malm var skiljaktig och ville på de av Tr anförda skälen fälla S.E. till ansvar för sjöonykterhet.

6. RESULTAT

Nedan presenteras de resultat som genom rättsdogmatisk metod i kombination med intervjuer erhållits i rapporten, och som bidragit till den juridiska forskningen.

6.1 *Resultat rättsdogmatisk metod*

Doktriner, förarbeten, lagar och rättspraxis i ämnet har studerats. Här har framkommit att dagens SjöL är den samma i struktur och uppbyggnad som SjöL från år 1891, och trots att många ändringar och revideringar har gjorts, så bygger den fortfarande på ett nordiskt samarbete. Befälhavarens straffrättsliga ansvar på ett fartyg enligt gällande lagstiftning kan tyckas vara oändligt, då de aktuella lagarna är anpassade till yrkessjöfarten. Både SjöL, där sjöfyllerilagen ingår, och FartygssäkerhetsL gäller dock även för fritidsbåtar, så långt det är möjligt att tillämpa dem.

Sjöfyllerilagen (SjöL 20:4-5§§, eller gamla 325§) har blivit allt mera sträng med åren. Från att man i princip skulle vara inblandad i en olycka för att få något straff oavsett hur berusad du var år 1967, till dagens lagstiftning där man i princip skall hålla sig nykter om man framför fartyget eller har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Detta beror på att trafiken till sjöss har blivit tätare med åren, då fler och fler äger en fritidsbåt. Samtidigt har även yrkestrafiken ökat markant. I tillägg till detta har även motorkapaciteten ökat och farten likaså. Då detta är ett faktum har den allmänna åsikten om att alkohol och trafik inte hör ihop stärkts. Regeringen har även uttalat att det finns en önskan att anpassa sjötrafikens lagar till de som gäller för vägtrafiken.

En nedre promillegräns för sjöfylleri har man dock väntat med att införa ända fram till år 2010, jämfört med vägtrafiken som fick sin första nedre promillegräns för rattfylleri 1941. Detta kan bero på att det anses vara en känslig fråga, där många har olika uppfattningar om vad som är rimligt. Striden står mellan båtägare, tingsrätter, och universitet å ena sidan som inte tycker att någon nedre promillegräns behövs, och Rikspolisstyrelsen, Rättsmedicinalverket, Brå, Sveriges domareförbund och Folkhälsoinstitutet som anser att alkohol och trafik inte hör ihop å andra sidan. De åsikter emot en nedre promillegräns som har funnits, och som fortfarande finns är följande:

- Lagstiftningen gäller inte bara den som framför fartyget, utan även andra som utför uppgifter som är väsentliga för säkerheten ombord.
- Lagstiftningen gäller många olika typer av fartyg, även sådana som vanligtvis inte utgör någon fara så som roddbåtar och kajaker

- Fritidsbåtar används inte bara som transportmedel, utan också som bostad. Därför har man inte velat begränsa människors alkoholkonsumtion, då detta skulle begränsa deras frihet.

Efter två SOU:er, där den första fick så mycket kritik att det inte gick att formulera en prop. av den, blev det till slut en lägsta promillegräns vid 0,2 promille i blodet år 2010. Samtidigt fick sjöpolis och kustbevakning möjlighet att göra rutinkontroller av nykterheten på fritidsbåtar. Det är tydligt att den nya sjöfyllerilagen är en kompromiss där man inte har kunnat ta steget fullt ut. Man har valt ut ett segment av båttrafiken, nämligen fartyg längre än 10 meter samt fartyg som kan föras i en högre hastighet än 15 knop. Varför man valde denna gräns kan vara svårt att förstå. Det finns ingen som säger att en mindre eller långsammare båt inte skulle kunna orsaka tragiska olyckor.

Ett vanligt problem i samband med sjöfylleri är att fastställa vem som fört båten och vem som har befälhavaransvar i en fritidsbåt, då inte besättningen behöver mönstras. Lydelsen i SjöL 20:4 om den som *fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss* är inte lätt att förstå och vållar problem för både båtfolket, som inte vet vem som får lov att ta en öl till lunchen, och i viss mån även för rättsväsendet, som ibland får förlita sig på subjektiva iakttagelser av enskilda tjänstemän. Man kan dock säkert säga att den person som oftast skulle kunna tänkas vara den som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss är just befälhavaren, även om han eller hon för tillfället inte framför båten. Detta slår Hugo Tibergh fast i sin artikel SvJT, och det framgår även av äldre lagförarbeten att det är främst befälhavaren som anses ha denna väsentliga uppgift, även om andra personer ombord också kan komma ifråga.

I tillägg till detta ansåg regeringen år 1990 att straff för fylleri i första hand skulle komma ifråga för den som styr båten, när det gäller mindre båtar som kan framföras av endast en person. Denna lydelse i prop. 1990/91:128 komplicerar och förvirrar ytterligare. Om det då finns en berusad person ombord som har det yttersta ansvaret för resan, båten och passagerare ombord, och som för tillfället inte styr båten, så kan han alltså i enlighet med lagens förarbeten komma undan sitt straffansvar.

6.2 Resultat intervjuer

Här redovisas en sammanfattning av svaren på frågorna i intervjuerna samt även vad som framkom av övrigt intresse.

6.2.1 "Vad talar för respektive emot att man blir fälld för sjöfylleri om man har en uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?"

I frågan vad som talar för att man blir fälld för sjöfylleri var informanterna överens i många delar, och hade en gemensam syn. Orden *osjälvständig förare, hjälper föraren, ger instruktioner, föraren frågar om hjälp, föraren får instruktioner, föraren kan inte manövrera båten* tyder alla på samma sak, nämligen oskicklighet när det gäller att köra båt.

Åklagare von Reis nämner också en situation som kräver *nödvärdigt samarbete*. Och då menar han att om det krävs två personer för att framföra båten, till exempel på en segelbåt där det ofta finns flera sysslor att uträtta samtidigt, så skall båda dessa personer vara nyktra för att undvika straffansvar, inte bara den som styr.

Åklagare von Reis menar också att det ska finnas en *överenskommelse* om vem som är ansvarig för resan. Att man överlåter styrningen till någon annan när polisen dyker upp, för att komma undan en blåskontroll, accepteras inte. Då talar det för att man ändå straffas för sjöfylleri.

Sjöpolisbefäl Magnusson anser att om man överlåter befälhavaransvaret till någon som kan *hantera båten på ett klanderfritt sätt*, och som kan manövrera utan att få hjälp från någon annan ombord, så kan man undgå straffansvar.

Åklagare von Reis menar också att man, även om befälhavaransvaret är helt överlämnat, få lov att kommentera körningen och till och med ge förslag, utan att befälhavaransvaret återgår. Det krävs enligt den vägledande NJA-domen *väldigt starka order och direktiv* om ansvaret skall anses ha övergått till exempel till båtägaren, om denne har överlämnat befälhavaransvaret.

Det man kan fundera på är att ingen talar om befälhavarens viktiga uppgifter, som inte är en del av själva navigeringen, de som Hugo Tiberg tar upp om befälhavarskap och kommando i avsnitt 3.3.1. och som även redovisas i 3.5.2 om befälhavarens ansvar.

6.2.2 "Vad anser du om lagens tillämplighet?"

När det gäller denna fråga var informanterna kluvna. Åklagare von Reis ansåg att det hela var *enkelt* och inte ställde till med några problem för honom.

Sjöpolisbefälet Magnusson tyckte också att lagen var bra, även om den helst skulle omfatta alla motordrivna fartyg samt segelbåtar:

”Ta en snipa, sju knop, väger åtta ton. Det är inte lätt att få stopp på den med den lille propellern. Och manöverförmågan är inte heller särskilt bra... Så jag tycker att det är lite olyckligt att gränsen blev lite för hög. Vi skulle fått blåst på alla. Både motorbåtar och segelbåtar.”

Kustbevakningens brottsutredare Belfrage var mera negativt inställd till lagens tillämplighet. Han ansåg att den var svår att tillämpa då den är oklar. Detta leder till att man är beroende av subjektiva bedömningar, vilket leder till risk för godtycklighet. De problem Belfrage ansåg finnas är bl.a:

- Svårt att tolka vem som har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.
- Svårt att se om båten är större eller mindre än 10 meter.
- Omständigt att bevisa att båten kan föras snabbare än 15 knop.
- Svårt att fastställa om det krävs mer än en person för att manövrera den båten, eller om en person både kan köra och navigera samtidigt.
- Svårt att veta om föraren fått konkreta order eller bara ett förslag.

Belfrage menar att det hade varit bättre om man tog bort kriterierna 10 meter och 15 knop till att gälla alla båtar. Han ansåg även, till skillnad från von Reis, att det var enklare att applicera lagen på handelssjöfarten.

6.2.2 Övrigt av intresse

Sjöpolis Magnusson framförde några andra förslag för att förbättra sjösäkerheten. Han hade ett önskemål om obligatoriskt förarintyg, där man även lär sig manövrera sin båt, samt att det hade varit bra om alla använde flytväst med stöd för huvudet.

6.3 Resultat Rättsfall

Befälhavaransvar

Vad som enligt rättsfallen talar för att ansvar som befälhavare ej kvarstår vid ett åtal för sjöfylleri kan sammanfattas som följer:

- Båten kan föras av en person, och man tror att ägaren inte styrt båten vid den aktuella tidpunkten (se fall A, B, eventuellt E och F).
- Överenskommelse innan avresa (se fall A, B)

- Överlämning har skett på ett formellt och informativt sätt (A).
- Överlämning har skett till en kompetent person (A eventuellt E)
- Föraren medveten om sitt ansvar (A).
- Skyll på varandra om vem som kört, alternativt säg att du har glömt det (E och F)

Det är även intressant att man kan överlåta befälhavaransvaret och sedan ändå ge instruktioner (så länge det inte handlar om order) utan att man för den sakens skull anses vara ansvarig för dessa instruktioner.

Vad som enligt rättsfallen talar för att ansvar som befälhavare kvarstår vid ett åtal för sjöfylleri kan sammanfattas som följer:

- Förande av båt på ett sätt som påkallar uppmärksamhet. Detta leder till vittnen som kan tala om att du varit onykter och att det faktiskt var du som framförde din båt. (C)
- Endast delvis överlämnade av ansvar, medan du själv utför en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Sedan slår du dig ner och börjar dricka alkohol. (D)

Uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Vad som enligt rättsfallen talar för och emot att man anses ha en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss sammanfattas fall för fall nedan:

I fall A frias "ägaren", det vill säga den som fått låna båten, från att ha haft en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss då:

- Det ansågs bevisat att ägaren inte fört båten.
- Båten kunde föras av endast en person.
- Överlämning har skett på ett riktigt och informativt sätt.
- Överenskommelse redan innan avresan.
- Chauffören var medveten om sitt ansvar.
- Den nye befälhavaren var sjövan och tvivlade inte på att han skulle klara av uppdraget.

I detta vägledande rättsfall spelar det ingen roll att ägaren ropar till föraren att han ska öka farten, då detta ses som en naturlig reaktion, och inte en instruktion.

I fall D fälls "ägaren", den som fått låna båten, för att han haft en uppgift av väsentlig betydelse för

säkerheten till sjöss då:

- Ägaren haft det övergripande ansvaret för säkerheten ombord på båten.
- Överlämningen anses inte ha gällt hela befälhavaransvaret, utan bara delar av detta, det vill säga endast styrningen av båten. Här hänvisar man till NJA 1991:363 (Fall A) och RK 1988:131 (Fall F) hur ett överlämnade av befälhavaransvaret ska gå till.
- Då ägaren vidtog åtgärder ut sjösäkerhetssynpunkt anses det bevisat att hans ställning ombord är av sådan art att han fullgjorde en uppgift som var av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Att ägaren ansåg att han hade överlämnat ansvaret till sin vän gör ingen skillnad i detta fall.

I fall E frias ägaren trots att det anses bevisat att han ej på ett betryggande sätt kunde utföra sin sjösäkerhetsmässigt väsentliga uppgift ombord, och trots att man ej kunde fastställa vem som kört båten eller andra ansvarsförhållanden ombord. Orsaken till detta var:

- Han kan eventuellt ha lämnat över befälhavaransvaret till en kompetent person som han litar på. Detta är dock ej bevisat! Dessutom var denna tilltänkta person också betänkligt berusad, men man missade att göra alkoholtest på honom då ägaren från första början sade att det var han, ägaren, som framfört båten vid den kritiska tidpunkten.

I fall F frias "ägaren", i detta fall ägarens son, och även kamraten, trots att man i Tr ansett att han haft en väsentlig uppgift för säkerheten till sjöss, och trots att de två kamraterna under färden har varit så påverkade av alkohol att det kunde antagas att ingen av dem på ett betryggande sätt kunnat föra båten. Denna slutsats drog HovR då:

- Det handlar om en mindre båt som kan föras av endast en person.
- Normalt återstår det då inte någon uppgift som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss för någon annan ombord.
- Man kunde inte utröna vem som fört båten vid den aktuella tidpunkten, och därför kan man inte bevisa vem som var den ende som kan ha ett ansvar på en mindre båt som kan föras av endast en person.

Denna slutsats antas bero på ett misstag från åklagarens sida, vilket man kan utläsa i följande citat:

"S.E. kan alltså tänkas själv ha begått brottet sjöonykterhet eller ådragit sig ansvar för medhjälp till sådant brott av kamraten. Men åklagaren har inte påstått något av dessa tänkbara fall (Jfr NJA 1985 s 496). Han har i stället gjort gällande att S.E., redan genom att i

ägarens ställe befinna sig ombord då båten fördes på sjön, ådragit sig ansvar för sjöonykterhet oavsett om båten faktiskt fördes av honom själv eller ej. Och detta synsätt kan jag inte ställa mig bakom.”

7. DISKUSSION

Här nedan diskuteras intressanta resultat som framkommit i studien, samt Lege ferenda, alltså hur lagen borde vara formulerad. Även metod och källor kommer att diskuteras.

7.1 Resultatdiskussion

7.1.1 Argumenten emot den nedre promillegränsen

Ett av argumenten mot en nedre promillegräns var att en fritidsbåt ofta används som bostad. Men bara för att man bor i båten är det ingen rättighet att framföra den i berusat tillstånd och på detta sätt utsätta medtrafikanter och passagerare för fara. En fritidsbåt kan i detta fall jämföras med husbil. Det är väl inte någon vettig människa som skulle hävda att det är deras rättighet att köra sin husbil i berusat tillstånd ute på vägarna, och att deras frihet skulle bli begränsad på grund av vägtrafikens promillegräns?

7.1.2 Gott sjömanskap

I intervju med sjöpolisbefäl Magnusson nämns att det i lagen inte framgår att man ska kunna manövrera båten. Inte heller i de behörighetsgivande utbildningarna (förarintyg och kustskepparexamen) behöver man visa upp att man kan manövrera en båt. Men detta bör väl ändå vara en del av gott sjömanskap, att man till exempel kan backa åt rätt håll? Begreppet gott sjömanskap kan betyda många saker då det är ett rekvisit som är situationsbetingat. Det är inte en universell term som är lätt att förstå sig på. Det finns gott om rättspraxis som omfattar gott sjömanskap, men själva betydelsen varierar från fall till fall och det kan betyda vad som helst och ingenting. Trots detta kan man bli straffad med fängelse om man brister i gott sjömanskap.

7.1.3 Lagens mål och syfte

Lagen syftar till att öka säkerheten till sjöss, och målet är att färre människor ska dö eller skadas till sjöss varje år. Detta är ett mycket gott syfte, och ett väldigt bra mål. Frågan är hur väl man har lyckats med att nå dessa mål. I denna rapport presenteras ingen färsk statistik, där man kan se hur det gått på denna front, och det var heller inte syftet med rapporten. Men i prop. 1990/91:121 framgår att de flesta olyckor med fritidsbåtar som ledde till att personer omkom skedde i mindre insjöar. Har man

kunnat förebygga detta genom denna preventiva alkohol lagstiftning? Har det funnits resurser till att övervaka alla dessa insjöar i vårt avlånga land?

7.1.4 Mindre båtar som kan framföras av endast en person

Man kan diskutera om denna formulering i prop. 1990/91:128 har fört med sig något gott över huvudet. Den leder ofta till att båtägaren undgår ansvar, även om det de facto är denne som har det övergripande ansvaret för säkerheten ombord. Det kan verkligen diskuteras om det är det bästa för sjösäkerheten att godkänna att en helt oerfaren förare sitter bakom ratten för syns skull, om polis eller kustbevakning skulle råka komma förbi, medan ägaren avnjuter lite för många öl i aktern.

7.2 Lege ferenda

Hur borde då lagen se ut? I dagsläget finns lagtext och förarbeten som säger en sak. En professor i sjörätt som har åsikter om hur lagen borde tolkas, och våra domstolar som tolkar på ett annat sätt. Detta kan inte betyda annat än att lagen är oklar, och att den erbjuder allt för många tolkningsalternativ. För att förenkla tolkningen av lagen föreslås följande förändringar:

I lagtexten görs ett tillägg. *Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även befälhavaren och den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.*

För att ytterligare förbättra säkerheten till sjöss föreslås även att utbildningskrav införs för att få framföra ett fartyg med motor eller segel. I utbildningen skall man få prova på enklare manövrering, så som att gå till och från kaj, backa åt rätt håll och så vidare. Detta leder även till ytterligare likheter med den lagstiftning som finns för vägtrafiken. På detta område kan det även vara intressant att titta på andra europeiska länder, och se hur det ser ut där.

I övrigt borde sjöfyllerilagen gälla alla fartyg, stora som små. Stycket i prop. 1990/91:128 gällande *små båtar som kan framföras av endast en person...* borde strykas, så att det är upp till respektive domstol att fastställa vem som är ansvarig för framförandet och säkerheten ombord.

Det som troligt vis skulle rädda flest människoliv är om alla bar en väl fungerande flytväst, med stöd för huvudet. Däremot är det tveksamt om lagstiftning på detta område är rätt väg att gå. Detta då det skulle kräva en anseelig mängd resurser för att hålla efter en sådan lag. Man får istället hoppas

att människor på eget initiativ kan ta på sig en flytväst. Mera information och utbildning kanske kan hjälpa här.

7.3.1 Metoddiskussion

7.3.2 Valdes rätt metod?

Den metod som valts är den traditionella rättsdogmatiska metod som är vanlig att man använder i juridisk forskning. Resultatet av denna metod är tillfredsställande, och andledning att välja en annan metod har ej funnits.

De komplimenterande intervjuerna var mycket intressanta, men då frågeställningen förändrats något under processens gång, så täckte svaren på intervjufrågorna bara delar av den slutliga frågeställningen. De har ändå tillfört intressanta fakta till studien, då de ger en inblick i hur verkligheten ser ut för dem som arbetar med bevakning av sjöfylleri. Deras åsikter har varit värdefulla.

7.3.2 Hade ett annat resultat kunnat uppnås med en annan metod?

Man kan givetvis inte utesluta att något annat resultat skulle kunna uppnås med hjälp av en annan metod, men det resultat som framkommit kan anses vara ett resultat som visar verkligheten på ett trovärdigt sätt.

7.3.3 Källkritik

Tillförlitligheten hos de använda källorna bör alltid övervägas. Tryckt material, särskilt sådant som hämtats från internet, måste bedömas huruvida de är sakliga och objektiva. Det kan vara särskilt svårt att utvärdera webbkällor eftersom den som skriver kan låtsas vara någon helt annan. En bra fråga att ställa sig inför det material man fått fram är: Vem skriver vad för vem, när var och hur?

Alla förarbeten, lagar och propositioner har granskats och värderats. Lagtext från internet har verifierats mot den tryckta versionen, som kan antas vara en trovärdig och relevant källa. Prop:ar och SOU:er har laddats ned i form av en PDF-fil som enligt Sveriges Riksdag skall vara helt korrekt. Ds. har granskats i tryckt version. Så även de doktriner som använts. Övriga webbkällor är tagna från sidor med hög trovärdighet.

Rättsfallen hittades med hjälp böcker och artiklar skrivna av Hugo Tiberg, professor emeritus i sjö- och transporträtt. Författaren utgår ifrån att Hugo Tiberg är en trovärdig och relevant källa, med god kunskap i ämnet då han skrivit ett flertal böcker och artiklar med inriktning mot befälhavaransvar och sjöfylleri. Här har författaren hittat grundinformation om intressanta rättsfall, när händelserna inträffat och vilken tingsrätt som handlagt ärendet. Utifrån dessa uppgifter har i de flesta fall rätt myndighet kunnat kontaktas för att få fram domar eller förundersökningar som innehållit fullständig och korrekt information. Något som möjligen kan ses som problematiskt är att antalet domar som kunnat uppbringas kan betraktas som något få i antal. Om fler domar hade refererats kanske ett tydligare resultat hade kunnat presenteras.

Informanterna i intervjuerna anses även de vara tillförlitliga utifrån att frågorna baseras på att de berättar utifrån vad de själva, i sin befattning, anser om SjöL och hur den tillämpas. Anledning till oriktiga påståenden från informanternas sida tros ej föreligga.

8. SLUTSATS

Här redovisas slutsatsen i rapporten, med utgångspunkt i frågeställningarna.

8.1 *Vad säger rättskällorna om vem som har befälhavaransvar på fritidsbåt?*

- I lagstiftningen framgår inte vem som har befälhavaransvar.
- I lagstiftningen framgår inte heller om det ska finnas en befälhavare ombord. Man utgår bara från att det skall finnas en sådan på alla typer av fartyg, precis som att man utgår från att en bil har en förare.
- I SjöL, som gäller för alla typer av fartyg, framgår det dock med all tydlighet att den befälhavare, som man utgår ifrån finns, har många tunga ansvarsbitar, som kräver en hel del kunskap och erfarenhet, även om man inte kräver någon formell utbildning.
- I en prop. från 1990 nämns att då det gäller mindre båtar som kan framföras av endast en person torde straff för sjöfylleri *i första hand* komma i fråga för den som styr båten. Även i sådana fall *kan dock annan person som finns på båten ha ett sådant ansvar* för färden att det kan komma i fråga att döma honom för sjöfylleri. Detta har lett till att flera domstolar regelmässigt endast utdömt ansvar till den som styr en fritidsbåt. Detta har dock inget stöd i lagen, och grundar sig endast på en kommentar i en prop. som ingen riktigt vet varför den skrevs in där. Enligt professor Hugo Tibergh har domstolarna tagit alldeles för stor hänsyn till denna kommentar. Domstolarna borde i stället utreda från fall till fall vem som kan tänkas vara ansvarig för färden.
- Om inget annat avtalats, så skall det normalt vara båtens ägare som anses vara befälhavare, om han eller hon finns ombord. Om ingen ägare finns ombord är det den person som har lånat eller skrivit på hyreskontraktet till båten som har befälhavaransvaret.
- För att en befälhavare ska kunna överlämna hela befälhavaransvaret till en annan person, så ska det ske på ett ordnat och informativt sätt, där den nya befälhavaren får utförlig information om hur båten fungerar, kännedom om det geografiska området de vistas i, position i sjökortet och information om vilken säkerhetsutrustning som finns ombord. Det ska finnas en överenskommelse.

- Om avsikten för överlämnandet inte är menat för hela befälhavaransvaret, till exempel styrningen, eller om överlämnaren bestämmer sig för att utföra andra uppgifter som är väsentliga för säkerheten till sjöss under tiden, så betraktas överlämnandet som för endast en del av ansvaret, och överlämnaren behåller det övergripande befälhavaransvaret.

8.2 *Vad säger rättskällorna om innebörden av att ha en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss?*

Enligt SjöL 20 kap. 4 § skall både den som framför och den som har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss straffas för sjöfylleri. Det framgår dock inte vilka dessa personer kan tänkas vara. I SOU 2006:12 Rattfylleri och sjöfylleri och SOU 2001:30 Sjöfylleri framgår att för handelsflottans del innebär detta förutom befälhavaren till exempel tjänstgörande lots, maskinchef, styrman, maskinist, radiotelegrafist, rorgångare och utkiksman.

Vad detta innebär för fritidssjöfarten är svårare att uttyda. Enligt professor Hugo Tiberghin omfattas definitivt befälhavaren av detta begrepp, då de flesta av hans uppgifter består av detaljer som har en väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss (s. 20). Av intervjuerna kan man uttyda att alla som hjälper föraren med navigeringen eller liknande anses ha en uppgift av väsentlig betydelse av säkerheten till sjöss.

Det enda rättsfall som påträffats i denna rapport, där någon fällts för att ha haft en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, är fall D. Där har man även refererat till de resonemang som förts i fall A och fall F. Den person som lånade båten anses från början vara befälhavare. Sedan lämnar han över till sin kompis, medan han själv utför diverse uppgifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Där efter börjar han dricka alkohol. I detta fall står det klart att den ursprungliga befälhavaren endast lämnat över styrningen av fartyget, och inte hela befälhavaransvaret. Detta trots att det handlar om en liten båt som kan framföras av endast en person. Detta fall överklagades till HD, men där valde man av okänd anledning att inte ta upp fallet.

9. VIDARE ARBETE

- Kan all säkerhetsbesättning tänkas ha en uppgift som är väsentlig för säkerheten till sjöss? Det kanske man inte kan anse under normala förhållanden, en vid en nödsituation har till exempel cateringpersonal på ett passagerarfartyg många väsentliga uppgifter att sköta. De kan till exempel ha ansvar för utrymning av fartyget, ansvar för livflottar och livbåtar med mera. Då det är svårt att förutse när en nödsituation kan tänkas uppkomma, så kan det vara intressant att fråga sig om inte alla som har en uppgift i säkerhetsorganisationen ombord enligt lag borde räknas in i den kategori som har en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.
- Hur ser rättsfallen ut på detta område för handelsflottan? I förarbetena till lagen nämns förutom till exempel tjänstgörande lots, maskinchef, styrman, maskinist, radiotelegrafist, rorgångare och utkiksman som personer som skall hålla sig nyktra ombord. Gäller detta endast när de är i tjänst, eller gäller det alltid? Som tidigare nämnts, så är det svårt att förutse när in nödsituation skulle kunna inträffa. Det skulle relativt lätt kunna sluta med katastrof om dessa personer vid ett sådant tillfälle var berusade.
- Hur har den nya sjöfyllerilagen lyckats med att minska olyckor med dödlig utgång till sjöss? Om något år eller två hade det varit intressant att titta på olycksstatistiken för att se hur den nya lagen har påverkat alkoholvanorna till sjöss.

10. REFERENSER

Rättskällor

Lagar:

Sveriges Riksdag (2012) *Fartygssäkerhetslag (2003:364)*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Sveriges Riksdag (2012) *Kungörelse (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Sveriges Riksdag (2012) *Sjölag (1994:1009)*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Sveriges Riksdag (2012) *Sjötrafikförordning (1986:300)*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Förarbeten:

Ask, B.(2009) En nedre promillegräns för sjöfylleri. *Regeringens Proposition 2009/10:76*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Freivalds, L. (1990) Om sjöfylleri m.m. *Regeringens Proposition 1990/91:128*

<http://www.riksdagen.se/> (2012-12-06)

Statens Offentliga Utredning 2006:12 *Rattfylleri och Sjöfylleri*. 2006.

Stockholm: Fritzes ISBN 91-38-22521-2

Statens Offentliga Utredning 2001:30 *Sjöfylleri*. 2001.

Stockholm: Fritzes ISBN 91-38-21437-7

Justitiedepartementet. (1990) Ds. 1990:52 *Sjöfylleri m.m.* 1990 Stockholm: Regeringskansliets

Offsetcentral. ISBN 91-38-10630-2

Doktriner:

Tiberg, H. (2011) *Marine Intoxication in Swedish Case Law – Sjöfylleri i svensk rättspraxis*.

Stockholm: Jure Förlag AB. ISBN 978-91-7223-442-0

Tiberg, H. (1989) Aktuella spörsmål, *Svensk Juristtidning*, 1989, ss. 377 – 389

Stockholm: P. A. Norstedt & Söners Förlag ISBN - finns ej.

Rättsfall:

HovR I Skåne och Blekinge	B 1052-95
Högsta Domstolen	B 34-91
Svea Hovrätt	B 1759-88
Svea Hovrätt	B 2608-96
Svea Hovrätt	B 2738-90
Svea Hovrätt	B 6335-11
Uddevalla Tingsrätt	B 1892-12

Övrigt

Böcker

Denscombe, M. (2009) *Forskningshandboken*.

Lund: Studentlitteratur AB

ISBN 978-91-44-05004-1

Grönfors, K. (1982) Inledning. *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, s. 9.

Stockholm: P A Norstedt & Söners förlag

ISBN 91-1-817702-6

Ihre, R. (2009) *Handbok i sjörätt*, ss. 41 – 44.

Stockholm: Instant Book AB

ISBN 978-91-85671-64-9

Ramberg, S., Utterström, B. (2008) *Fritidsskepparen*.

Stockholm: Nautiska Förlaget

ISBN 978-91-89564-54-1

Webbkällor

Bengtsson, L. (2012) Luddigt och provocerande. 2012. *Båtliv*. 2012.09.14

<http://www.batliv.se/blogg.asp?id=33>

(2012-10-23)

Lagen.nu (2012) *Om rättsinformation, rättskällelära och juridisk metod*.

<https://lagen.nu/om/rattskallor.html>

(2012-12-02)

Peczenik, A. (2003) Juridikens allmänna läror, *Svensk Juristtidning*,

<http://juridik.karnovgroup.se/product/20>

(2012-11-30)

Regeringen.se (2004) *Lagrådsremisser och propositioner*.

<http://regeringen.se/sb/d/1522/a/13506>

(2012-11-12)

Regeringen.se (2004) *Statens offentliga utredningar och kommittéer*.

<http://www.regeringen.se/sb/d/2461>

(2012-11-12)

Svensk Juristtidning (2012) *Om föreningen*.

<http://www.svjt.org/omforeningen/>

(2012-12-02)

Sveriges Riksdag (2012) *Departementsserien*

<http://www.riksdagen.se/>

(2012-12-03)

Sveriges Riksdag (2012) *Lag (1965:719) om säkerheten på fartyg*

<http://www.riksdagen.se/>

(2012-11-21)

Opublicerat material

Tiberg, H. et al (2009) Delegerat Befälhavaransvar: *Seminarium vid Institutet för Sjö rätt och Annan Transporträtt*. 28 oktober, 2009, Stockholm.