

SSD Sjösportens Samarbetsdelegation
af Pontins väg 6
115 21 Stockholm

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över ”Rattfylleri och sjöfylleri” (SOU 2006:12)

Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD) är ett samarbetsorgan mellan riksorganisationerna Svenska Båtunionen, SBU, Svenska Kryssarklubben, SXX och Svenska Seglarförbundet, SSF. Tillsammans representerar SSD landets över 1.000 båtklubbar med ca 250.000 medlemmar eller 700.000 aktiva båtmänniskor

Sammanfattning

Sjösportens Samarbetsdelegation, SSD anser att förslaget på att införa en nedre gräns på 0,2 promille för normalgraden av sjöfylleri för båtar som är längre än 7 meter eller går fortare än sju knop, bygger på felaktiga grunder, blir mycket svårt att förankra i allmänhetens medvetande och att det därför skall avfärdas.

SSD anser att nuvarande lagstiftning (sjölagen och 1.0 promille för grovt sjöfylleri) är fullt tillräcklig. Den innebär att det går att fälla personer, även om de har en lägre promille än 1.0 och den gäller för alla båtar.

SSD har ingen erinran mot att polisman eller polisiärt utbildad personal från kustbevakningen får göra alkoholutandningsprov när misstanke om brott föreligger.

Skall det införas en nedre gräns bör den vara densamma som i Norge, Tyskland och som rekommenderas av IMO (FN:s organ för sjöfart)

Sverige ligger fortfarande lägst i världen när det gäller dödsolyckor med fritidsbåtar och antalet olyckor har under de senaste åren minskat från ca 100 per år till nuvarande nivå som är 30 – 40 per år. När det gäller det totala antalet sjöräddningsfall så hålls den siffran också mycket låg, knappt tusen per år och så har det varit de senaste åren. De flesta olyckor med båt där någon omkommit har varit från båtar under 7 meter.

Huvudanledningen till dessa låga siffror är det fina arbete, i form av information och utbildning, som utförs av myndigheter, båtorganisationer och studieförbund. Detta arbete är uppmärksammat utomlands och flera länder försöker idag följa den svenska modellen, med ett ökat samarbete mellan intresseorganisation och myndighet. I detta arbete ingår propaganda för ett nyktert båtliv.

Det finns alltså ingen statistik eller inga sakliga skäl för att införa en promillegräns på 0.2 för båtar längre än 7 meter eller som går fortare än 7 knop.

Båttrafik - biltrafik

De motiv som framförs i utredningen, där man jämför båttrafik med biltrafik visar utredarens okunskap om hur båtlivet ser ut. Regeringen har i sin proposition om obligatorisk utbildning, båtregister och obligatorisk ansvarsförsäkring framhållit att det inte går att jämföra biltrafiken och båttrafiken. SSD delar regeringens synsätt och vill med bestämdhet framhålla att det inte är något argument att införa 0.2 promille på sjön bara för att man har det i biltrafiken.

Ökad olaglighet

Införs en lag eller en bestämmelse (0,2 promille) som nästan ingen av de som skall följa den tror på, får man en mycket dålig efterlevnad. Eller med andra ord blir det en väsentligt ökad olaglighet. Där med skapas en sämre tilltro även till viktigare lagar och bestämmelser, var vid följden blir en allt sämre allmän laglydnad. Dessutom måste det tillsättas en betydligt ökad övervakning. I båtlivets fall skulle det vara fler polisbåtar och mer polisiärt utbildade kustbevakningspersonal. En åtgärd som SSD bedömer är helt felaktig och mycket impopulär eftersom behovet av poliser på land är mycket större. Polisen har nyligen minskat antalet polisbåtar med motiveringen att kostnaden för att använda och bemanna dessa inte står i proportion till nyttan och att man för samma kostnad kan ha flera patrullerande poliser inne i samhället året runt.

Båten är en bostad

Det finns 250.000 övernattningsbara fritidsbåtar i landet och det finns ungefär lika många campingbåtar som användes vid dagsutflykter och helgturer.

Även om man i utredningen framhåller att ”nöd kan gå före rätt”, så skulle införandet av en promillegräns till 0,2 innebära att många, många människor vid ett oväntat väderomslag, utan egen förskyllan skulle bli lagbrytare. Följden skulle bli många juridiska tvister och problem.

Enade bestämmelser i Norden

Det är mycket vanligt att man med fritidsbåt färdas mellan de nordiska länderna. Det blir också fler och fler båtturister från Europa som färdas inom de nordiska länderna.

I utredningen redovisas att det är olika bestämmelser i alla de nordiska länderna och även Tyskland. Det är inte bara promillegränsen som är olika utan också regler om båtarnas storlek, farter och bedömningen av risk för annans säkerhet.

SSD uppfattar att om vi i Sverige håller fast på den inslagna kursen med information och utbildning, samt behåller nuvarande regler, så finns det möjligheter att de övriga Nordiska länderna kommer efter. Finland är redan en bit på väg.

Alkoholutandningsprov

Båtorganisationerna i Sverige arbetar för ett nyktert båtliv och vi vill inte se kraftigt berusade människor vingla ned i sin båt och köra iväg ut på fjärden med risk för eget och andras liv.

SSD har alltså ingen erinran mot att polis eller polisiärt utbildad personal från kustbevakningen får göra alkoholutandningsprov när misstanke om brott föreligger.

Däremot anser vi det inte vara motiverat eller främjande för sjösäkerheten med generella rutinmässiga alkoholutandningsprov. Till sjöss är det inte bara att vinka in eller borda en båt för att utröna vem som är befälhavare och sedan låta vederbörande blåsa för att på en skala se om han/hon är kompetent att föra båten. Så enkelt fastställs inte om en person är kompetent att vara befälhavare och eller att föra båten. Det är en av orsakerna till att vi har nuvarande lagstiftning och som hittills har visat sig fungera väl, när den tillämpas.

Svenska Båtunionen

Svenska Kryssarklubben

Svenska Seglarförbundet

Ingarö 2006.05.12

För Sjösportens Samarbetsdelegation – SSD

Staffan Högardh