

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande från Svenska Kryssarklubben, Diarienummer Ju2019/03808/L5

Remissvar avseende sjöfylleri (Ds 2019:22)

Sjösportens samarbetsdelegation (SSD) har ombetts yttra sig om ovannämnda utredning. Samarbetsdelegationen som består av Svenska Båtunionen, Svenska Seglar Förbundet och Svenska Kryssarklubben, sammanträffar ej längre, och Båtunionen har ingett ett eget remissvar, varför Kryssarklubben här inger sitt eget svar, begränsat till sjöfyllerifrågorna.

Kryssarklubben har bitt sin tidigare styrelsemedlem Hugo Tiberg, som är specialiserad på dessa frågor, om ett rådgivande utlåtande (bilaga 1), vilket jämte underbilagor 2,3 och 4 bifogas till detta svar. Kryssarklubben instämmer i utlåtandet (bilaga 1) och vill med hänvisning därtill särskilt framhålla följande.

Närmare om 0,2p.-regeln

Kryssarklubbens invändningar avser väsentligen 0,2-regeln, som innebär att straffbart sjöfylleri ska antas bestå för vissa båtar ända från den påverkansgraden. Regeln är hämtad från bilregler och överförd till båtvärlden utan påvisad likhet i riskområde.

Utredningens sammanfattande omdöme att det helt skulle saknas behov av lagändring är ohållbart. Det under Slutsatser (9.8.) angivna förhållandet att sjöfylleribrotten nedgått är en direkt följd av att de införts 2010. Uppgiften om minskade dödsfallssiffror är ej relaterad till en konstaterad minskning i båtanvändning för den aktuella tiden och svarar reellt mot en ökning (bilaga 1 s. 2). Påståendet om likhet med omgivande länders regler är missvisande. Kryssarklubben förespråkar i detta remissvar just en sådan likhet.

Utredningen har i sin bedömning ej heller beaktat de avigsidor som anförts mot lagstiftningen. Tillämpningstiden sammanfaller med en nedgång i svenskt båtliv (bilaga 1 s. 2), varvid ett samband inte kan uteslutas. I en del situationer har lagregeln såsom den kommit att tillämpas rentav medfört ökade risker för sjösäkerheten (bilaga 1 s. 2). Kryssarklubben anser det vara tid att sådana nackdelar åtgärdas.

Ökade kontroller mm

Kryssarklubben har inga invändningar mot den skärpning av nykterhetskontroll som införts i anslutning till 0,2p.-regeln. Vi inser även att det med hänsyn till kontrollsvårigheter vid båtfart kan finnas en osäkerhet som kan rymma reellt högre alkoholpåverkan än som uppmäts (jfr utlåtandet bilaga 1 vid fn 12 och 24). Av sådan anledning, och för samordning med grannländers lagregler, stödjer Kryssarklubben utlåtandets rekommendation att 2010 års sjölagsändring inte helt avskaffas, utan att gränsen för regelns tillämpning justeras.



Kryssarklubbens rekommendation

Kryssarklubben rekommenderar att gränsen i sjölagen 20:4 ändras från en nedre gräns av 0,2 promille till 0,5 promille och motsvarande gräns i utandningsluften.

Kryssarklubben noterar att olägenheter föranletts av en hård dragen tolkning av sjölagens ovannämnda regel, särskilt rörande nödsituationer och båtars fartkapacitet. Kryssarklubben rekommenderar i första hand att dessa frågor löses genom klargörande uttalanden vid den begärda lagändringen (jfr bilaga 1 s.5).

Peter Follin
Ordförande Svenska Kryssarklubben

Bilaga 1, underlag till Svenska Kryssarklubbens yttrande Diarienummer Ju2019/03808/L5**Utlåtande från sakkunnig Hugo Tiberg**

Jag har ombetts att för Svenska Kryssarklubben (SXX) lämna synpunkter till remissvar avseende ovanstående betänkande. I huvudsak kan hänvisas till vad jag tidigare anfört och vilket legat till grund för SBU:s och SXX:s tidigare synpunkter (*Kommentar*, bil. 1), men efter närmare läsning av betänkandet och fortsatt praxisgenomgång kan sammanfattningsvis sägas: SXX torde, för fritidsbåtlivets del, finna att utredarens bedömning, att det inte skulle finnas något som helst skäl till ändring, grundas på otillräckligt material och bristande analys och att det bortser från den kritik som anförts från båtorganisationer och sakkunniga.

Utredningen har i synnerhet inte som särskilt problemområde *urskilt det nya legalansvaret i området 0,2 till 1 promille* för snabbare och större båtar (forts. "0.2-regeln"), vilket har varit ett genomgående föremål för kritiken, och den har inte heller övervägt i vilken mån angivna förbättringar i sjösäkerheten kunnat tillskrivas annat än skärpta ansvarsregler, såsom en allmänt *ökad kontroll med en införd möjlighet till sållningsprov*, vilka regler inte mött kritik. I sin rekommendation har utredningen inte heller beaktat att den nämnda regelskärpningen har fått *negativa effekter*, såsom medverkan till en konstaterad *minskad båtavvändning* och i en del situationer rentav *försämrad säkerhet*. Utifrån sådana överväganden bör SXX ifrågasätta den bild av en alltigenom lyckad lagändring på båtlevets område som utredningen velat förmedla.

1. Riskvärdering för området för 0,2-regeln

Legalansvaret från 0,2 till 1 promille har utformats på grundval av bilregler, där risker och marginaler är annorlunda än vid vanlig båttrafik, såsom genomgående har framhållits av båtorganisationerna redan i svar på det ursprungliga förslaget. Det finns tillgång till åtskilligt material härom.

Risker vid förande av båt i alkoholpåverkat tillstånd har studerats av Sjärrättsinstitutet vid Stockholms universitet på grundval av ca 350 domar, såsom redovisats i artikeln *Riskbild och straff vid sjöfylleri*, Svensk Juristtidning 2013. Här framstår ingen mätbar riskökning i området 0,2–1 promille jämfört med 0 promille, medan riskerna har visat sig öka påtagligt i området därutöver ("*grovt sjöfylleri*").

Studien har nu följts upp med drygt 120 rättsfall från år 2013 t.o.m. 2019, som bekräftar slutsatserna i "*Riskbild*". Av här upptagna 47 fall i området *vanligt sjöfylleri* (0,21 p.) redovisas 44 fall utan anmärkning på båthanteringen, 3 med sammanhängande sekundärbrott (2 fortkörningar och 1 mörkerkörning) och inget enda skadefall.¹ Av *grovt sjöfylleri* redovisas 77 fall, och av dessa visar 24 sekundärbrott av skilda slag, medan 16 medfört skador, vari ingår ett dödsfall.²

¹ Eftersom riskbedömning måste ske efter sannolikhet och inte enligt rättssäkerhetsbedömning utgår här från troliga siffror, särskilt när uppmätta halter får antas ha nedgått starkt pga sena mätningar (nedan i texten), liksom när en uppmätt halt är överdriven till följd av godtagen men reellt osannolik eftersupning (även härom mer nedan i texten s. 4).

² Betänkandets totala dödsfallstal avser till stor del små båtar som ej täcks av 2p-regeln och är f.ö. sällan trafikrelaterade; vanligast angivna orsak är hopp till eller från brygga.



Ett preliminärt grundmaterial till den tillkommande studien bifogas här (bil. 2) jämte sammanställning (bil. 3). Studien bekräftar tidigare angivelser att området 0,2–1 promille inte medfört någon mätbar riskökning,³ medan området från 1 promille och uppåt visar en markant sådan ökning.

2. Negativa effekter av 0,2-regeln

I området 0,2 till 1 promille, som till stor del inte kan ses som berusning utan vanligt måltidsintag, ger sådan kriminalisering ett markant genomslag genom att *avhålla från båtfart*. För fritidsbåtfolk i allmänhet kan den minska båtintresse och båtinnehav, medan den för båtberoende öbor snarare leder till minskad användning av de båtar man har och behöver. Transportstyrelsens Båtlivsundersökningar 2010 och 2015 redovisar nedgång både av båtinnehav⁴ (881.000 till 756.500 sjödugliga) och båtanvändning (från 21,8 milj. dagar till 13,8 milj.).⁵ Det kan även noteras att medan Sverige år 2010 uppgavs jämte Norge och Finland ha bland världens högsta båttäthet med ca 8 vuxna per båt, anges siffran 2019 ha nedgått till 13 per båt, medan Norge och Finland fortsatt att behålla den angivna tätplatsen.⁶

Utredningen har som positiva effekter av lagstiftningen nämnt bl.a. sjunkande olyckstal utan att relatera dessa till den nedgående båtanvändningen. Som en positiv verkan av lagstiftningen uppges bl.a. en årlig nedgång i antalet omkomna i båtolyckor. För åren 2010 och 2015 anger utredningen sålunda en dödfallsminskning från 40 till 30 personer, alltså med 25%, utan att notera att Transportstyrelsens Båtlivsundersökningar för samma år visar en sjunkande båtanvändning från 21,8 milj dagar till 13,8 milj, dvs med ca 40%, vilket sammantaget innebär en *ökad dödsiffra* per dag till sjöss. För åren efter 2015 finns ännu inte något båtanvändningstal, och det är inte möjligt att av fortsatt sjunkande dödsiffror dra några slutsatser om lagändringens eventuella verkan på båt fartssäkerheten.

Även om en reellt sjunkande skadefrekvens kunde visas för tiden från den nya lagstiftningen finns det inget skäl att den skulle bero på 0,2-regeln. Minskade skador framstår som en del i en utveckling som pågått i många år bl.a. till följd av ett ihärdigt sjösäkerhetsarbete bl.a. från båtorganisationerna.⁷ Om en betydande dödsfallsnedgång angiven för 2018 (från 21 till 14) visar sig fortsätta, lär en sådan utveckling, som utredningen själv framhållit, till stor del kunna hänföras till den ökade kontroll som möjliggjorts av ökade insatser och inte minst av införandet av slumpmässiga kontroller med sållningsprov.⁸

I en del situationer kan den nya regleringen som sagt rentav *försämra sjösäkerheten*. Det rör fall där båtfart med låg promille får anses klart säkrare än att avstå därifrån. I tidigare remissvar har uppmärksamats att "påverkad" flyttning av en båt från ett läge som väntas bli utsatt inte tillåts ske förrän det uppstått en *nödsituation*, fastän flyttningen naturligtvis

³ Att antalet domar för vanligt sjöfylleri minskat markant i materialet kan antas bero på att dessa jämförelsevis triviala fall får och nu oftast faktiskt upptas genom strafföreläggande enligt RB 48:4 istället för rättegång. Dessa senare ingår inte i sjörättsinstitutets material.

⁴ Båtlivsundersökningen 2015 s.15 jfr Båtlivsundersökningen 2010 s.10.

⁵ Båtlivsundersökningen 2015 s. 65 jfr Båtlivsundersökningen 2010 s. 18. Även om användningsnedgången delvis tillskrivs sämre sommarväder 2015 kan den inte gärna sakna samband med nedgången i båtbeståndet

⁶ Sweboat Fakta om båtlivet 2010 samt 2019 med hänvisning till ICOMIA, Folkmängd och fritidsbåtar 2015.

⁷ Jfr Utredningen ss. 226–227.

⁸ Se Utredningen särskilt pkt 9.3. s. 224.



mycket säkrare sker under lugna förhållanden.⁹ Andra exempel på denna olyckliga tillämpning är när en anlita helnykter förare visar sig inte klara tilläggning vid resans slut så att den kunnigare ägaren nödgas ta över; inte heller sådant ger ansvarsfrihet vid ägarens eventuella alkoholpåverkan.¹⁰ Liknande frågor gäller båtplatsbyte på order av en hamnfunktionär, eller där platsägaren anländer och kräver sin plats.¹¹

3. Bedömningsproblem

Det kan vid sjökontroller vara svårt att ta prov på plats, så att en misstänkt måste föras iland för detta, varvid alkoholhalten kan ha sjunkit, med en osäkerhet som av brottmålsskäl ska räknas den misstänkte tillgodo. Det gäller inte minst vid olyckor¹² och medför att en riskbedömning grundad på domsangivelser kan bli sakligt missvisande, samtidigt som fallen reellt kan vara beaktansvärda för regelbedömningen.¹³

En felkälla i motsatt riktning är s.k. *eftersupning*, som påstås av en misstänkt för att antyda lägre alkoholhalt vid båtfarten än den verkliga eller som ibland sker demonstrativt för att vilseleda kontrollen.¹⁴ Påståenden om det förra kan verka osannolika men godtas ofta av svenska domstolar,¹⁵ medan engelsk rätt tillämpar en presumtion emot det och Norge har ett förbud för fall där kontroll kan förväntas.¹⁶

Uppmärksammade problem med lagstiftningen är också lagens begrepp om *framförande* av fartyg och bevis härom samt om teoretisk *fartkapacitet* för en båt som i befintligt skick saknar sådan kapacitet.¹⁷ Dessa svårigheter har upptagits i båtorganisationernas tidigare inlaga¹⁸ och ska kort beröras avslutningsvis.

4. Utredningens slutsatser

I Utredningens sammanfattning anges bland skäl för sjöfylleriregelns fortsatta tillämpning att ca 16% av avlidna vid båtoluckyor haft någon alkohol (0,5 p) i kroppen. I avsaknad av analys av skadefall eller i vad mån de faller inom 0,2-regeln ger förhållandet knappast något verkligt stöd för regelns tillämpning.¹⁹

⁹ Typfall "Grebbebestafallet", Uddevalla B2915-10, HovR VSv B4058-10, där båtägaren flyttade i stilla väder men av domstolarna angavs ha bort vänta tills det blev hotande!

¹⁰ Attunda 13.01.24 B9077-12 (bryggstilläggning för hustru med 1,04p), Halmstad 28 jan 2013 B 1311-12 (hävdad läckage i älv), jfr Kalmar B3152-11 (anlitade utländske X körde in i bryggan varpå 1,18p-ägaren Johan lade till u.a.; pga "nödliknande" läge dömdes han bara för vanligt sjöfylleri. Om körning till polisbåt Stockholm B725-14 (make tar över, båda dömda) och till kustbevakningsbåt Attunda B3170-14.

¹¹ Svea HovR B6710-16 (till KBV). Jfr Nacka B2156-12 Svea HovR B6424-12 (bortkörd och losskastad gick med 1,5 p utan anm. till anvisad brygga men ansågs ej berättigad åberopa nöd för annat än att återvända till den "förbjudna" bryggan, ej såsom skett gå till den anvisade!).

¹² Södertörn 2019-05-23 B15354-18 Svea 19-11-25 B 6981-19 (*Roxen*); före nya regeln Stockholm B 16576-09 Svea B2919-09 (*Targa 27*) med två omkomna och provtagning först nästa morgon.

¹³ Jfr fn 1 ovan och den avslutande texten nedan.

¹⁴ Exempel på det förra Svea HovR B5122-15, och på det senare Hudiksvall B11878-16.

¹⁵ Attunda B9481-12 m.fl.

¹⁶ *Kommentar* s. 4 och *Riskbild och straff vid sjöfylleri SvJT 2013* s.534. Förslag att införa den norska regeln i Sverige har avvisats i Ds 2013:28 och lär inte kunna finna anslutning nu.

¹⁷ Jfr *Riskbild* ss. 534 och 536.

¹⁸ *Kommentar* s. 3 och ss 5-6.

¹⁹ Ola Ljungberg har i alltom02promillepasjon@gmail.com s. 20 utvärderat olyckstalet till 49% vid 0–0,99 promille av olyckorna medan det i området 0,2–0,5 promille bara är 3 %. Sjösäkerhetsrådets rapport 2018 anger som helt övervägande skadegrund, hopp mellan båt och land.



Sammanfattningen anger även att sjöfyllerireglerna har stöd bland allmänheten och båtfolket samt att den skulle nära överensstämma med motsvarande regler i andra länder.

Uttalandet om *stöd hos allmänhet och båtfolk* hänvisar till en enkät i Transportstyrelsens Båtlivsutredning²⁰ som handlar om allmänna frågor om "sjöfyllerilagen" utan att uppmärksamma de problem som denna föranlett. Dessa har däremot behandlats av båtfolkets organisationer, som är insatta i reglerna och uttryckt klar kritik mot dessas utformning.²¹

Utredningen påstår avslutningsvis att den införda svenska regleringen *inte påtagligt skiljer sig* från relevanta andra länders motsvarighet.²² Detta påstående är missvisande och har som sådant kritiserats både i Kommentrar och i olika tidningsartiklar.²³ Av våra nordiska grannländer har Finland en gräns på 1p., Norge 0.8 och Danmark 0,5 enbart för höghastighetsbåtar. I Tyskland gäller en allmän 0.5p.-gräns.

5. Bedömning

Här kan sammanfattningsvis konstateras *att* den märkbaraste förändringen genom 2010 års sjöfylleriregler var 0,2-regeln i sjölagen, *att* denna infördes utan påvisat riskområde och att den i sak främst blivit ett hinder för båtfolk och skärgårdsbefolkning att röra sig fritt på sjön, *samt att* reglerna medfört eller i varje fall sammanfaller med en betydande minskning av båtlivet i Sverige. Reglerna har till följd av domstolarnas extensiva tillämpning i en del avseenden faktiskt medfört *ökade* risker, bl.a. som nämnt att framförande i svåra situationer måste lämnas till personer som saknar vana eller skicklighet för uppgiften. Att den vidsträckta 0,2-regeln dessutom är unik för Sverige och upplevs som märklig och omotiverad av besökande utlänningar talar också emot att den behålles.

Nackdelarna med 0.2-regeln framstår som mest påtagliga vid låga promilletal upp till 0.5, som uppnås vid vanligt måltidsintag och inte i någon vanlig mening avser berusning. Här framstår den svenska regleringen som speciell och påtagligt avvikande från våra grannländers. Området 0.5–1 p. har däremot på grund av här påpekade kontrollsvårigheter till sjöss visat sig täcka en del fall av reellt högre påverkan vid olyckstillfällen.²⁴

Med beaktande av sådana omständigheter, samt för rimlig kontinuitet i lagregleringen, borde båtorganisationerna nu kunna godta principerna för den införda regleringen, såvida gränsen ändras till 0.5 promille för närmare överensstämmelse med våra grannländer.²⁵ Rekommendationen för båtregleringen blir därmed att straffansvaret för sjöylleri under 0.5 promille liksom före 2010 bör få avgöras enligt en fri bedömning av om vederbörande till följd av alkoholpåverkan har visat oförmåga till båtmantering i den aktuella situationen. Övriga regler som införts 2010 kan huvudsakligen godtas, inklusive regeln om slumpvisa prov.

²⁰ Båtlivsundersökningen 2015 TSG 2016-534 ss 110116.

²¹ Så genomgående i Kommentrar. Föreningen Båtfolket har tillkommit särskilt pga 2p-regeln.

²² Utredningen s. 236.

²³ Kommentrar s. 4 f, och t.ex. tidningen Skärgården 27 nov 2019 med flera.

²⁴ Särskilt Roxen- och Targafällen i fn 12 samt Stockholm B16171-17 Svea B5550-18 (*Storm*).

²⁵ Liknande slutsatser anförs i Stockholms juridiska fakultets remissvar, vars innehåll jag tagit del av och stöder tillfullo.



Några avslutande kommentarer är motiverade med anledning av kritiserad rättspraxis om båtars framförande och om fartkapacitet och som har ansetts motivera bestraffning enligt reglerna.

Kritik mot domar om *framförande* av en båt har särskilt gällt för *nödliknande* situationer där flyttning varit motiverad även om den måst göras av en påverkad person. Härom påpekar lagens förarbeten att sådana handlingar är brott "endast om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada om åsamkats annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig".²⁶ En erinran härom borde ge tillräckligt stöd för att ursäkta båtförare i sådana slags situationer, vilkas onyanserade bedömning i domstolar har gett särskild anledning till kritik.²⁷

Rörande vilka båtar som på grund av sin *fartkapacitet* bör omfattas av lagstiftningen har samma proposition uttalat att ett fartyg "inte ska ... falla in under promilleregeln ... för att det vid ett visst tillfälle på grund av strömmar eller vind kan framföras med sådan (15 knops) hastighet".²⁸ Även det uttalandet lämnar rum för en omdömesgill tolkning som inte borde ha tvingat till straffbeläggning av den som i påverkat tillstånd långsamt flyttar en båt med motorfel eller som kör iland med sin fullastad gummijolle pga att denna, om han varit ensam ombord, hade kunnat uppnå den kritiska hastigheten.

Med anförande av sådana synpunkter i lagmotiv borde en omformulering i övrigt kunna undvaras. Befinns det nödvändigt för rättsutvecklingen bör dock klargörande ske i lagtexten.

Sollentuna den 18 februari 2020

Hugo Tiberg

²⁶ Prop.2009/10:76 s. 19.

²⁷ Jfr närmare texten vid fnn 9-11 härovan.

²⁸ Prop.2009/10:76 s. 18.



Stockholm 2019-09-09

Bilaga 2, underlag till Svenska Kryssarklubbens yttrande diarienummer Ju2019/03808/L5

Svenska Båtunionens och Svenska Kryssarklubbens gemensamma kommentarer gällande Justitiedepartementets utredning i vissa frågor avseende trafikbrott och sjöfylleri Ju 2018:F.

Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben har beslutat att sammanställa ett gemensamt svar från båtlivets organisationer. Svenska Båtunionen är paraplyorganisation för cirka 900 båtklubbar som tillsammans organiserar cirka 170 000 medlemmar. Svenska Kryssarklubben är världens största båtklubb och organiserar cirka 42 000 direktanslutna medlemmar.

Båtorganisationernas svar är sammanställt av Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen och Lars Eric Ericson, styrelseledamot, Svenska Kryssarklubben. Sammanställningen av rättspraxis är gjord av Hugo Tiberg, Institutet för Sjö rätt i samarbete med advokat Per-Göran Traung på organisationernas uppdrag.

Inledning

Det är tillåtet att dricka alkohol i sin egen båt i Sverige och det är upp till den enskilde individen att avgöra hur mycket. Båten är också samtidigt både bostad och forskaffningsmedel vilket gör att frågan om alkohol får ytterligare en dimension. I detta fall ställs frågan om alkoholkonsumtion i en kontext som avser sjösäkerhet, vilket är en av våra organisationers kärnfrågor.

Med grund i olycksstatistik insamlad inom Nordiska Båtrådet och European Boating Association kan vi dra slutsatsen att både utifrån antalet omkomna/100 000 båtlivsutövare och i faktiska siffror är Sverige världsledande avseende sjösäkerhet. Det anser vi är resultatet av ett gemensamt och långsiktigt påverkansarbete inom såväl båtorganisationer som det övriga samhället.

Vi har i vårt svar valt att utgå ifrån frågeställningen om 0,2-promillegränsen har ökat sjösäkerheten genom att titta dels på rättspraxis och dels på olycksstatistik. Vi avstår från att lägga moraliska aspekter på alkoholkonsumtion eller att se frågan ur ett alkoholpolitiskt perspektiv.

Allmänt (sammanställningen gjord av Hugo Tiberg och Per-Göran Traung)

(Med *Intox* nedan avses boken *Marine Intoxication in Swedish Case Law*, 2011, och med *Riskbild* avses artikeln *Riskbild och straff vid sjöfylleri*, SvJT 2013 ss 532 ff.)

Före 2010 gällde i sjölagen en regel att grovt sjöfylleri presumerades för förändring av båt vid en alkoholkoncentration över 1 promille, medan vanlig påverkan under denna gräns bedömdes enligt omständigheterna, varvid sjöfylleri i ett fall av klumpig tilläggning antagits vid strax över 0,2 promille (Gbg B 13446-09).

År 2010 genomfördes en 0,2-promilleregeln, utifrån antagande att alkoholintag i sjöfart liksom vid landtrafik allmänt medförde starkt ökade risker, samt preciseringar av regeln



om grovt sjöfylleri samt om tillåtlighet av slumpvisa alkoholkontroller. De nya reglerna kritiserades allmänt och invändningar anfördes bland annat från Institutet för Sjö rätt och annan Transporträtt vid Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet). Kritiken framhöll särskilt att landtrafiken skilde sig alltför mycket från sjötrafik för att dess regler skulle lämpa sig att överföras till detta område.

Invändningarna avsåg särskilt den nya 0,2-promilleregeln, som innebär att en "billiknande" båt god för 15 knop liksom en större båt, av minst 10 m längd, ej får framföras eller annars hanteras av den som har över 0,2 promille blodalkohol vid äventyr av straff för vanligt sjöfylleri.

Sjöriskers beroende av alkoholhalter

Intox konstaterar med stöd av cirka 350 domar, mest före den nya regleringen då lagföring vanligen förutsatte sekundärbrott som mörker- eller fortkörning, att 307 av dessa hänförs till grovt sjöfylleri och endast 33 till de lägre halterna. Än tydligare är antalet döda eller skadade, där så gott som alla grundades på alkoholhalter över 1 promille (*Riskbild* s. 533). Under nya regleringen, som på grund av nu tillåtna slumpkontroller kan antas vara mer representativ, visar sekundärbrott fortsatt stark övervikt där alkoholhalten hos den kontrollerade överstigit 1 promille, medan skadefallen är så gott som helt begränsade till dessa grova berusningsfall (se närmare *Riskbild* s. 535).

Av den fortsatta utvecklingen har vi som kontrollåtgärd huvudsakligen begränsat oss till att konstatera om bilden överensstämmer med vad som framkommer från praxis under åren efter 2013. Från dessa år har hittats 114 fall som kan bedömas någorlunda, varav 36 för vanligt sjöfylleri visar 3 sekundärbrott (fartöverskridande respektive ljusbrist) och ingen skada, medan 68 fall av grovt sjöfylleri visar 21 sekundärbrott, vanligen utan särskilt åtal, och 15 skadefall.

Bedömningssvårigheter vid sjökontroll

Ett problem med sjökontroller är att det ibland är svårt att ta prov på plats, så att den misstänkte kan behöva föras iland för detta, varvid alkoholhalten vanligen har gått ner. Det gäller inte minst efter olyckor, jämför Stockholm B 16576-09 härnedan, och V Sveriges HovR B 2915-10 där körning i Grebbestad krävde provtagning i Strömstad, dit den misstänkte fick föras med polisbil. Den osäkerhet som kan ligga i en sen bedömning visar sig ibland för passerande handelsfartyg, där kontroll i samband med en inträffad händelse kan bli mycket fördröjd, så i Malmö B 2929-17, där anländ lots fann befälhavaren berusad varvid denne genast fråntogs sitt befäl och berusningsgraden i tjänst ej ansågs kunna bedömas vid alkomätning efter hamnanlöp.

Även om alltså fördröjd provtagning kan dölja en del fall av reellt högre promille vid körningen än som kunnat fastställas vid prov, förblir både sekundärbrott och skadefrekvens obetydliga vid fastställt vanligt sjöfylleri, och siffrorna kan knappast motivera ett bibehållande av den införda 0,2-promillesgränsen för automatiskt sjöfylleribrott. Äldre material visar dock några tveksamma fall.

Strax före den nya regelns införande grundstötte en båt vid 23-tiden en kväll så hårt att två ombord kastades i sjön och drunknade; prov på föraren som kunde tas först kl. 6



följande morgon visade ett spelrum av 0,82 och 1,87 promille, varav domstolarna Stockholm B 16576-09 och Svea B 2919-09 valde det lägre. I Attunda B 5973-07 befanns en båtförare ha en uppräknad promillehalt av "minst 0,79 promille" 3,5 timmar efter en båtolucky som medförde ett dödsfall, vilket rätten antog kunna tillskrivas andra omständigheter än alkoholpåverkan. Osäkerheten med anledning av sådana fall ska upptas avslutningsvis.

Straffmätning vid sjö- och vägrisker

I straffmätningshänseende har rättspraxis numera påverkats av förståelse av att sjörisker skiljer sig från vägrisker. Medan lagändringen 2010 enligt förarbeten (Prop. 2009/10:56) grundades på antagen likhet mellan sjö- och vägtrafik, har HD i NJA 2012 s. 369 framhållit betydande skillnader, vilka numera allmänt åberopas för straffmätning.

Tillämpning av sjöfyllerireglerna

Riskbild framhåller att den låga skaderisken vid vanligt sjöfylleri kunde väntas medföra en återhållsam tillämpning av 0,2-promilleregeln men att rättspraxis tvärtom visat på en mycket extensiv tillämpning. Denna tendens har i stort sett fortsatt efter 2013.

Förande

Enligt *Riskbild* har domstolarna med utgångspunkt i vägtrafiken sett det ansvarsgrundande *framförandet* såsom *styrning* av vederbörande båt och knappast den vanligen viktigare uppgiften navigering eller ordergivning (en gräns är Svea B 5492-12, där en 7-årig som styrde från sin fars knä ej sågs som befälhavare; jfr Uddevalla B 3709-10). Domstolarnas allmänt extensiva praxis har dock fortsatt för nöjesbåtar och tillämpas genomgående för sådana till skillnad från handelsfartyg.

Liksom tidigare anses *förande* inte kräva att en motordriven båt använder motorn, utan det har ansetts räcka att man lossat förtöjningar för att gå ut, Svea HovR B 9901-11, avvikande dock Nacka B 4345-15. Ohållbart långt går Sundsvall B 1875-15 som håller en båtägare ansvarig med efter förtärt alkohol för att ha flyttat båten genom att från land dra den några meter med förtampen!

När väl resan börjat, ses den inte som *avslutad* genom att motordriften avbryts och båten får driva, Svea HovR B 2258-18; ej heller ankring på en oskyddad plats ger skäl att se resan som avslutad, Södertörn B 15354-18. Avvikande Nacka B 306-18 för drivande föranlett av motorfel är knappast i linje med övrig praxis.

En vanlig fråga är *vem* som kört, när en person med visad alkoholhalt bestrider körning. Har personen provblåst på uppmaning, godtas ofta bevakningspersonalens uppgift om att han/hon kört, Sthlm B 8528-14, Luleå B 2643-16, Västmanland B 632-16, Hudiksvall B 1878-16 (osannolikt bestridande, båda fällda), Sthlm B 16993-17, Sundsvall B 1846-17, Nacka B 6616-18; annorlunda om det funnits grund för missuppfattning, Nacka B1546-15, Sthlm B 13442-18, Nacka 306-18 och Nacka B 7492-18 (pappa stannade motorn). Jfr V.Sverige i B 23222-14 (ovisst vem som kört då båda var medvetlösa av kollisionsskador).

Om den vanlige föraren på grund av alkoholintag överlämnar styrningen till en annan, kan det finnas moment i förandet, till exempel tilläggning som den anförtrödde föraren



inte behärskar, och det kan då verka lämpligt att tillfälligt återlämna kontrollen till den kunnigare. I *Riskbild* s. 535 nämns att domstolarna inte ser sådan kort körning som någon ursäkt utan har hållit den återtagande föraren fullt ansvarig, vilket fortsatt tillämpas, Sthlm B 8528-14, Svea B 6710-16, Nyköping B2282-16.

Eftersupning

Alkoholintag efter men utan samband med en sjöfyllerihändelse ses ej som klandervärd (jfr Svea HovR B 3895-14), såvida det inte sker inför en trolig alkoholkontroll (*eftersupning*) eller påstås vid en sådan kontroll; handlingen kan då ses som ett försök att undgå sjöfylleristraf och bör med skäl betraktas med misstänksamhet. I England tillämpas en presumtion mot sådant, dvs man hänför den uppmätta halten till körningen, medan det i Norge t.o.m. råder förbud mot eftersupning när den berörde haft anledning förvänta kontroll.

I *Riskbild* framhålls att eftersupning eller påstådd sådan ofta godtagits i svensk rätt, såsom Attunda B 9481-13 (vid skadebringande grundstötning utanför eget hus!), Norrköping B 2502-12 (nedräknat till vanligt sjöfylleri), men det har underkänts i V Sverige B 5122-15 och i Hudiksvall B 1878-16, jfr Svea B 2250-18. Eftersom påståenden om eftersupning ter sig som antingen konstruerade eller rentav trotsiga, verkar den engelska metoden om presumtion mot sådant att ha bättre fog för sig än ett allmänt godtagande.

Nöd och tvång

Brottsbalkens stadgar i 24 kap. 4 § att den som handlar i nöd fritas från straffansvar. I *Riskbild* s. 535 f påpekas att nödvändig båtflyttning på grund av vindskifte ej får ske av en påverkad i säkert läge utan först när situationen blivit farlig! I Haparanda B 413-13 tilläts ej körning i lätt påverkat tillstånd för att få medicin till ett sjukt barn. Nu finns två något motstridiga domar om fall där föraren lämnat sin styrplats så att någon måst ta över, nämligen Svea B 11219-14 där en dotter som ombetts köra lämnade sin plats och fadern hölls ansvarig för övertagande samt Västmanland B 5841-16 där en påverkad förare vid åsyn av KBV lämnade styrplatsen varvid den likaså påverkade flickvännen som nödgats ta över och stoppa båten frikändes. I Gävle B2471-15 godtogs ej som nöd att en påverkad båtägare kände sig tvungen att köra hem på grund av oro för sin mors hälsa.

Några fall finns där flyttning på order från hamnvakt eller dylik ej setts som ursäkt men väl orsak till viss nedsättning, Västmanland B 5752-14 och Sundsvall B 1518-15. I Nacka B 2156-13, där en båtägare upprepat tillsagts att lämna en brygga men senare såg sig på drift med kapade förtöjningar, angavs nöd kunna åberopas endast för att återgå till den "förbjudna" bryggan men ej – som skett – för att uppsöka en godtagbar plats!

Fartkapacitet

Domstolarna har fortsatt tillämpat ansvarskriteriet möjliga 15 knop på helt olastad båt i gott tillstånd, även om båten med aktuell belastning eller i aktuellt skick varit oförmögen att nå sådan hastighet, Norrköping B 2508-13, Svea 4386-14, Svea B 1727-15, Göteborg B 6452-15, med flera.



Sammanfattning och rekommendation

Svenska Båtunionens och Svenska Kryssarklubbens ifrågasättande avseende väsentligen 0,2-promilleregeln kvarstår och bekräftas ytterligare genom vår sammanställning av rättspraxis vid våra domstolar där domar utdömts vid händelser som inte borde betraktas som straffbara.

I sak kvarstår bedömningen att olycksstatistiken runt 0,2 promille inte har påverkats av lagen och därför inte motiverar den automatiska straffregeln. Ett uttalande av justitiedepartementet Morgan Johanssons i PM inför utvärderingen, att allvarliga skador minskat och att medelvärdet på dödsfall i fritidsbåtolyckor gått ner från 36 stycken per år 2011 till 27 stycken per år 2017 är enligt Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben resultatet av ett målinriktat och intensivt sjösäkerhetsarbete bland båtorganisationer och myndigheter och inte orsakat av införande av promillegränsen.

Sjösäkerhetsrådet har vid flera tillfällen konstaterat att i majoriteten av dödsfall som skett har alkoholhalten hos den omkomne kraftigt överstigit 0,2 promille och att dessa olyckor till största antalet skett i små båtar i inlandsvattendrag eller i hamnar och inte till sjöss under gång med större fritidsbåt.

På grundval av att det inte finns någon statistik som visar att införandet av 0,2-promillegränsen har ökat sjösäkerheten, uppmanar Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben utredaren att ta detta argument i noga beaktande och att i den kommande utredningen beskriva vilka följder lagen fått då den tillämpas i svenska domstolar.

För Svenska Båtunionen och Svenska Kryssarklubben

Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen
Lars Eric Ericson, Styrelseledamot, Svenska Kryssarklubben

Kontaktpersoner:

Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen: Telefon 08-54585961, e-post: peter@batunionen.se

Lars Eric Ericson, Styrelseledamot Svenska Kryssarklubben: Telefon: 072-5676544, e-post: lars-eric.ericson@telia.com



Bilaga 3, underlag till Svenska Kryssarklubbens yttrande Diarienummer Ju2019/03808/L5

6.3. Marine Intoxication 2013

NB. By amendments 1 June 2010, the conducting of a boat or otherwise handling a boat with a blood alcohol content of 0.2 promille became automatically penalised if capable of 15 knots or having loa of 10 metres, random tests being permissible to establish the circumstances (MC 20:4, and MC 20:5 for gross offence). The rules, criticised (SvJT 2010 pp.206 ff &c) resulted in a great influx of trivial cases (abt 7x other marine offences).

Note: *Alcohol concentration is stated here as promille in order to be comparable, although the cited case may state mg/litre.*

6.3.1. Acquittals

NB. The most common reason for acquittal is doubt of *who was steering* (conducting) the boat at the time of control (*Gothenburg B 10870-13, Haparanda B 178-13 frik., Nacka B 6116-12*), a circumstance to which courts are inclined to attach undue weight (cf *Norrälje B 362-12* as reversed *Svea AC B 5492-12*), since navigation and other duties are often more vital. Allegations that a boat was not being conducted because not under way are mostly rejected if the engine had been started (*Svea AC B 2186-13, Uppsala B 2238-13*). Conducting a boat under ten metres or *incapable of 15 knots* (MC 20:4 para.1) is indulgently treated (*Sundsvall B 2700-10, Uddevalla B2915-10, Nacka B 31-11*), and since real intoxication is punishable anyway under MC 21:4 second para. the speed requirement should not be severely applied (*Gothenburg B11182-13*). However, as developed below, the courts often deny the excuse when the lack of speed capacity is due to heavy load or malfunctioning engine. Another common excuse is post-event drinking (after-drinking”hip-flask defence”), often so unlikely that it ought not to be accepted (England has presumption, Norway a rule against it), but swallowed here.

Haparanda 2013-05-08 B 178-13 Lkr

Påstådd förare (tråbåt med många ombord) ej bevisad varför ej sjöF, men fälld för narkotikapåverkan. Db 30x110. *Lkr bekr.*

Nacka 7 Nov. 2012 matter B 45167-11 Svea AC matter B 10624-12 (Barskär)

Hit dark sailboat – left due injured wife, home-drink, affected at hospital. DC acquit, AC untried; wife injury-no emergency.

Attunda B 9481-12 (La Timrarön, post-event drinking) Lkr

Returning from pub with friends, owner ran hard aground outside own summer house, friends suffering injury. Found to have 1.29p, owner alleged post-event drinking and got away with it.

Norrköping B 2508-12 (post-event drinking)

A boater found to have 2.48 promille blood alcohol alleged post-event drinking, and the court, finding he must have drunk, found no proof for a concentration above 1 promille at time of assumed conducting the boat. This rendered the offence into ordinary marine intox, for which liability was time-barred at time of suit.

6.3.2. Ordinary marine intoxication

NB. Concerns intoxication between 0.2 and 1 p, for which our material shows no risk



increase beyond what appears of non-affected conductors. Penalising of these breaches has been fastidiously applied by courts, the actions characterised as "mass offences" where the rule of law is not strictly observed. Thus previous practice of non-engaged engines being non-punishable as "attempt" has been set aside (*Ångermanland B 3409-10, Attunda B 9495-12 Svea AC 2186-13*), & prosecutor's burden of proving offence often disregarded (*WS AC B4058-10 leave denied SC B 3106-11*). Penalties first meted out according to a car list which led to inordinate fines for short moves of rubber dinghies or lone moves in open sea (*W Sw, supra, Kalmar B 2830-10, Uddevalla B 3138-10, Uppsala B8010-10, Norrtälje B 474-11, Svea B 5832-11*) & penalties up to 90,000 SEK for trivial moves on open water; the latter has been modified through a leading SC decision (*B 1699-11*). – By misreading a statement in the law prep works concerning wind and currents, courts set aside *speed capacity requirement* in MC 20:4 para.1 in cases where a disability depends on boat's load (*Alingsås B 1476-12*) or on engine failure (*Norrköping B 2508-13*). – *Necessity* is not accepted as a excuse (*Haparanda B 413-13* on need to bring a sick child home), the legal *emergency* excuse (Penal Code 24:4) covering not apprehensions (*Uddevalla B 2915-10 WSw B 4058-00 no leave SC*), nor leave orders (*Nacka B 2156-13 affd*), but only actual occurred danger.

Halmstad 28 feb 2013 B 1311-12 Gummibåt

JesS fört +15-kn gummibåt i Nissan ua med 0.36p. Påstod vattenläckage = nöd & ej-kapacitet pga motor. TR ej nöd – få meter till kaj. Db 30x100. Lkr.

Nacka 29 maj 2013 B 1335-13 (rättmätt?)

W kört ua Sandhamn ifrågasätter mätning 0.2p. Dömd för sf. Lkr

Nacka B 2156-12 Svea 22 jan.13 B 6424-12 SC Ö928-13(nöd?) Boat owner at Sandhamn had been ordered four times by harbour master to leave racing yachts' pier. Knowing he had drunk (1.5 p) he vainly tried to get the racing attendants or some one else to move his boat to a nearby dock. Later finding himself in the boat adrift after some one had cast off his mooring, he slowly motored to the dock to which he had been directed. The DC regarded the situation as an emergency necessitating use of the engine but held that the owner could only plead this for *moving back* the short distance to the place from which he been shoved off and which he had been ordered to leave! AC affirmed, SC no cert.

Norrtälje 7 maj 2012 B362-12 Svea 15 dec 2012 B6492-12 SC 2013 no leave (befäl?)

A 7-year boy was steering on 0.8p boat-owner's lap and taken by DC to be the boat conductor, relieving the owner of liability. Reversed to fines by AC, pointing out that under MC Ch. 6 a boatmaster has a large number of duties which one cannot expect a 7-year-old to shoulder. SC; no leave to appeal.

Nacka 29 maj 2013 B 1335-13 (mätning ifrågasatt)

Precis 0.2-mätning ifrågasatt vid Sandhamnskör ua. Dömd för SF

Attunda B 9481-12 (St Timrarön, post-event drinking)

Returning from pub with friends, owner ran hard aground outside own summer house, friends suffering injury. Found to have 1.29 p, owner alleged post-event drinking and got away with it. (-!)

6.3.3. Gross marine intoxication (presumed at above 1 °/00 blood alcohol)

NB. Death, serious injuries and serious damage are strongly reprinted in this



material, while ab half the material shows breach of navigational provisions. Though MC 5:5 states prison as penalty in these cases, normal practice is conditional sentence + 50 hours' community service or - more lenient - with fines. This is irrespective of alcohol content being high (abt 2 p. in *Gävle B 2297-13 & Nacka B 303-13 71*, would floor an ordinary person) or low (just over 1p in *Attunda B 9077-12* and *Gävle B 2297-13*).

Nacka B 2156-12, Svea 22 jan 2013 B 6424-12 HD ej pt (Nöd?)

CS beordrad fyra ggr flytta från Sandhamnsk kappseglingbga – försökte få annan göra det pga **1,5p** alko. Fann båten losskastad & gick långsamt ua till anvisad bga. TR & HovR att återgå ok pga nöd men ej till anv. bga! Ej fängelse utan villk + samhällstj.

Attunda 2013-01-24 B9077-12 Lkr (Kodjupet-Resarö)

JH (1,04p) övert.körn. 1min för tillägg Resaröbga. Villk + sam.tj.

Alingsås 13-02-28 B1476-12 VSv 2013-09-20 B 2137 HD ej pt

18-årig med 1,04 promille körde båt med 5 pers ombord zig-sack på sjön Mjörn. Båten välte och **sjönk**. Påstod inför Alingsås TR att båten, god för 25 kn med få ombord, inte kunde nå 15 knop med aktuell belastning (cit. HT om gummibåtar), att rättssäkerheten kräver att man inte fälls enligt den strängare regeln om båten med aktuell besättning inte kan göra 15 knop. TR sa att farten skulle bedömas efter vad fartyget **kan** uppnå och fällde 18-åringen för grovt sjöfylleri. Lkr

Göteborg 9 Nov. 2012 B13629 WSw 9 Nov. 2012 13629-12 SC 4 Febr 2013 matter B 5638-12 (foreign cargo ship)

Skipper Konstantinov & first mate Popov of Russian vessel in Trollhätte Canal were reported by pilot as drunk & were checked by police. Popov, found to have 1,16 p, got 14 days prison, while Konstantinov with 1.22 p was given 2 months, against which he appealed. AC affirmed, while SC denied leave to appeal.

Helsingborg 7 Febr. 2013 matter B 4520-12 SkBI AC 29 Sept. 2013 matter B 717-12 (suicide drinking)

Danish citizen J had left home port in 8 m motorsailer directing his helm to proceed east across the Öresund & then started drinking allegedly to commit suicide. Boat stopped **aground** near Sw. shore with engine at full speed, skipper having 3.2 p. Sentence 1 month unconditional prison. Affd AC & appealed only on costs.

Helsingborg 7 Febr. 2013 matter B 4520-12 SkBI AC 29 Sept. 2013 matter B 717-12 (suicide drinking)

Danish citizen J had left home port in 8 m motorsailer directing his helm to proceed east across the Öresund & then started drinking allegedly to commit suicide. Boat stopped **aground** near Sw. shore with engine at full speed, skipper having 3.2 p. Sentence 1 month unconditional prison. Affd AC & appealed only on costs.

Attunda 2013-03-25 B638-13 Kodjupet Lkr?

Sjufalt dömde StefanO körde ua genom Kodjupet med 1,08p. Tillräckligt med skyddstillsyn m samhällstjänst.

Norrköping 2013-04-16 B 2508-12 SjöF pga nöd!! Lkr

Nödhamn vid värmekraftverk, hittats olika tider på skilda sidor bga oankrad.

Bogserad med 2,48/3,72p."Nödliknande" & nedräknad till vanlig sjöF!

Malmö 2013.05.22 B 8437-12 Lkr

Felanvisad flyttat beordrad 100 m ua i Malmö hamn m.1,38p Ej nödlikn. men rätt harmlöst.V+STj



Nacka 2013-05-30 B1346-13 Svea 2013-09-18 B6245-13 Lkr

X mörkerkörde stor motorbåt utan ljus med 1,77p, gick pgr och skadade passagerare (50 tim samhällstjänst). Svea avvisar ökl.

Örebro 26 sept 2013 B 3634-13 (rättsvillfarelse) Lkr

Trollefiskat längs vass Hemfjärden Hjälmarén med 1.3p. "Ej vetat att hans båt omfattades av reglerna, men KBV anser det klart. Grov sf villk + samhTj.

Östersund 3 okt. 2013 B2041-13 Lkr 13-10-24

Kvinna med 0.65p & 4 passagerare ua på Storsjön. GS: villk+Stj.

Attunda 10 okt 2013 B 9481-12 Lkr (Timrarö)

Pgr m 1,29 p & skadade invid eget sommarställe. Eftersup, friad!

Gävle 17 okt 2013 B 2297-13 Lkr (brygg-koll Furuvik)

HM körde snabbåt till Furuviks gästhamn & in i bga där båten fastnade. Personal såg honom full, 1,98p konstaterades. Påstådd eftersup möjl men ej till under 1p.

Villk+samhTj.

Attunda 12 feb 13 B 9495-12, Svea 23 okt 13 B 2186-13 Lkr

Tranholmsbo 1,1p somnat ensam i båt nära bga. Motor igång ej inkopplad. TR friade, HovR dömde för grovt sjöfylleri.

Gothenburg 21 Nov. 2013 matter B 11182-13 WS AC 24 Jan 2014 matter 5434-14 (speed capacity)

Å was indicted for conducting a boat with speed capacity above 15 knots while having 1.38 promille blood alcohol. Though having an engine of 130 hp and a nominal listed top speed of 26 knots the accused, having landed without difficulty for a routine alcohol check, had said that his boat might attain 20 knots. Since he had not stated under what circumstances this was possible the court found that, *as the indictment was framed*, the charge must be dismissed. AC. Since on being checked the accused had said the boat could reach 20 knots and capacity in the provision refers to abstract capacity, the charge is allowed. Å was **convicted** for gross marine intoxication to conditional sentence and 50 hours' community service.

6.3.4. Resulting unbalance

Trivial offences are fastidiously punished while really dangerous conduct is condoned on the ground that formal requisites have not seemed to be fulfilled (*Uddevalla* B166-11 of incorrect lights causing serious personal injury, *Vänernsborg* B 3380-10 drifting at 1.66 promille without knowing position, *Södertörn* B 16493-10 of conducting motorboat at Dalarö steamer jetty at night without lights + *Nacka* B 1346-13 conducting big motorboat at night without lights at 1,77p, running aground and injuring passengers (50 tim samhällstjänst),

Marine Intoxication 2014

These are a numerous group of cases in Courts whereof we have 29 concerning recreational craft. The rules are modelled on those of road intoxication. *Ordinary* marine intoxication is conducting or otherwise filling vital function on vessel capable of 15 knots or more (*here +15*) or sized 10 metres loa or more (*here +10*) while having an alcohol blood concentration of 0.2p or more, while *gross* such intoxication is the same with a concentration of 1 p or more. For slower and smaller craft liability is determined by free evaluation of the risk involved.

6.4.1 Acquitted

Attunda DC 13 June 2014 B 579 (free boat – unsafe?)



Sailboat 7 m, P found with 0,35p hand on helm. Not shown unsafe. Acquitted.

Attunda DC 5 July 2014 B 7298-13 (Scarab, post-event drink)

+15, 0,3 p 4 hours after conducting, alleged post-incident drinking. Sudden turn on seeing other vessel upset the Scarab & **injured** passenger. Indicted for marine intoxication, causing bodily harm etc. Acquitted, no damages.

Stockholm 2 September 2014 B 6089-14 (speed potential)

Speed capacity questioned. RF measured to have 1.22 p, but his boat's speed capacity was questioned. Though he appreciated it *might* make +15 this was not proof enough so he was acquitted of (gross) marine intoxication, one panelist dissenting.

Gbg 17 Jan. 2014 B 1647-13 M/T Stenberg ("in command"?)

Gibraltar-registered chemical tanker bound for Stenungsund took pilot at Hätteberget off Marstrand. After the pilot had realised the master was drunk (1.27p at Stenungsund) and the first mate had confirmed this, pilot ordered anchor off Mitholmarna in Hake Fiord for contact with ship's Latvian owners, continuing after master discharged & replaced by first mate. On master's indictment for drunken conduct of vessel HELD (1) since master had been drinking **after** discharge his alcohol measurement at Stenungsund is no proof, nor (2) is there acceptable proof of his being intoxicated or unfit for command on passage through Swedish waters. One panelist dissented.

6.4.2 Ordinary marine intoxication

Umeå 20 Jan 2014 B 2999.12 (penalty)

+15 boat with 0,8p, admitted, 60 x 50

Nacka 9 April 2014 B 749-14 (Diana, penalty)

+15 taxi boat, **0,34p**, in Stlm harbour (Manilla-Kvarnholmen) "believed soft drink", 30x50.

Stockholm 2 June 2014 B 725-14 (penalty)

+15, woman conducting, man taking over to drive over to the police boat. Man 0.95p got 50 x 440, woman 0,44p 50 x 320.

Attunda 23 June 2014 B 3170-14 ("conducted"?)

+15 boat 0,79p, steered only for accosting coastguard, 70x350

Luleå 3 Sept 2014 B 250-14 (penalty)

+15, 0,58p, admitted; for this and a case of drunken driving:
120 x 210 dayfines.

Helsingborg 7 Oct 2014 B 4215-14 (penalty)

Danish citizen 15+, 0,42p admitted, 40x50

Attunda 10 Oct 2014 B 1927-14 (penalty)

+15, 0,56p, admitted 40 dayfines

Stockholm 22 Oct 2014 B 12321-14 (penalty)

+15, 0,2p, at Slussen Stockholm centre, admitted, 30x620

Norrälje 24 Nov. 2014 B 1118-14 (penalty)

+15, 0,58p lady in Vätösund, 40 x 580

(Gotland 16 nov 2014 B 268-14 Svea 5 juni 2015 B 11219-14 HD 30 juli 2015 B 3490-15 ej pt

0.56-are påstås fört båt i Visby hamn. Påstår dotter Mikaela förde men gått till telefon så han måste sätta sig i förarstol. Frik. Svea: Suttit på plats 1 min med båt i rörelse



räcker. Ej nöd då fara ej hotat liv, hälsa, egendom. 40 x 200 db. HD *ej pt.* se under 2015.)

6.4.3 Gross marine intoxication

Kalmar 23 Jan 2014 B 43-13 (gross a short distance?)

+15, 1,2p, just moved boat 200 metres in no traffic, 100x290.

Stockholm 27 Jan 2014 B 13144-13

+15 boat, 1,2p at Oxhålet in Stlm, admitted. Cond. + 50 h CS.

Norrtälje 5 Feb 2014 B 1622-14 (run ashore – penalty)

+15 boat, 2,06 p, **landed on a rock**. Probation with treatment plan (run ashore – penalty)

Hudiksvall 19 Feb 2014 B 1243-13

Boat had one 5 hp and one 115 hp engine. Owner with 1,86p alleged one engine not working so boat could only do few knots. Held clearly disproved. Conditional + day fines 50x240.

Gothenburg 21 April 2014 B 2351-14

+15 boat, 1,2p admitted. Conditional + 50 h CS

Gothenburg 25 Apr 2014 B 2351-14

+5 boat, 1,2p admitted. Conditional + 50 h CS

Attunda 27 June 2014 B 1155-14 (post-event?)

Sailboat at Gräddö 2,18p alleged post-incident; at Finnhamn 2.18 same allegation. Gross marine intox proved, prison 2 months

Attunda 26 May 2014 B 2018 penalty)

+15, 1.16p Vaxholm, habitual alcoholic, probation.

Malmö 2 July 2014 B 5643-14 (foreign freighter – grounding)

Russian ship **grounded** off Helsingborg master Dimitri G having 2,64p. Norm 2 months pr. but gets 1 month since loses his job.

Uddevalla 21 Aug 2014 B 1382-14

15+boat, 1,48p at Guleskär/Kungshamn Gross mar. intoxication.

Conditional + 50 h community service

Skaraborg 28 Oct. 2014 B 2577-14

Conducting +15 boat twice in Hällekis harbour lake Vänern with 1.46 p and 1.13 p respectively- Conditional + 75 h CS.

Nyköping 30 Oct 2014 B 2383-14 (penalty)

Sailing old wooden boat at 1.6p. Probation

Luleå 26 Nov. 2014 B 929-14 (penalty)

+15, lady 1.66 p admitted. Probation.

Södertörn 22 Jan 2014 B 17229-13 (conducted? – penalty)

+15 1.34p at Utö. Allegation conductor jumped ashore held disproved. Previously sentenced for gross mar. intoxication. Prison 1 month.

Uddevalla 28 Aug 2014 B 1280-14 (penalty)

+10-metre in Strömstad harbour with 1,5p Norwegian visitor previous sentence for drunken driving. 1 month prison.

Uddevalla 27 Nov 2014 B 2015-14 (penalty, traffic)

+15 Norwegian visitor 2,02p in Strömstad harbour – "very high alcohol concentration" and "much traffic". Prison one month.

6.4.3.2 Loss of road driving license



Härnösand Adm. Court 25 March 2014 matter 4003-13E
Conducting 156+ boat at 1,6p renders loss of driving license.

Marine intoxication 2015

6.3.1. Acquittals

NB. Common reason for acquittal is doubt of who was *steering* (conducting) at time of control (*Gothenburg* B 10870-13, *Haparanda* B 178-13, *Nacka* B 6116-12), to which courts attach undue weight (cf *Norrälje* B 362-12 as reversed *Svea AC* B 5492-12), navigation and other duties **being** often more vital. Allegations that not conducted because not under way are mostly rejected if engine has been started (*Svea AC* B 2186-13, *Uppsala* B 2238-13). Conducting a boat *under* 10 metres or *incapable of 15 knots* (MC 20:4 para.1) is indulgently treated (*Sundsvall* B 2700-10, *Uddevalla* B2915-10, *Nacka* B 31-11), & since real intoxication is punishable anyway under MC 21:4 2para the speed requirement ought not to be applied severely. But as shown here courts often deny low-speed excuse when the lack of capacity is due to heavy load or faulty engine. Another common excuse is post-event drinking (after-drinking”), often unlikely (England has presumption rule against it), but often accepted in Sweden (*Attunda* B 9481-12, cf. *Norrköping* B 2508-12).

6.3.2. Ordinary marine intoxication

NB. This under MC 20:4 para.1 concerns intoxication between 0.2 and 1 promille, for which our material shows no **significant** risk increase beyond what appears of non-affected conductors. The *per se* penalising of these breaches has been fastidiously applied, the actions being characterised as “*mass offences*” where the rule of law is not strictly observed. – *Necessity* is not accepted as an excuse for conducting (*Haparanda* B 413-13 on need to bring a sick child home), the legal *emergency* excuse (Penal Code 24:4) covering not apprehensions (*Uddevalla* B 2915-10 *W SwAC* B 4058-00 no leave to SC), nor orders to leave (*Nacka* B 2156-13 affirmed), but only actually occurred real danger.

Sthlm 10 Dec 2014 B 14041-14 Svea AC 23 Jan 2015 B 455-15

PWC conducted at Essingen isle Stockholm with 68 p. Accused: I can't possibly have got such affection through 3 beers of 33 cl & 5% alcohol. DC disagrees; his belief may indicate lacking intent, but this is not decisive, according to case RH 2013:59. Lkr.

Västmanland 5 Febr 2015 B 5752-14 (emergency?)

Moved boat slowly about 100 metres **on request**, while having 1.14 p. alcohol. Indicted for gross marine intoxication but sentenced for ordinary such intoxication with reference to preparatory works. (prop. 2009/10:76 p. 26) and Svea AC decision 19 Dec. 2012 matter B 4930-12. - 100x200 dayfines. Unappealable.

Gothenburg 27 Febr 2015 B 15220-14 (penalty)

Bo I had been conducting a +15-knot boat off Fiskebäck having 0.46 promille. Admitted ordinary intox. 30x50 dayfines. Lkr

Luleå 20 March 2015 B 2412-14

Iranian had conducted +15 boat at Piteå North Harbour having 0.84 promille. Did not know of this curious law and protests, since not able to afford the penalty. DC discusses mistake of punitive law and finds that this is not relevant, nor inability to pay the fine. Unappealable.



Attunda 23 June 2014 B 3170-14 Svea 29 apr 2015 B 7210-14 Night conducted a 5,2 m Fjordling boat over 15 knots at 0.79 promille a short distance at Ljusterö without criticism. AC lowers dayfines 70 to 50. Unappealable.

Attunda 30 Apr 2015 B 191-15 Svea AC 4 Dec 2015 matter B 4924-15 SC 29 Jan 2016 matter B 94-16 (alkomätfel?)

Allegation of alco tests being mixed rejected. DC: Test results are often questioned but it does not suffice that accused's statements appear likely; it must also be shown that the test *result* is questionable. Accused had stated drinking small glass champagne & small glass wine, totally 25-20 cl. Facts indicate he may have drunk more. There is no indication of mistake at coastguard's test. Sentenced for **0,45 p** to 40 x 1000 dayfines. AC. Same. HD: Ej pt.

Gotland 6 nov 2014 B 268-14 Svea 5 juni 2015 B 11219-14 HD 30 juli 2015 B 3490-15 ej pt

KE L kört +15-mb i Visby hamn m. 0,56p. Anses ej "framfört" = styrt båten men då anförtrodda Mikaela lämnat körplats måste han ta över. TR frikände med 2 skiljaktiga. Svea: handling ej behövlig, ej nöd. 40 x 200 db. HD *ej pt*.

Uppsala 26 Jan 2015 B 5949-14, Svea AC 15 June 2015 B 1727-15 SC 30 July 2015 B 3687-15 (speed capacity)

Conducting at 0,86 p., NH alleged that with so many passengers his boat could not attain 15 knots. – DC Decisive is whether the vessel "as such" could have attained 15 kn. AC: Having realised that *without passengers*, the boat could reach 15 knots - guilty. SC: no cert.

Gothenburg 23 July 2015 B6879-15 (Ockelbo16)

Conducted at 15+ knots at Styrso harbour, having 0,64 p. Dayfines: 70 (on account of relapse) x 250. SC: no leave.

*Gothenburg 17 Jan 2014 B 16147-13 W Sw AC 8 Juni 2014 B 1341-14 SC 1 Sept 2015 B 3550-15 Stenberg*Intoxicated Latvian master conducting freighter on Hake Fiord. Responsible though dismissed at time of checking. SC: no leave.

Göteborg 28 dec 2015 B 1269-15

Nidelv 690 med 0,34 p i hög planingsfart vid Nya Varvet Gbg. Bestrider fartkapacitet pgr fel & test då "måste varit fel". Bestridandet stämmer ej med tydlig fart, & skäl till tvivel på 2 x alkomätning finns ej. 40 x 500 db

Uddevalla 28 Jan 2015 B 2322-14, W.Sw AC 10 Dec. 2015 B 1711-15 (Klosterviken Dragsmark, vem körde?)Lkr

A sailboat anchored in Klosterviken (Monastery Bay), Dragsmark on the West coast without functioning anchor light was hit from behind by JOs centre-console boat, after which both JO and his wife on boat were injured into unconsciousness not remembering who had conducted. DC: the motorboat has been conducted too fast under the circumstances, and both spouses have been found to have 0.7 promille blood alcohol. However, though there are indications that JO may have been conducting this is not proved. and neither can be convicted. Under those circumstances, the claim for damages cannot be admitted either. AC affirmed, stressing the high evidence requirements in criminal cases. Lkr.

6.3.3. Gross marine intoxication (presumed at above 1 ‰ blood alcohol)

NB. Cases of death, serious injuries and serious damage are strongly represented in this material; while in about half of the material there have been committed breaches of navigational provisions. Although MC 5:5 states prison as the invariable penalty in



these cases, the actual practice of the courts is normally conditional sentence combined with 50 hours' community service or - considered more lenient - with fines. The penalty – provided to be obligatory prison – is regularly set down to conditional sentence with fifty hours community service irrespective of alcohol content being high (abt 2 promille in *Gävle B 2297-13* and *Nacka B 303-13 71*, enough to floor an ordinary person) or low (just over 1 promille in *Attunda B 9077-12* and *Gävle B 2297-13*) and irrespective of the circumstances of the tour (*Örebro B 3634-13* trolling slowly for fish along reeds of an inland lake with 1,3 promille).

Gothenburg 17 Jan. 2014 B 16147-13 WSw 8 June 2014 B 1341-14 SC 1 Sept. 2015 matter B 3550-15

Alcohol affected master of Latvian ship entering Hake Fiord on the West Coast. Not responsible after summary dismissal from his office but found to have been drunk before that. *SC: no leave.*

Gothenburg DC 7 July 2015 matter B 8424-15 (straffmätning)

Australian seaman living in New Zealand on temporary visit to Marstrand Sweden conducted a + 15-knot Capelli Tempest with 1.8 promille blood alcohol in the harbour while on a cruise visit. For penalty the court considered: 1. Not earlier punished. 2. Very short distance. 3. Left behind and would lose job if imprisoned. 4. Three days in custody. Sentence conditional prison plus 60 dayfines x 300 SEK. *Unappealable.*

Gothenburg 28 Aug. 2015 matter B 6452-15 (speed potential)

JC had conducted a centre-console boat capable of + 15 knots in a trafficked channel having 1.36 promille blood alcohol. Allegation of heavy load & incapable of 15 knots dismissed as irrelevant. Conditional sentence + 50 hours community service. *Lkr.*

Gothenburg 28 Aug 2015 matter B 1738-15 GG Svanhild

Professional fishing boat on unsure courses caught on shoal Skranorna off Kungshamn. After salvage by SSR (Rescue Society) nearly grounded again. Master having 1.4 p alcohol. Not accepting supervision, sentenced to 1 month's prison. *Lkr*

Nyköping 3 Sept. 2015 matter B 1642-15 (penalty)

X had been conducting a +15knot outboarder off Old Oxelösund having 1.36 p blood alcohol (from 10-12 beers + one snaps). *DC.* Conditional sentence + 50 hours community service. *Lkr*

Nacka 23 Dec. 2015 matter B 4994-15 (reckless - penalty)

Reported to police for likely drunken boat conducting, O landed at Tallholmen/Resarö pursued by police, having on the way perilously crossed Finland ferry Cinderella's course. Found to have 1,66 p. blood alcohol he was sentenced to one month's prison. *Unappealable* in 2016.

Nyköping DC 29 Oct 2015 B 2087-15 (penalty)

MJ's bigger boat was aground at Oxelösunds Boat club's harbour and MJ went out with his small Uttern boat to tow it off. Coast guards brought MJ in for testing and found him to have 1,82 p. blood alcohol. The smaller boat was shown capable of 15 knots. *DC:* MJ had conducted a short distance without shown danger. Conditional sentence + 50 hours community service. *Unappealable.*

Gävle 3 Nov. 2015 B 2063-15 (ashore - penalty)

X had lost control and run upon land having 1,56 promille blood alcohol. *DC:* Aggravating to have run ashore, but considering old age, ailments and serious illness, conditional sentence is still possible. Conditional sentence and 40 dayfines x 280. *Lkr*



Gothenburg 20 Febr. 2015 B 13947-14. W.Sw AC 5 Nov. 2015 B 2034-15, SC 10 Dec .2015 B5881-15 Albin Accent (penalty)

B sailing single handed was found at offcoast Trubaduren lighthouse, having 1,4p **three hours after the event**. On engine not working & no wind he called coastguards to be towed to harbour. DC (app. assuming boat to be less than 10 meters and incapable of fifteen knots) held there was no tangible sea danger where he lay and since not shown unable to fill his function & acquitted. AC: Though in a public waterway with high affection there was little traffic and *somewhat of an emergency(?)*. Sentenced for ord. marine intoxication to dayfines **50x300. SC no leave.**

Luleå 14 Jan 2015 B 2715-14

N sailed out with wife & friend in their motorsailer & returned home with 2.5 promille alcohol. Back home he **hit several boats** & left his own **unmoored** causing it to drift and to damage other boats. Prison 1 month, citing. NJA 2012 s 369). Unappealable.

Kalmar 19 Jan 2015 B 4273-13, Göta AC 17 Sept 2015 B 379-15, SC 29 Okt 2015 B 5082-15

Intoxicated advocate BL **collided contravening collision rules** on returning from Utklippan; found to have 1.35 promille. - TR. BL has ongoing alcohol problems, and conditional sentence is out of the question. Sentenced to two months prison. AC. No reason to assume BL will revert to crime. Conditional sentence + 75 hours' community service. SC No leave.

Stockholm 3 Feb 2015 B 17570-14

+15/5kn in narrow Djurgårdsbrunnsvik with 1,66 p + **exceeding** speed limit.

Probation + 40 hours community service. Lkr

Mora 5Feb -15 B1404-14 Svea 24Apr -15 B 2109-15 Chaparall

Two repeatedly punished men were making noise & playing loud music on a jetty at Mora. Being told to leave they took their boat out on Siljan Lake and continued. On checking RL was found to have 2.1 promille and JP 2.48 promille. RL received a conditional sentence + 50 hours community service, while JP was given 1 months prison. JP appealed and AC affirmed. Lkr

Gothenburg 20 Febr 2015 B 12324-15

NN had been conducting a converted tug boat of over 10 metres off Ringhals having 2.18 promille. Knives and a baton were found in the boat. DC: Altogether 2 months' prison. Lkr

Vänersborg 24 Feb 2015 B 3153-14 (penalty)

Conducting +15 boat having 1,04 p., just over the borderline and considering SC judgement NJA 2012 s. 369 a conditional sentence + 50x140 dayfines suffices.

Unappealable

Falun 10 mars 2015 B 3088-14 Svea 29 Apr 2015 B 3263-15

Kört vattenskoter med 1,94p + narkotika på älven invid Torsångsvägen & **upp på land**, skadats allvarligt och fått skotern förstörd. Med hänsyn till skador och att ha förlorat sitt arbete, villkorlig dom. HovR fastst. Lkr.

Attunda 19 March 2015 B 9040-14

Conducting +15 boat outside Vaxholm guest harbour with 1.06p alcohol might be ordinary marine intox but not here, since, the accused had fetched guests and had driven a considerable distance **in darkness**. Gross marine intoxication, conditional sentence + 50 hours community service. Lkr

Örebro 19 March 2015 B 181-15



+15 "on Lake Vättern" having 1,0 p is gross marine intoxication rendering conditional sentence + 50 hh community service. Lkr.

Nyköping 3 Apr 2014 B 214-14 Svea AC 28 Jan 2015 B 4386-14

Z conducted +15-båt at entrance to Trosa harbour having 1.22 p. DC: Z had borrowed boat & stated to Coastguards the speed cap-acity of 16 knots that the owner had said. Since found top speed to be 13-14 knots, DC did not find +15 speed proved, nor that Z incapable of fulfilling his functions. Acquit. – AC: Z alleges that one of the boat's 2 engines did not work - stated only at the AC. But credible statements have given a top speed of abt 20 knots. That coastguards did not check statements was understandable. AC finds speed capacity of + 15 knots proved. Sentenced for gross marine intoxication to conditional sentence + 50 hours community service. Lkr.

Stockholm 10 juni 2015 B 4222-15 (ursäkt för grovSjöF?)

CG körde sin +15 i Karlbergskanalen med 1,82p och skyllde på 1(1) vågade pga stöldrisk ej lämna den utanför vän i Traneberg och (2) kunde pga styrfel inte kunde köra med mer än några knop. - TR som inte berörde det förra sade att tillfälligt fel tvingande till långsam körning är irrelevant. Lkr.

Stlm 15 juni 2015 B 8528-14 (Grov sjöF mm)

T har på Ulvsundasjön fört en båt som enl fartmätning mm hade minst 25 knops fartkapacitet? Alkohalt minst 1,05p. T: båten stod stilla, & den andre ombord hade kört den dit. KBV (under ed): säker på att T & inte hans amerikanske passagerare körde. För grovt sjöfylleri *samt häleribrott* fängelse en månad. Lkr

Göteborgs TR 7 juli 2015 B 8424-15 (utländsk sjöman - grov sjöfylla)

Australisk (bor i NZ) sjöman vid kryssnings tillf. besök i Marstrand förde med 1,88 p en +15knops Capelli Tempest 626 i hamnen. För böter/fängelse beaktas 1. Ej tidigare straff, 2. Mkt kort sträcka i låg fart *utan olycka*, 3. Akterseglas och förlorar arbete vid fängelse (BB 29:5 st 1.5). 5. Frihetsberövad 3 dygn. TR: Villk + db 60 x 300. Lkr.

Göteborg 28 aug. 2015 B 6452-15 (grov sjöfylla)

JC kört +15 4m styrpulpeta i farled med 1,36p. Svarande: tungt lastade kunde omöjligt göra 15 kn. – TR: utan betydelse, grov sjöfylla Villk + 50 tim samTj. Lkr

Göteborg 28 aug. 2015 B1738-15 GG Svanhild (grundstöt)

Fiskebåt i osäker kurs **fastnat på grundet** Skarnorna (Kungshamn Fisketången); efter bärgning av SSR lossat bogsering och åter nära grundstöt, allt med 1,46p.

Godtar ej övervakning. TR fängelse 1 månad. Lkr

Nyköping 3 sept 2015 B 1642-15 (GrSjöF)

Fört +15kn utbordare vid Gamla Oxelösund med 1.36p (10-12 starköl + 1 snaps). TR. Villk + 50 tim samTj. Lkr

Kalmar 19 jan 15 B 4272-13 Göta 17 sept 15 B379-15, HD ej pt

Adv.med gäster med 1,35p in i segelfartyg. TR fäng. HovR villk.

Nyköping 29 okt 2015 B 2087-15 (grov sjöfylla)

MJ i +15 med 1,82p vid Oxelösunds mb-klubb. **MJs stora båt** stod på grund i Oxelösunds klubbhamn, & MJ **for dit** med sin Uttern 495. KBV tog in M för provtag. & konstaterade värdet. Kollad för fart kunde båten föras med +15kn. TR: kört kort sträcka utan visad fara. Villkorlig dom med 50 tim SamTj. Lkr

Gävle 3 nov. 2015 B 2063-15 (grov sjöfylla straff)

Tappat kontroll & kört **upp på land** med 1,56p. TR. Landkört försvårande, men med hänsyn till hög ålder, krämpor & allvarlig sjukdom & i avsaknad av återfallsrisk är villkorligt ändå tillrådligt. Villk + 40 x 280 db. Lkr



Nacka 23 dec. 2015 B 4994-15 (grov sjöF)

Polisanmäld för trolig fyllekörning la till vid Tallholmen/ Resarö med polis i hälarna. Vid ditfärden korsade han *oroande färjan Cinderellas kurslinje*. Han befanns ha 1,66p. TR: grovt brott, fängelse en månad. **Lkr. 2016.**

6.3.4. Narcotics

Gbg 17 mars 2015 B 898-15 (VanlSjöF)

Fört 15+båt med 0,52p och haft med ringa mängd narkotika. TR: 90x 250 dagsböter. Lkr.

Gbg 5 juni 2015 B 1896-15 Lkr Ibiza Weekender

Norrman avs drogpåverkad (siffr) körde på ankrat tankfartyg så hans båt & kvinnlig pass skadades allvarligt. TR: Narkotikan i blod gör iof sig inte brottet grovt, men kört märkligt och girat mot tankr trots dess signal. Påst att somnat osannolikt. Fäng. 2 mån. Lkr

Marine Intoxication 2016

6.3.1. Acquittals

NB. The common reason for acquittal is doubt of who was *steering* the boat at the time of control (*Gothenburg B 10870-13, Haparanda B 178-13, Nacka B 6116-12*), a circumstance to which courts attach undue weight (cf *Norrtälje B 362-12* reversed *Svea B 5492-12*), navigation and other duties being often more vital. Allegations that a boat was not being conducted because not under way are mostly rejected if the engine had been started (*Svea AC B 2186-13, Uppsala B 2238-13*). Conducting a boat *under 10 metres* or *incapable of 15 knots* (MC 20:4 para.1) is indulgently treated (*Sundsvall B 2700-10, Uddevalla B2915-10, Nacka B 31-11*), and since real intoxication is punishable anyway under MC 21:4 second para. the speed requirement ought not to be applied too severely. As developed below, courts often deny low-speed excuse when the lack of capacity is due to heavy load or a faulty engine. A common excuse is post-event drinking (after-drinking) often so unlikely that it ought to be rejected (England has a presumption, Norway a rule against it), but commonly swallowed in Sweden (*Attunda B 9481-12, cf. Norrköping B 2508-12*).

6.3.2. Ordinary marine intoxication

NB. This offence under MC 20:4 para.1 concerns intoxication between 0.2 and 1 promille, for which our material shows no significant risk increase beyond what appears of non-affected conductors. The *per se* penalising of these breaches has been fastidiously applied by the courts, the actions being characterised as "*mass offences*" where the rule of law is not strictly observed. – *Necessity* not accepted as excuse for conducting (*Haparanda B 413-13* on need to bring a sick child home), the legal *emergency* excuse (Penal Code 24:4) covering not apprehensions (*Uddevalla B 2915-10 W SwAC B 4058-00* no leave to SC), nor orders to leave (*Nacka B 2156-13* affirmed), but only actual danger.

Uddevalla 14 apr 2016 T 2224-15 Klostervik skadestånd

Vid vanl SjöF under 1p preskriberas **skst**-krav på 1 år. Ej pt HD.

Solna 16-06-23 B 4471-15 Svea 17.02.24B 6710-16 HD ej pt

Ö anges ha fört +15 med 0,82p till KBV på Ulvsundasjön. TR: styrandet avgör, & att Ö på KBVs uppmaning stannade sin båt ger **ej ansvar**. HovR: Ö visat att Ö kört åt m.



Kort sträcka till KBV. **Straff** 60 db. HD ej pt.

6.3.3. Gross marine intoxication (presumed at above 1 ‰/00)

NB. Cases of death, serious injuries and serious damage are strongly represented in this material; while in about half of the material there have been committed breaches of navigational provisions. Although MC 5:5 states prison as invariable penalty in these cases, actual practice is normally conditional sentence + 50 hours' community service or fines. The penalty – provided to be obligatory prison – is regularly set down to conditional sentence with fifty hours community service irrespective of alcohol content being high (abt 2 promille in *Gävle* B 2297-13 and *Nacka* B 303-13 71, enough to floor an ordinary person) or low (just over 1 promille in *Attunda* B 9077-12 and *Gävle* B 2297-13) and irrespective of the circumstances of the tour (*Örebro* B 3634-13 trolling slowly for fish along reeds of inland lake with 1,3p).

Sundsvall DC 22 Jan 2016 matter B 1877-15Lkr (conducting!!!)

Indicted for conducting his over 10 metres long motorboat in Selånger River, with 1.84 p. Kari S alleged: Boat 9.5 metres, • not been conducting it but *dragging it* a short distance by its painter. DC, not mentioning boat length and referring to Svea AC 5 June 2015 matter B 11219-314 for the proposition that conducting includes not only being in the boat & steering it (which that case in no way supports as it deals with a boat moving by its own force in open water), found Kari S liable for gross marine intoxication imposing cond. sent. + 50 h community service. Lkr.

Kalmar 1 mars 2016 B 1419-15

MG var midsommarafton 2014 på restaurang på halvön Oknö utanför Mönsterås och stoppades av KBV vid återfarten med sin båt efter att ha försökt köra ifrån dem. Mättes till 0,64 mg = 1,28p; påstod först intag av hostmedicin men erkände inför TR. TR diskuterar NJA 2012 s. 369 men finner detta mer likt grov rattfylla. Villk + samällstjänst 50 timmar.

Kalmar 27 maj 2015 B520-15, GötaHR 4 mars 2016 B1708-15

Polis tillkallad pga beskjutning. När de tog misstänkt noterades avg. båt som strax grundstötte. Vid grundstötta båten hittades JP med **2,3p** - åtal för grov SF. JP: "vadat ut för att undsätta grundstött – blitt "blöt om fötterna". - TR: ej helt uteslutet, frikänd med 1 skiljakt.nm. – **HovR**. Polisvittne: botten svår & vattnet delvis djupt. Bevisning visar utom rimligt tvivel **att JP kört** – döms för grovt sjöF, villk. + db 40 x 250 + återbet. TR-kostnader. Lkr.

Sundsvall DC 9 March 2016 matter B 1518-15 (short distance)

MC was indicted for gross marine intoxication in having conducted his motor vessel capable of 15 knots in the New Port of Sundsvall. MC denies having *conducted* the boat. The boat had been moored at a private mooring place and guard RS had told him that he *must move* the boat whether he had drunk alcohol or not. It was a friend who had been at the helm when moving the boat to a mooring place 20 metres away. On RS's testimony DC found it proved that MC had conducted the boat this short way, but citing similar car cases (NJA 2003 p. 67 & RH 2008:27) he may be judged, in spite of 1.34 p, guilty of ordinary marine intoxication: 100 x 200 SEK. Lkr.

Göteborg 11 mars 2016 B 12439-15

Emma fört sin Comfort 30a m. motor utanför Saltholmen, Göteborg, i mörker och gått **på grund** invid Smörbådans fyr & hade 2 timmar därefter en blodalkohol av **1,69** p. Dömdes för **grovt** sjöfylleri + ett fall av rattfylleri med 0.8 promille med hänvisning till



sjöfylleriet som sånt – oavsett om kollisionen eller sena återkomsten i mörkret orsakats därav – till skyddstillsyn och 40 timmars samhällstjänst. Lkr.

Uddevalla 1 okt 15 B 2965-14 VSv 14 apr 2016 B 4638-15

Fiskare "ankrad" i hummertina tar 10 starköl - har bevisat drivit. HovR Låg fart, ej trafik ej farled/hamn. Vanl sf trots **2,25p**.

Förvaltningsdomst Sthlm, 12 May 2015 nr 8812-15 Förvaltningsöverdomstolen 14 July 2015 nr 4779-15 Högsta Förvaltningsdomstolen 12 Oct 2016 matter 4719-16) (körkort)

On loss of driving license due to gross marine intoxication.

Svea 2016-09-28 B 1258-15 Cabbie ej pt i HD

Grovt berusad nedkörd av motsolstaxi. Sjöovars+jämkat skst.

Linköping 17 okt 2016 B2953-16 Lkr 16-10-17

Kört med 1,24p Vadstenaviken ua. Villk + samhTj för GrSf.

Vänersborg 10 Nov. 2015 matter B3098-15 W Sw 9 June 2016 matter B 5122-15, SC 26 Aug. 2016 matter B 3353-16 (penalty)

Mikael K had arrived at bay of lake Årlången in a +15-knot mb with 4 children onboard without life jackets. When police arrived he left with the children & was afterwards caught in his home with 2.62 p. blood alcohol. He denied having seen police and said his daughter had been steering the boat, & also that the high alcohol reading was due to a gastric operation & having drunk on arrival home. The DC found this not impossible but still found K responsible as master of the boat. The stated alcohol affection is not held proved, & K is acquitted. - AC. K has admitted that with 1 person on board the boat may be conducted at 20 knots, which is enough for liability. • The policeman called to the place clearly saw K steering and heard children crying "daddy daddy stop, police". No reasonable doubt that K was conducting. • K's statements on "after drinking" are refuted by forensic analysis. K is thus guilty of gross marine intoxication. With all the children in the boat, the sentence must be unconditional one month's prison. SC: *No leave*.

Marine Intoxication 2017

NB. By amendments that came into force 1 June 2010, the conducting of a boat or otherwise handling a boat while having a blood alcohol content of 0.2 promille (here abbreviated p) i.e. abt a glass of wine became automatically penalised as "intoxication" provided the boat was capable of 15 knots or had a loa of 10 metres, random tests being permissible to establish the circumstances (MC 20:4, and MC 20:5 for gross offence). The rules were severely criticised (SvJT 2010 pp. 206 ff and others) and resulted in a tremendous influx of trivial cases to the courts (about 7 times as many as all other marine offences together). In recent years the number seems to have gone down, however, and thus there are reported from 2015 80 cases, from 2016 54 cases and from the first months of 2017, 12 cases.

6.3.1. Acquittals

NB. A very common reason for acquittal is doubt of who was *steering* (conducting) the boat at the time of control (*Gothenburg* B 10870-13, *Haparanda* B 178-13, *Nacka* B 6116-12), a circumstance to which courts are inclined to attach undue weight (cf *Norrtälje* B 362-12 as reversed *Svea AC* B 5492-12), navigation and other duties **being** often more vital. Allegations that a boat was not being "conducted" because not under way are mostly rejected if the engine had been started (*Svea AC* B 2186-13, *Uppsala* B 2238-13). Conducting a boat under ten metres or *incapable of 15 knots* (MC 20:4



para.1) is indulgently treated (*Sundsvall* B 2700-10, *Uddevalla* B2915-10, *Nacka* B 31-11), and since real intoxication is punishable anyway under MC 20:4 second para., the speed requirement ought not to be applied too severely. However, as developed below, the courts always deny the **low-speed** excuse when the lack of capacity is due to heavy load or a malfunctioning engine. Another common excuse is post-event drinking (after-drinking or "hip-flask defence"), often so unlikely that it ought not to be accepted (England has a presumption rule against it), but commonly swallowed in Sweden (*Attunda* B 9481-13, cf. *Norrköping* B -1568-12).

Västmanland 25 april 2017 B 5841-16 (emergency)

Madeleine Hautamäki accused of gross marine intox. 1.8 p, witness L confirmed boat driver had suddenly left control (allegedly nervous on seeing the coastguard boat), & accused had to take over to stop it, which took time because she had never conducted a boat before. Acquitted. *Unappealable*.

Malmö 12 May 2017 B 2929-17 Naos (bevis om fyllegrad före avsked)

90-metre freighter Naos was approaching Åhus harbor when its Russian master Petr Isaev was informed by VHF that his cancerous wife had just died. Stopping the power he left the bridge unattended and entered his cabin to console himself with some vodka. The pilot entering the vessel soon thereafter suspected Isaev to be drunk, whereupon the first mate contacted the owners who immediately dismissed Isaev, who then continued drinking vodka; he was found after arrival at Åhus to have 2.0 p. blood alcohol and was indicted for gross marine intoxication. – DC. Not proved that Isaev had the 0.2 p alcohol indicating marine intoxication on dismissal, and the behavior observed by the pilot may have been due wholly or partly to bereavement, so acquitted of gross marine intoxication. While the ship slowing down to a standstill is still being "conducted" by the master, the 2-3 minutes that he left control with the ship retarding is not in itself lack of good seamanship involving liability under MC 20:2 1 para. Acquitted. *Unappealable*.

Södertörn 3 Oct 2017 B 7882-17

Björn E had grounded at Huvudholmen S Ornö and was found, on the Marine Police having been called to the site on account of apparent intoxication, to have 1.26p. Alleged drinking after grounding accepted. Acquitted.

Stockholm 6 Nov. 2017 B 11977-17

A Kourilo (Russian) was found at Långholmen driving a +15 having 0,59mg= 1.18p. He could not speak Swedish but alleged in court that his boat could not do 15 knots because the propeller was warped. Excused for not explaining at the time because not knowing Swedish. Acquitted.

Uppsala 7 Nov 2017 B 5573-17

Segelbåt +10m i Enköpingsån med 0.7 mg. Nedlagt.

Uddevalla 19 okt 2017 B 25606-17 KOLLAS

Ej visats ha "kört" - frikänd

Uddevalla 28 Nov B 1427-17

X "drack mycket" (0.68mg=1,36p) men "körde inte" 15+ utanför Bohus Malmö. Ej bevisat & frikänd.

Umeå 19 Dec B 25606-17

Marita L åtalad för grov sjöfylla då kört 15+ med 0.54 mg = 1,08p. Påstod 2-3 knop pga förgasarfel och ostridigt kort sträcka. Ifrågasatt om båten med dåliga motorn KUNDE göra mer än 10 kn & anses ej bevisat. Frikänd.



6.3.2. Ordinary marine intoxication

NB. This offence under MC 20:4 para.1 concerns intoxication between 0.2 and 1 promille, for which our material shows no significant risk increase beyond what appears of non-affected conductors. The *per se* penalising of these breaches has been fastidiously applied by the courts, the actions being characterised as “*mass offences*” where the rule of law is not strictly observed. – *Necessity* is not accepted as an excuse for conducting (*Haparanda* B 413-13 on need to bring a sick child home), the legal *emergency* excuse (Penal Code 24:4) covering not apprehensions (*Uddevalla* B 2915-10 *W SwAC* B 4058-00 no leave to SC), nor orders to leave (*Nacka* B 2156-13 affirmed), but only actually occurred real danger.

Nacka 10 Jan 2017 B 6733-16 (promille–fines relation)

For conducting +15 boat on July 29 2016 at Tollaren, Nacka, with a blood alcohol of 0.64 p JS is sentenced to 50x50 dayfines. *Lkr 31 Jan 2017.*

Nyköping 19 jan 2017 B 2869-16

MB kört +15kn med 0,54p på Trosa Stadsfjärd. 40x280.

Solna 23 June 2016 B 4471-15 Svea AC 24 Feb 2017 B 6710-16 Sea Ray

Accused of driving a +15 boat on Ulvsunda Lake with two friends on board and having a blood alcohol concentration of around 1 p, DC with 2 dissents acquits Ö because not proved that he conducted. AC. Proved that the boat could normally exceed 15 knots, and no one on board had said there was anything wrong with the boat. While it may be that as alleged Ö conducted the boat only a short distance to the coastguard boat, this is enough for liability. 60 x 60 dayfines. *Unappealable 24 March 2017.*

Hudiksvall 28 Febr 2016 B 1878-16 Bayliner Capri (proof of conduction– fines relation)

Boat owner MS and guest MJ state that MJ conducted the boat but took as grog when brought to the coastguards (after drink) “in civil disobedience to avoid being alcohol tested”. Unlikely story of one driving and the other leaning over him. Three coastguards, being particularly observant on who was conducting the boat noted that owner MS had first conducted and then MJ in to the jetty. Both convicted: MJ (0.94 p) to 120 x 50 dayfines and owner MS (0.5 p) to 40 x 250. – *Unappealable 21 March 2017.*

Sundsvall 13 March 2017 B 1921-16

Vattenskoter vid Selångersån i Sundsvall hamn. Mätt 0,11 mg = 0,22p Hävdade munskölj med “Listerin” men åkl: det går bort fort. 30x190. *Lkr-*

Uddevalla 14 March 2017 B 2804-16 (fines relation)

Conducted +15-knot boat in Byfjorden, Uddevalla with 0,54 p. DC, without trial according prosecutor’s plea: 40 x 420 dayfines. – *Lkr 4 April 2017.*

Västmanland 22 March 2017 B 11-17 (fines relation)

KV accused of having conducted +15 knot boat at Västerås port having a breath alcohol content corresponding to 0.2 p. He confessed and did not appear at the trial. Sentence 30 x 200 dayfines.

Västmanland 30 mars 2017 B 632-16 (proof of conducting – fines relation)

DN was accused of conducting a + 15 knot boat at a Västerås harbour having a breath alcohol concentration corresponding to 0.98 p. DN who had first blown the alcohol tester without objection now alleges it was his friend CK who drove all the time. Also RV on board the boat certified the same. - DC. The coastguard statements are definite and convincing, while those on board the boat have vague statements. DN sentenced to 120 x 50 dayfines.



Uddevalla 29 May B 2756-16

Kört +15 vid Grebbesta hamn med 0,48p. 30 x 350.

Solna 23 June 2016 B 4471-15 Svea AC 24 Feb 2017 B 6710-16 Sea Ray

Ovan under vanlig sjöfylla.

Hudiksvall 30 June 2017 B 1890-16 (intent)

L-J.E kört +15 båt med 0.72 p. Kände sig opåverkad. -TR. Visas ha kört med sån alkoholt. Anses täckt av avsikt även om bara vet att druckit men ej hur påverkad. Med hän till alkograd 40 dayfines x 330. – *Unappealable*.

Norrköping 28 Aug B 2196-17

Kört +15kn:are vid Arkösund med 0,88p. 90x320.

Attunda 18 sept B6330-17

Kört +15 vid Ö Vaxholmsfjärden med 0,66p. 50x70 db.

Nacka 13 sept 2017 B 7083-16

MaxF fälld för **rad brott inkl narkotika + sjöfylla**. 4 mån fängelse.

Jönköping 27 sept B 2916-17

Kört +15-are vid Gränna hamnmynning med 0.29p. 30 x 230.

Göteborg 13 okt 2017 B 1091-17 och 733-17

Dömd ringa narkobrott + sjöfylla +15 med 0.5p vid Lindh. GötaÄ 50x50db.

Uddevalla 12 Oct B 1800-17

Vid Kungshamn **fort** +15 med 0,1 mg= **0,2p**. 30x310.

Norrälje 21 nov B 1267-17

CL förde +15 med 1p. Ifrågasatte mätning, ej godtaget 38.18. 80x500. Lkr.

HovR 40x350 db. Lkr.

Blekinge 13 Dec. B 2412-17

Fört +15 i Karlskrona hamn med 0,13 = 0,26p. Db 40x310.

6.3.3. Gross marine intoxication (presumed at above 1 ‰ blood alcohol)

NB. Cases of death, serious injuries and serious damage are strongly represented in this material; while in about half of the material there have been committed breaches of navigational provisions. Although MC 5:5 states prison as the invariable penalty in these cases, the actual practice of the courts is normally conditional sentence combined with 50 hours' community service or - considered more lenient - with fines. The penalty – provided to be obligatory prison – is regularly set down to conditional sentence with fifty hours community service irrespective of alcohol content being high (abt 2 promille in *Gävle B 2297-13* and *Nacka B 303-13 71*, enough to floor an ordinary person) or low (just over 1 promille in *Attunda B 9077-12* and *Gävle B 2297-13*) and irrespective of the circumstances of the tour (*Örebro B 3634-13* trolling slowly for fish along reeds of an inland lake with 1,3 promille).

Nacka 26 jan 2017 B 6123-16

PercyS kört +15 vid föga trafik v. Aborrkroken med 1,22p.Villk + SamTj 50t.

Nyköping 1 Feb 2017 B 2282-16 ("landing only" = boat conducting)

PS, indicted for assault (of wife), narcotics crime and also gross marine intoxication, objected to the latter that it was his wife that conducted the +15 boat in question but that she could not properly land the boat so that he had to take over some 30-450 metres outside but that he gave too much throttle and caused injury to his wife. As for the latter crime the DC pointed out that an alcohol content of **at least 1 p**. raises the presumption of gross marine intoxication and that the allegation of the short distance



makes no difference. For all these, sentenced to probation plus 80 hours community service. Lkr.

Gbg 10 March 2017 B 14166-16 (habitual alcoholic + clumsy conduct)

Alcoholic S-Å L had been backing out his fishing boat in Skärhamn harbour hitting another boat and proceeding without contacting the other boat's owner who was on board to another part of the harbour (Malaga/Havsporten) landing there with difficulty and found to have an alcohol affection corresponding to 1.86 p. DC found it proved that S-Å could not properly perform his functions and was properly indicted for marine intoxication which in combination with the clumsy conduct of the boat makes it clear that he must be sentenced for gross marine intoxication. Sentence (inkl moped intox): probation and 40 hh community service with special prescription. *Unappealable.*

Falun 10 May 2017 B 2507-16 (high p. + collision & damages)

FR had been towing a small boat with engine trouble at Torsång on Dala River when GS suddenly appeared from his berthing (where he had been trying to moor his boat for a while) colliding with FR's boat. FR and witnesses saw the collision, but GS denies having collided with anything. After the event GS was found to have an alcohol affection corresponding to 1.88p. DC. GS' denial of the collision is implausible, and DS action must be considered to involve gross setting aside of safety and gross marine intoxication. Conditional sentence with 50 hours' community service, + damages which in the absence of clear appreciation are deemed as reasonable 1,000 SEK. Lkr

Malmö 12 May 2017 B 2929-17 Naos (proof of affection at relevant time)

Russian ship master PI of loaded 90-metre Lithuanian vessel about to enter Åhus was tested 6 hours later to have 2.08 p. blood alcohol and 3.08 urine alcohol. He had received information before pilote's entry that his cancerous wife had died, and he had then left the bridge to drink a quantity of vodka in his cabin; then after the first mate had contacted the owners who had immediately dismissed PI, he had drunk the rest of the bottle, allegedly 1 litre altogether. Indicted for marine intoxication the court remarked that the long time between alleged drinking and test complicated evaluation and that the traumatic situation of having lost his wife explained a difficulty for the master to account in detail for the events, and that neither gross nor ordinary intoxication while still on duty could be held to be proved. Lkr *12 June 2017.*

Vänernborg 16 May B 811-17

Kort sträcka +15båt vid hamnen med 1,73p – "ej fara". Alkoproblem: Skyddstillsyn + 40 tim samhTj.

Norrköping 23 maj B 149-17

MA kört +15are vid Arkösund. I rg påstådd svagare motor godtas ej då ej hävdade vid tillfället. Villk + 40x50 db.

Norrköping 23 May B 140-17

Kört +15 vid Arkösund med 1.45p men påstått motorfel & ev svag motor. Rtt. cit NJA 2012 s 369 att lägre risk med båt än på väg. Villk + 40x50.

Uddevalla 8 June B 957-17

Maria kört +15 vid Fjällbacka/0,58 mg=1,16p. Villk+50tim STj

Södertörn 12 June B 16241-16

BB found conducting 15+ at Dalarö having 1.12p. Having been punished for intoxication previously and Dalarö being a busy boat area he was sentenced for GMI to 14 days prison.

Uddevalla 13 June B 994-17

Kort långsam körning i Smögens hamn med 0.80 mg = 1,6p ger återfallen villk + 50t



SamTj.

Nacka 13 Sept B 7083-17

Rad brott inkl narotika och grov sjöfylla. 4 mån. fängelse.

Stockholm 21 juli 2017 B 8203-17 ryskt lastfartyg

V Nikonenko förde med 1,95p ryskt lastfartyg I small passage mot Oxelösund; lotsa larmade. Påstod delegerat ansvar vilket lotsa bestrider. Fängelse 2 mån.

Uddevalla 27 Sept B 1426-17

Kört +15 med 1,07 mg= 2,14p efter påstådda 2-3 öl! Fängelse 2 mån.

Göteborg 13 Oct 2017 B 10901-17 (+B 733-17)

Sentence of minor narcotics offence + conducting +15 with 0.5p at Lind-holmen in Gothenburg's busy harbour rendered 50x50 df. Lkr .

Norrköping 17 okt B 2590-17

Kört en 15+ I Valdemarsviken med 0,52mg=1,04p. illkorligt + STj 50 tim.

Uddevalla 18 Oct B 1829-17

Kört 15+ "på" Stenungsunds YCI Marina, 0,51 mg=1,02p. V+ 50 t. SamTj

Uddevalla 31 Oct B 1937-17

Kört 15+ på Lysekils redd med 0,52mg= 1,04p. Villk +100 x 410 db.

Stockholm 6 Nov B 11977-17

Kört +15? vid Långholmen där lanternfel orsakade kontroll. Påstod trasig propeller hindrat angiven fart. Frikänd.

Uppsala 7 Nov B 5573-17

Segelbåt +10m i Enköpingsån med 0.7 mg. Nedlagt.

Östersund 7 Nov B 2410-17

Kört +25 i Ströms Vattudal m. 0,89 mg=1,78p. Villk. + 80x50 db.

Kalmar 15 Nov B 3244-17

Russian Master Vasili Negoda was 1,76p drunk (in command & failed to keep the bridge properly manned. His 1.94 p drunk mate Oleg Jarkov ran vessel aground. When aground, they both tried, drunk and vainly, to get she ship off the shoal. LV 4 months prison including his master failures, OJ 2 months prison.

Luleå 15 nov B 2643-16

FJ kört 15+ i sund med 1,32p. Påstod fickvän körde, men rätten godtog KBVs uttryckliga observation. Villk + 40x150.

Norrtälje 21 nov 2017 B 1267-17 Lkr

CL förde +15 ua vid Lidö med 0,5mg=1p 45min efteråt. Sjöfylla med 80 db.

Uddevalla 28 Nov B 1427-17

Drack mycket (0.68mg=1,36p) men "körde inte" 15+ utanför Bohus Malmö. Ej bevisat & frikänd. BORT?

Nacka 14 dec. B 4915-17

SB kört segelbåt + med 1,14p i Skurusundet. Villk + STj 50t.

Umeå 19 Dec B 25606-17

Marita L åtalad för grov sjöfylla då kört 15+ med 0.54 mg = 1,08p. Påstod 2-3 knop pga förgasarfel och ostridigt kort sträcka. Ifrågasatt om båten med dåliga motorn KUNDE göra mer än 10 kn & anses ej bevisat. Frikänd.

6.3.4. Narcotics

Nyköping 1 Feb 2017 B 2282-16, see above under 6.3.3.

Nacka 13 sept 2017 B 7083-16, dito

Nacka 13 sept 2017 B 7083-16



MaxF fälld för rad brott inkl narkotika + sjöfylla. 4 mån fängelse.

Göteborg 13 okt 2017 B 10901-17

Dömd för ringa narkobrott + sjöfylla ovan.

Marine Intoxication 2018

Frikända

Ångermanland 2018-01-18 B2318-18 närakoll & bga-koll. lkr

1,5p i Ångermanälvs- nästan koll. med annan & påkört bga men förnekar rattning. Ej visas ha kört. Frikänd.

Falun 2018-05-24 B749-18 Lkr

Grov sjöfyll 1,25p. Kapsejsat elroddbåt under 15kn på Dalälvs Grov sjöfylla ej bevisad orsak & frikänd!

0,2–1 promille (sjöfylleri)

Stockholm 2018-01-02 B 12082-17 Sjöfylla lkr

Fyrbryggaren 42m lång m 0.6p. AG hade velat överlämna befäl men ej klargort/loggantecknat. Svarar som befälh. 50x1000 db

and previous driving intox. sentences: 1 month prison. - AC Affirmed.

Ångermanland 30 nov 2017 B 1817-17 N Norrl. 21 feb 2018 B 13-18

Kikalunga fort +15 i Härnösand m. **0,22p**. Bestr. fartkap + intag. 40x60 db.

Västmanland 2018-02-05 B5719-17 Svea 18-06-05 B 2250-18

Fört båt ua med 0,68p. **Eftersup** Sangria inför KBV anses fortsatt vara "framförande" oavsett avstängt motor. 50x490 db. Lkr

Skaraborg 03-16 B 377-18. Lkr

0.26p i Hörviken, utan anm. Sjöfylla db30x270

Attunda 2018-04-03 B 9961-17 Sjöfylla lkr

"Framfört" Vaxholms Ö kastellsund, 0.23p. Påstår platsbyte med hustru för att hon druckit 1 glas vin samt att motor i friläge. Ej relevant: 30x420.

Stockholm 2018-11-28 B134422-18 Lkr

Sjöf. 0.44p – ej framfört -- son uppges ha kört. Frikänd

Attunda 2018-12-03 B 6242-16 ökl B4351-18

0,26p vid Kodjupet ej anm. 30 x 1000

Över 1 promille (grovt sjöfylleri)

Ångermanland 2018-01-18 B2318-18 närakoll & bga-koll. lkr

1,5p i Ångermanälvs- nästan kolliderat med annan & påkört bga men förnekar rattning. Ej visas ha kört. Frikänd (men upptas här)

Örebro 2018-02-01 B57819-17 lkr

Kolliderar vid tillägg Askersund med förtöjd båt "utan eg.skador"; faller i sjön med 2,15p. Grov sjöfylla. Skyddst+ behandling.

Västmanland 2018-02-15 B 5411-17 lkr

Grov sjöfylla 1,76p Straffdisk: Villk+samTj

Stm 2018-02-19 B 1997-18 lkr

Grov sjöfylla 1,28p-skeppare på ryskt fartyg i hamn. 1 mån.

Norrköping 2018-03-06 B27805-17 lkr

Ringa nark + grov sjöfylla 1,24p i Valdemarsviken. Påstår avbytt. Ovisst om friläge men gled framåt. Skyddstills+föresk.

Nacka 28 mars 2018 B 306-18 Lkr (grov SF i sak)



Motorfel på Kalkkobbsfjärden, ringde vän + KBV & intog under väntan "4-5 öl och "en shot". TR: ej visats "framfört" berusad!!!

Stockholm 2018-04-26 B16993-17, Svea 18-09-18 B5201-18 Lkr

KBV: tydligt för fort i Hammarbyled. Blåste men bestred körning. Osannolikt mot KBVs uppgifter. Grov sjöf.1,02p. HovR avvisade.

Falun 2018-05-24 B749-18 Lkr

Grov sjöfyll 1,25p. Kapsejsat elroddbåt under 15kn på Dalälven Grov sjöfylla ej bevisad orsak & frikänd!

Haparanda 2018-05-30 B 86-18 lkr

Fortkört m. 1,48p med passagerare på grunt vatten nära koll med KBV.

Grov SF, Vårdsl/Sjötr,Brott/sjöL 9 och 6:3. villk+50t stj

Stockholm 2018- 06-19 B5831-18 lkr

Grov sjöf.1,62p trasslat mellan båtar; tid dömd. skyddst + db

Göteborg 2018-06-26 B 23-18 fiskefartyg Gryning Lkr

Gr sjöf. 2,3p + SjöLBr=sammanstöt/båt: fortsatt. 2mån f.

Skaraborg 2018-10-18 B 2854.18 lkr

Gr Sjöf 2,13p bg-kolliderat+Vänervinglat. Villk + 50x160 db

Nacka 18 okt 2018 B3700-18 GrovSF Lkr

Vingelkörde i Sanhamn & intogs för alkoll: **1.7p** efter 2 tim. Krock med hårdbåt undgicks genom att köra en RIB emellan. Flerdömd; 1 mån. fäng.

Nacka 2018-10-30 B 3765-18 Grov SF - lkr

Gr sjöF 0.84 mg = 1,68p ua. I Skurusundet med 1 passagerare. Ingen anm om körning: rätten disk straffnorm. Villk+50x50.

Blekinge 2018-11-08 B 2223-18Lkr

Gr sjöf 1,94p upp **på land**. Skyddst +samhjtj. 40 tim

Stockholm 2018.11.12 B11436-18 lkr

Gr sjöF 1,16p Hammarby kanal ua. Villk+50tim SamTj

Lule 2018-11-12 B 22907-18 lkr

Gr sjöf 1,22p ej anm. Skyddst+friv.progr

Attunda 27 nov. 2018 B 6261-18 grov sjöfylla LKr bekr

4-straff-Oscar 1,08-kört +15-båt ua vid Kastelh.Vaxholm. Villk + 60 db.

Västmanland 2018-05-17 B 234-18 lkr

GrovSjöf 1.44p Västerås hamn (felbedömt pos.).Villk +50tsamh.tj,

~~*Stockholm 2018-05-09 B16171-17 Storm*~~

Grov sjöF båttaxi 1,2p på grund ~~+flera skadade~~. 8 mån. **Se Svea 19-04-29**

Falun 2018-05-24 B749-18 Lkr

Grov sjöfylla 1,25p. Kapsejsat elroddbåt <15kn Dalälven. Ej bevisad orsak!

Haparanda 2018-05-30 B 86-18 lkr

Fortkört m. 1,48p med passagerare på grunt vatten nära koll med KBV.Grov

SF +Vårdsl/Sjötr + Brott/sjöL 9 och 6:3. villk+50t stj

Sundsvall 18 Oct B 451-17, Ned. Norrl 31 Jan 2018 B 1289-17

Jim B was conducting +15 boat on Sundsvall Bay having 0.5 mg = 1p. Discussing punishment Ct found, considering commission during probation and previous driving intox. sentences, 1 month prison. - AC Affirmed.

Nacka 2018-12-12 B 6616-18 Lkr

David&Simon i båt till Sandhamn, varav D körde. Framme ville D ordna

lanterna & bad Simon sitta i förarsäte med motor på tomgång.KBVstoppade

&båda blåste positivt och instämdes. D fälldes oavsett rättsvillfarelse. Db 50



Falun 18-12-27 B2625-14 Lkr

Gr sjöf 1,45p tysk vid Tisken ua. Db 1209 x 50.

Sjöfyllerifall 2019

Sjöfylleri

VästmL 2019-03-14 B 103-19

Sjöfylla vattenskoter med 0.6p ua ej huvförh. 50db - Lkr

Stockholm 2019-07-18 B 1133-19

Sjöfylla, 0.32p + ua Essingesund 30db. Lkr

Nacka 2019-12-12 B6902-19 lkr

RK kört +15med 0.84p ua. Erkänt, 70 x 280 db.

Grovt sjöfylleri

Sundsv 2019-01-21 B18470-17 NNorrl 04-01 B204-19 ej pt

Grov sjöfylla, ua men disk om förare. Villk + 90x 280

Hudiksvall 19-01-23 B2074-18

Grov sjöfylla vålds motstånd mm villk +samTj 50 tim

Norrk 03-19 B 400-19 Lkr?

Grov sjöfylla 1,72 ej anm. Skyddstillsyn+ samhTj

(Gbg19-04-16 B5337-19

Grov sjöf Antigua-fartyg Väneren. Rysk?skeppare 1 mån fäng.)

Svea04-29B55560-18sjötaxi Storm HD ej pt 06-18 B2847-198

Grov sjöf + flera sjö**brott**. Vägval. p.gr pass/**skad**: 8mån

Nacka 2019-05-09 B 7492-19 Grov sjöfylla 1,38p Lkr 05-31

Dawid fört gummibåt utan lanternor påstått med 10årig son styrt & att Dawid förgäves sökte ficklampa. Friad (men överväg befälhavare)

Nacka 2019-05-23 B720-19 Lkr

Kört 35/8 kn med 1,7p i Lännerstasund. Gr sjöf & brSjötraff: Villk+samhTj

Södertörn 2019-05-23 B15354-18 Svea 19-11-25 B 6981-19 lkr

Roxenfallet. Ofred. **Sjöfylla**: Åkl/TR SjöL 20:4 st2 kräver visad alko**effekt**; **HovR** 20:4 st1 endast **intagskrav**.

Västra Sv 07-05 B 1785-19 (fastst TR) -Lkr

Grov sjöfylla 2.03p. Fäng 2mån (fst tR -lkr)

Uddevilla 24 jan 19 B 2199-18VSv 19-07-05 B 1785-19 Lkr

2,03p & förlorat kontroll vid badplats Bovallstrand. 2mån fäng.

Stockholm 2019-07-18 Lkr

Dam förde +15 ua vid Essingesund med 1,32. Dagsböter.

Nacka 2019-09-11 B 1183-19 grov SF Lkr bekr.

Polack körde med 1.34p vid Runmarö varv. Villk+ 50t STj

Nacka 2019-10-15 B7051-18Lkr

Kört +15-båt "helt ua" i Lännerstasundet m.1,18p. Villk + STj 50t

Svea 19.11.25 = Södertörn 05-23 ovan



Bilaga 4, underlag till Svenska Kryssarklubbens yttrande diarienummer Ju2019/03808/5

**Riskbild från 2013 framåt sammanställd
(sekundärbrott (sek) och allvarlig skada (sk))**

2013 (lista kompl)

SF 14: 13 ua, 1 utan ljus

GS 4: 2 ua, 2 sk (ryskBef kanal 1.16; dansk pgr 3.2p;-åring 1,04 vält sjönk; 1,38 ua)

2014 (lista osäker)

SF 7: 7 ua

GS 10: 9 ua 1 sk (pgr)

2015

SF 9: 8 ua, 1 sek (fart)

GS 21: 7 ua, 7 sek. 7 sk

2016

SF 1: 1 ua

GS 7: 2 sk 1 sek

2017

SF 10: 9 ua, 1 sek (fart)

GS 7: 3 ua, 4 sk

2018

SF 3: 3 ua

GS 22: 8 ua, 11 sek, 2 sk (koll)

2019

SF 3: 3 ua

GS 11: 5 ua, 5 sek (inkl motstånd), 2 sk-fall inkl 1 död)

~~GS 4: 2 ua, 2 sk, 2 sek (Storm p.gr flera skadade+Roxen 1 död)~~

Totalt ~~116~~123

(SF nedgått starkt)

SF 47: 44 ua, 3 sek (fart&mörk), 0 sk

GS 77: 31 ua, 24 sek, 16 sk (1 död, Roxen)