



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

Sjökaptnsprogrammet
Självständigt arbete

Sjörättsmål

En jämförelse mellan målen i Sveriges sjörättsdomstolar

Magdalena Almström & Henrik Svanberg
2014-05-05
Program: Sjökaptnsprogrammet
Ämne: Självständigt arbete
Kurskod: 2SJ01E

Linnéuniversitetet

Sjöfartshögskolan i Kalmar

Utbildningsprogram:	Sjökapstensprogrammet
Arbetets omfattning:	Självständigt arbete om 15hp
Titel:	Sjörättsmål
Författare:	Magdalena Almström & Henrik Svanberg
Handledare:	Jan Snöberg

Abstract

Sverige har sju stycken tingsrätter har blivit utsedda till att behandla sjörättsmål. Sjörättsmål innebär antingen tvister eller brottmål med anknytning till sjöfarten på svenskt territorium.

Syftet var att kartlägga och redogöra avgjorda brottmål och tvistemål hos sjörättsdomstolarna över tid. Studiens frågeställningar fokuserade på typer av mål, skillnader mellan domstolar och förändring över tid. Studien fördjupade sig i domar rörande handelssjöfarten.

Som metod valdes litteraturstudie och vid uppföljande frågor gjordes intervjuer med myndigheter och sakkunniga. Litteraturen i denna studie var de 153 domarna som meddelades mellan 2009 och 2013.

Av alla domarna var det fem tvistemål och 148 brottmålsdomar, om 13 olika rubriceringar. Den största skillnaden mellan domstolarna var antalet avgjorda mål och någon förändring över tid kunde inte påträffas.

Andra slutsatser var att fartygs befälhavare, som har det yttersta ansvaret, undvek åtal om denne inte varit närvarande vid åtalshändelsen. Ett mörkertal råder angående sjöfylleri bland yrkessjömän ute till havs.

Nyckelord

Sjörätt, sjörättsmål, sjörättsdomar, sjörättsdomstolar

Linnaeus University Kalmar Maritime Academy

Degree course:	Nautical Science
Level:	Diploma Thesis, 15 ETC
Title:	Admiralty law cases
Author:	Magdalena Almström & Henrik Svanberg
Supervisor:	Jan Snöberg

Abstract

In Sweden seven courts has been appointed to specialize in admiralty law cases. These cases are either civil or criminal cases with connection to shipping on Swedish territory.

The objective was to examine and describe the admiralty law verdicts over time with focus on what types of cases, differences between courts and variation over time. The study focused on merchant shipping.

Study of literature was chosen as method and with follow-up questions interviews were made with agencies and experts. The literature in this study was the 153 verdicts that were announced between 2009 and 2013.

Of all verdicts collected were five civil cases and 148 criminal cases with 13 classifications. The largest difference between the courts was the sum of verdicts. A change over time could not be observed.

Other conclusions that were made were that ships' masters, that have the utmost responsibility, avoided prosecution when they were not present for the event of the prosecution.

Key words

Admiralty law, admiralty law cases, admiralty law verdicts, admiralty law courts

Förord

Det har varit en lång men intressant resa att göra denna studie. Flera personer har med sin hjälp varit ovärderliga med att kunna fullfölja detta arbete och till dem vill vi visa vår tacksamhet.

Vi vill därför uttrycka ett stort tack till vår handledare, lektor Jan Snöberg som med en stor iver och intresse har väglett oss. Han har varit oerhört hjälpsam med allt under examensarbetets gång.

Vi vill också tacka våra föräldrar som ställt upp med en kontinuerlig korrekturläsning och råd för att kunna avsluta arbetet.

Vi vill även tacka de personer vid kontaktade myndigheter som tog sig tid att svara på våra frågor via mejl eller telefon.

Kalmar, maj 2014

Magdalena Almström och Henrik Svanberg

Definitioner

Nedanstående ordlista har sammanställts av Sveriges domstolars juridiska ordlista¹, Åklagarmyndighetens ordlista² och genom en personlig intervju via telefon med en advokatbyrå den 1:e april 2014.

Basbelopp	44 400 Sek, år 2014
Brottmål	När en brottslig gärning tas upp i domstol heter det brottmål.
Dom	Domstolens avgörande om ärendet bör ogillas eller fällas.
Domkrets /Domsaga	Det geografiska område en domstol är behörig att ta upp mål.
Förseelse	Brott som har ett lindrigt straffvärde vilket är böter. Kan användas som rubricering istället för brott, exempelvis förseelse mot sjötrafikförordningen än brott mot sjötrafikförordningen.
Försvarsadvokat	Person som avlagt juristexamen och har tre års praktiskt juridiskt arbete som har till uppgift att försvara den åtalade.
Förundersökning	Den utredning som skall fastställa om ett brott har begåtts, vem som kan misstänkas och om bevisningen räcker för att väcka åtal.
Huvudförhandling	Förhandling i domstol i tvistemål eller brottmål.
Häktning	Den misstänkte placeras i häkte i väntan på att åtal väcks eller dom meddelas. Häktning kan krävas om straffvärdet för brottet är fängelse i ett år eller mer.
Kärande	Den som ansöker om stämning i en tvist.
Laga kraft	När tiden för överklagande gått ut och domen kan verkställas.
Lagfaren domare	Domare som avlagt juris kandidatexamen.
Lagrum	Paragrafer i lagar.
Mål	En vid domstol väckt åtal i tvåpartsförhållande, där i allmänhet rättegångsbalken eller förvaltningsprocesslagen är tillämplig.
Målsägande	Den som utsatts för ett brott.
Nämndeman	Personer utan juristutbildning som sitter med för att komplettera den lagkunnige domarens kunskaper. Nomineras av de politiska partierna.
Oaktsam	Vårdslös eller slarvig (culpa).
Ogillat åtal	Ärendet har prövats av domstolen som har funnit att bevisningen inte är tillräcklig för fällande dom eller att gärningen inte varit brottslig. Synonym till friande dom.
Praxis	Hur en lag tillämpas av domstolarna i praktiken.

¹ Sveriges domstolar, ”Sveriges domstolar - Juridisk Ordlista”, URL: <http://www.domstol.se/Juridisk-ordlista/?pId=11699>, (hämtad: 2014-04-07)

² Åklagarmyndigheten, ”Ordlista”, URL: <http://www.aklagare.se/settings/Ordlista/?word=Åklagarmyndigheten&pageType=Ord>, (hämtad 2014-04-07)

Påföljd	Det straffet domstolen beslutar att den som begått den brottsliga gärningen skall få.
Rubricering	Den rubrik åtalspunkten får, exempelvis sjöfylleri.
Rättsfall	Exempel på en domstols avgörande av en rättslig fråga.
Sakframställan	När huvudförhandlingens parter, oftast åklagaren och försvarsadvokaten, utvecklar sin talan och yttrar sig över vad motparten har anfört.
Skiljeförfarande	En tvist som avgörs genom en skiljenämnd och inte allmän domstol.
Skiljenämnd	En nämnd som avgör tvister mellan parter. Kan användas istället för domstol och skälet till detta är att processen är snabbare och utfallet är sekretessbelagt.
Straffvärde	Hur allvarligt ett brott är i relation till andra brott.
Svarande	Kärandens motpart i ett tvistemål.
Tilltalad	Den som står åtalad i målet.
Tvistemål	När två personer inte är överens uppstår en tvist och en domstol kan då avgöra tvisten.
Verkställighet	Genomförande av en dom.
Åklagare	Den som oftast leder utredningar av brott (förundersökningsledare), väcker åtal och för talan i domstol.
Åklagarkammare	De cirka 40 åklagarkammarna handlägger i stort sett samtliga brott inom sitt geografiska område.
Åklagarmyndigheten	Den myndighet som omfattar landets alla åklagare och leds av riksåklagaren.
Åtal	Talan som väcks vid domstol om ansvar för brott.
Åtalspunkt	Ett åtal kan innebära flera brottsliga gärningar och varje brottslig gärning är en åtalspunkt.
Överklagande	Begäran att pröva målet igen i högre instans.

Innehållsförteckning

INLEDNING	9
BAKGRUND	10
SYFTE	13
FRÅGESTÄLLNINGAR.....	13
AVGRÄNSNINGAR	13
DET SVENSKA RÄTTSVÄSENDET	14
PROCESSFÖRING VID HUVUDFÖRHANDLING.....	14
LAGAR OCH BESTÄMMELSER.....	15
<i>Den svenska sjölagen</i>	15
<i>Andra sjöfartsrelaterade lagar</i>	16
<i>Förordningar och föreskrifter</i>	17
<i>Skadeståndsrätten</i>	18
METOD	19
ETISKA ÖVERVÄGANDEN	21
TIDIGARE STUDIER	22
METODDISKUSSION	22
FELKÄLLOR	24
RESULTAT	25
SAMMANSTÄLLNING AV AVGJORDA BROTTMÅL 2009 TILL 2013	26
<i>Handelssjöfarten</i>	28
AVGJORDA SJÖRÄTTSMÅL UNDER 2009	29
AVGJORDA SJÖRÄTTSMÅL UNDER 2010	31
AVGJORDA SJÖRÄTTSMÅL UNDER 2011	33
AVGJORDA SJÖRÄTTSMÅL UNDER 2012	36
AVGJORDA SJÖRÄTTSMÅL UNDER 2013	37
ANALYS	40
TYP AV BROTTMÅL OCH TVISTEMÅL.....	40
<i>Grovt sjöfylleri</i>	41
<i>Vårdslöshet i sjötrafik</i>	42
<i>Brott mot fartygssäkerhetslagen</i>	43
<i>Brott mot sjölagen</i>	43
<i>Övriga</i>	43
SKILLNADER MELLAN DOMSTOLARNA	44
<i>Handelssjöfarten</i>	46
FÖRÄNDRING ÖVER TID	46
<i>Handelssjöfarten</i>	48
RESULTATDISKUSSION	49
TYP AV BROTTMÅL OCH TVISTEMÅL.....	49
SKILLNADER MELLAN DOMSTOLARNA	51
FÖRÄNDRING ÖVER TID	52
SLUTSATSER	53
FÖRSLAG PÅ UPPFÖLJANDE STUDIER	54
REFERENSER	55
LAGTEXTER.....	56
RÄTTSFALL	56

BILAGA 1

Inledning

I Sverige finns det sju sjörättsdomstolar, specialdomstolarna som handhar både tvistemål och brottmål enligt svenska sjölagen. Domstolarna är i grunden tingsrätter som sedan blivit utsedda av regeringen att handlägga sjöfartsrelaterade mål. Dessa domstolar ligger i Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar, Värmland³, Sundsvall och Luleå.⁴

Mellan åren 2009 och 2013 var förhållandet mellan domarna i brottmålen och tvistemålen som tabell 1 visar nedan:

Tabell 1 Antal avgjorda mål i respektive sjörättsdomstol mellan 2009 och 2013

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål
Stockholm	74	3
Göteborg	23	0
Malmö	10	2
Kalmar	29	0
Värmland	8	0
Sundsvall	4	0
Luleå	0	0
Sammanlagt 2009-2013	148	5

Det sammanlagda antalet domar mellan 2009 och 2013 var 153 stycken. 148 av dem var brottmålsdomar. Sjörättsdomstolen i Stockholm avgjorde flest mål i både brottmål och tvistemål medan Luleå inte avgjorde några mål alls.

³ Domstolen är belägen i Karlstad och hette tidigare Karlstads tingsrätt men efter en sammanslagning år 2005 av flera tingsrätter bytte tingsrätten namn.

⁴ 1975:931. *Förordning om sjörättsdomstolar*. Stockholm: Justitiedepartementet

Bakgrund

Sjörättsdomstolarna är speciellt utsedda tingsrätter runt om i Sverige. Tingsrätten är lägsta instans och efterföljs av hovrätterna och sedan högsta domstolen. En dom från tingsrätten kan överklagas och därmed gå vidare till hovrätten. En huvudförhandling avslutas alltid med en dom.

Under det gamla domstolssystemet fanns det inga specialdomstolar för sjörättsmål. Istället gick de till de dåvarande domstolarna: häradsrätten och rådhusrätten. Rådhusrätten var den domstol som tog de flesta fall. Kollisioner och liknande gick alltid till denna domstol.

Häradsrätten avgjorde ytterst sällan sjörättsmål.⁵

I det nuvarande systemet är det var brottet begåtts som avgör vilken tingsrätt som handlägger målet. Ett undantag kan vara om det begås flera brott i olika domkretsar. Åklagaren kan vid de tillfällena välja vilken tingsrätt som skall avgöra målet. Något av brotten måste ha begåtts i den tingsrättens domkrets. Vid tvistemål finns det ingen enhetlighet utan det finns flera olika faktorer om var tvisten avgörs, de faktorerna kan vara platsen där tvisten uppstod, svarandens hemvist och att det är avtalat om vilken domstol som skall behandla.⁶

Det som avgör vilken sjörättsdomstol ett mål går till är sjölagen (1994:1009), 21:a kapitlet, 8 §. Den anger bland annat att åtal skall väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där brottet begåtts. I och med denna paragraf innebär det till exempel att Karlskrona ingår i Kalmars domkrets och att Skånes västra och östra kust tillhör Malmös sjörättsdomstol.

Processen för ett ärende ser olika ut beroende på vad det är för typ av händelse. Till exempel rapporteras oljeutsläpp mellan Transportstyrelsen och Kustbevakningen för att sedan skickas vidare till ansvarig åklagarkammare. Vid personskador ombord på fartyg är det

Polismyndigheten som kopplas in utan involvering av Transportstyrelsen och

Kustbevakningen. Under Polismyndighetens utredning görs en bedömning om berörd

åklagarkammare skall involveras.⁷ Det är alltid åklagaren som tar beslutet om åtal skall

väckas och därmed gå vidare till domstol eller lägga ner fallet. Skäl till att fallen läggs ner är

att åklagaren inte kan räkna med en fällande dom. I vissa fall kan ett utlandsflaggat fartyg som

utför mindre allvarliga lagöverträdelser på svenskt vatten undkomma åtal. Förloppet kan vara

att fartyget varit på genomresa på svenskt vatten och därefter kommit ut på öppet hav

alternativt in i annan nations territorialvatten. Fartyget kan på detta sätt, om det inte stoppas

⁵ Sanfrid Staffans, Grunddragen av rättegången i civila sjörättsmål i första instans, Stockholm: Norstedt, 1960, s. 68, 73

⁶ Personlig kommunikation, Advokatbyrå, intervju 2014-01-10

⁷ Personlig kommunikation, Transportstyrelsen, telefonintervju 2014-02-07

direkt av Kustbevakningen, undkomma åtal på grund att svenska åklagarkammare i stort sett saknar förutsättningar att överlämna lagföring till en främmande. Det gäller främst där förseelserna är mindre allvarliga.⁸

När en sjörättsdomstol utfärdar en dom på ett fartyg med annan flaggstat eller på en person med hemvist utanför Sverige kan man begära verkställighet i det landet. Verkställighet begärs genom att kontakta det landets utsedda myndighet och begär att domen skall verkställas. Till exempel en dom gällande ersättning av oljeskada kan verkställighet begäras av de länder som är medlemmar i 1992 års ansvarighetskonvention⁹. Vill en medlemsstat av denna konvention begära verkställighet i Sverige ansöker man hos Svea hovrätt.¹⁰

Alla sjöfartsmål behöver inte hamna i en sjörättsdomstol. Vissa omständigheter tas inte upp av sjölagen vilket innebär att det är den lokala tingsrätten som behandlar målet. De mål som på något sätt gäller Sveriges myndigheter handläggs av Sveriges förvaltningsrätter.¹¹

Transportstyrelsens utredningsenhet hade fram till 2012 i uppdrag att föra statistik på hur många sjöolyckor som gick till domstol men under detta år avslutades detta uppdrag och sedan dess har de inte haft tillgång till denna databas. Tydligt hade databasen plockats bort efter uppdragets avslutande och ingen information går att finna från tiden innan dess.

Sveriges kust är cirka 2700 km och har sammanlagt över 60 000 öar. Det går åtta stycken vuxna personer per fritidsbåt, vilket är ett av de högsta medeltalen i världen. Det är endast tre länder som har en liknande båttäthet och det är Finland, Norge och Nya Zeeland.¹²

År 2011 var det sammanlagt 115 sjöolyckor där handelsfartyg och fiskesfartyg var inblandade och år 2012 var det 124 sjöolyckor enligt Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt. En sjöolycka i denna statistik definieras som en olycka som kan härledas till fartygets drift, detta inkluderar bland annat personskador, person som försvunnit till sjöss och allvarlig skada på miljön.¹³

År 2012 anlöpte 82 400 fartyg de svenska hamnarna och det sammanlagda tonnaget uppgick till 1 160 miljoner bruttoton. De tre största hamnarna efter hanterad godsmängd i Sverige

⁸ Personlig kommunikation, Kalmar åklagarkammare, e-post 2014-01-27

⁹ 1994:1009. *Sjölag*. Stockholm: Justitiedepartementet, 10 kap. 1§

¹⁰ 1994:1009. *Sjölag*. 21 kap. 6§

¹¹ Rolf Ihre, *Handbok i Sjö rätt och närliggande ämnen*, Stockholm: Jure, 2012, s. 418.

År 2010 ersattes länsrätterna med de nuvarande förvaltningsrätterna.

¹² *SweBoat*, "Fakta om båtlivet", URL: <http://www.sweboat.se/fakta-om-batlivet.aspx>, 2014, (hämtad 2014-04-01).

¹³ *Transportstyrelsen*, "Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt 2012", URL: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Sjofart/sjosakerhetsoversikt_2012.pdf, 2013, (hämtad: 2014-04-07)

detta år var Göteborg, Trelleborg och Brofjorden. Stockholm och Helsingborg var de största hamnarna beräknat efter antal passagerare.¹⁴ Detta visar på att svenska hamnar och svenskt vatten är vältrafikerade. Alla dessa fartyg som av olika skäl färdas på svenskt vatten kan mot förmodan inte hålla sig laglydiga vilket tabell 1 visar.

¹⁴ *Trafikanalys*, ”Sjötrafik 2012 Statistik”, URL: http://trafa.se/PageDocuments/Sjoetrafik_2012.pdf, 2013, (hämtad 2014-04-07)

Syfte

Syftet är att kartlägga och redogöra för vilka typer av brottmål och tvistemål som har avgjorts i de olika svenska sjörättsdomstolarna och att jämföra dem med varandra över tid. Studien kommer fördjupa sig i domarna som rör handelssjöfarten.

Frågeställningar

- Vilka typer av brott- och tvistemål, som regleras i sjölagen, har behandlats i de svenska sjörättsdomstolarna mellan åren 2009 och 2013?
- Vilken är skillnaden mellan de olika sjörättsdomstolarnas mål?
- Vilken förändring över tid finns på brottmålen?

Avgränsningar

Undersökningen avgränsas genom att välja en tidsperiod på fem år, från 2009 till och med 2013. Detta innebär att mål som inkommit tidigare än 2009 till sjörättsdomstolarna kan tas med på grund av att undersökningen fokuserar på domarna som meddelats mellan 2009 till 2013. Det är alltså domarna meddelningsdatum som är det relevanta. Alla domar som meddelats från den 1:e januari 2009 till den 31:e december 2013 används.

Skälet till valet med att undersöka åren mellan 2009 och 2013 begrundar sig på att få fram en nulägesbild.

Eftersom det är endast fem stycken tvistemål i sjörättsdomstolarna under dessa år, kommer de inte att redovisas enligt fråga två och tre.

Analys- och resultatdiskussionsavsnitten kommer att fördjupa sig i domarna och resultatet som rör handelssjöfarten. Detta gäller speciellt för den första frågeställningen gällande typer av brottmål.

Endast tingsrätternas domar har inhämtats och resultatet visar därför endast hur första instansen har dömt. Det måste därför beaktas att det slutgiltiga resultatet kan se annorlunda ut på grund av möjligheterna att överklaga till en högre instans.

Det svenska rättsväsendet

Eftersom det saknas tidigare forskning inom detta intressanta område inleds studien med en bakgrundsbeskrivning och dessutom infogas ett avsnitt benämnt, Det svenska rättsväsendet, vilken har till avsikt att förenkla för läsaren att få en inledande insikt i studiens ämnesområde.

Processföring vid huvudförhandling

En sjiörettsmålprocess i domstolen skiljer sig inte från ett annat brottmål eller tvistemål.

Huvudförhandlingen i brottmål leds av rättens ordförande. Ordföranden är en lagfaren domare som har tre stycken nämndemän till sin hjälp. Huvudförhandlingen påbörjas med att åklagaren yrkar på att tingsrätten skall döma den tilltalade för angivna grunder. Därefter förnekar eller erkänner den tilltalade, oftast genom en försvarsadvokat. Detta efterföljs av att åklagaren och försvarsadvokaten gör varsin sakframställan. Efter bådassakframställan blir det förhör med målsäganden om sådan finns och därefter berättar den tilltalade sin historia. Efter den tilltalades berättelse blir det förhör med eventuella vittnen. Efter vittnesförhören presenteras den tilltalades personliga förhållanden; exempelvis utdrag ur belastningsregistret, den tilltalades ekonomi och relationer.

I slutet av huvudförhandlingen gör åklagaren och försvarsadvokaten sina slutanföranden. Efter detta gör domaren och de tre nämndemännen en överläggning om vad de tror har hänt. Detta följs av att tingsrätten meddelar sin dom.¹⁵

Det är åklagaren som har bevisbördan i brottmål på grund av att det är åklagaren som påstår att den tilltalade har gjort något brottsligt.¹⁶

Tvistemålen skiljer sig från brottmålen då inget brott har begåtts utan två parter har en tvist med varandra. Tvisterna påbörjas ofta med där parterna är oense hur ett avtal skall tolkas eller att den ena parten brutit mot avtalet. Tvistemålen kan antingen avgöras i en skiljenämnd eller i en huvudförhandling i domstol. En skiljenämnd kan avgöra tvister genom att parterna förlikas istället. Kan inte en förlikning genomföras bestämmer skiljenämndens ledamöter utgången. Skiljenämndens beslut är inte offentligt och processen är snabbare än i domstol. I domstol beror antalet lagfarna domare, från en till tre, på hur många basbelopp tvisten består av. Den förlorande parten får betala sin motparts rättegångskostnader.¹⁷ Därför kan ett tvistemål bli mycket kostsamt och också bli en utdragen process. Det måste dock poängteras

¹⁵ *Sveriges domstolar*, ”Sveriges domstolar – vad händer i rättssalen”, URL: <http://www.domstol.se/Brott--straff/Rattegang-i-tingsratten/Vad-hander-i-rattssalen/>, 2013, (2014-02-16)

¹⁶ *Sveriges domstolar*, ”Sveriges domstolar - Juridisk ordlista”, URL: <http://www.domstol.se/Juridisk-ordlista/?pId=11699>, (hämtad: 2014-03-31)

¹⁷ *Sveriges domstolar*, ”Sveriges domstolar – rättegång i tingsrätten”, URL: <http://www.domstol.se/Tvist/Rattegang-i-tingsratten/>, 2013, (2014-02-16)

att ovanstående gäller två svenska parter. Med två olika internationella parter bör det redan i avtalet skrivas in vilken nations lag man skall följa vid en eventuell tvist. De flesta internationella avtal brukar referera till engelsk lag och då ett skiljeförfarande i Storbritannien.¹⁸ Skulle en sådan klausul saknas är det inte ovanligt att man måste starta en process i domstol för att därmed få ett beslut på vilket lands domstol som skall få avgöra tvisten.¹⁹

Ett mål som har inkommit till en tingsrätt behöver inte avgöras samma år. Därför är det en skillnad på antalet inkommande mål och antalet domar.²⁰

En huvudförhandling behöver inte gälla en enda åtalspunkt utan kan ta upp flera, även om dessa är utförda vid olika tillfällen. En åtalspunkt kan även gälla för flera personer men då skall gärningen vara utförd vid samma tillfälle och på samma plats.²¹ Exempelvis är det två personer som använder ett fartyg belagt med nyttjandeförbud. Båda åtalas för brott mot fartygssäkerhetslagen. Eftersom det är samma brott vid samma tidpunkt på samma plats räknas det som en åtalspunkt trots att det är två personer. Det behöver inte vara just två personer utan kan även vara ett flertal.

En doms rubricering beror på den enskilde domarens ”tycke och smak”. Ett exempel på detta är att en hastighetsöverträdelse till sjöss just kan rubriceras som en hastighetsöverträdelse till sjöss eller som brott mot sjötrafikförordningen.²²

Lagar och bestämmelser

I Sverige är det riksdagen som stiftar nya lagar, regeringen beslutar om förordningar och föreskrifter beslutas av statliga myndigheter.²³

Den svenska sjölagen

Dagens moderna sjölag har sina rötter i den lag som stiftades mellan åren 1891 till 1893. Den gamla sjölagen var i kraft ända tills år 1994 då den skrevs om till sin nuvarande form.²⁴

Idag består den svenska sjölagen av 22 kapitel. Varje kapitel handlar om olika delar inom sjöfarten.²⁵

¹⁸ Ihre, 2012, s. 416

¹⁹ Ihre, 2012, s. 418

²⁰ Personlig kommunikation, Advokatbyrå, intervju 2014-01-10

²¹ Personlig kommunikation, Advokatbyrå, intervju 2014-01-10

²² Personlig kommunikation, Advokatbyrå, intervju 2014-01-10

²³ *Sveriges riksdag*. ”Ordbok”. URL: <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Ordbok/>, (hämtad: 2014-04-07)

²⁴ Hugo Tibergh och Johan Schelin, *On Maritime & Transport Law*, Stockholm: Axel Ax:son Johnson Institute for Maritime and Other Transport Law, 2009, s 18

²⁵ 1994:1009. *Sjölag*.

Det 20:e kapitlet i sjölagen behandlar straffbestämmelserna. Det är detta kapitlet den lagfarne domaren har till grund om ett brott har utförts och i sådana fall vilken påföljd som skall utdömas. Påföljderna varierar från böter, fängelse och till att bli ifråntagen rättigheten att utföra sin befattning.²⁶ Ett brott mot sjölagen kan därför gälla alla 16 paragrafer i det 20:e kapitlet. Exempel på brott enligt sjölagen är att en befälhavare avviker från sin tjänst och därmed överger fartyget eller en person som varit delaktig i uppkomsten av en sjöolycka.²⁷

Vårdslöshet i sjötrafik regleras också av den 2 § i 20:e kapitlet i sjölagen. Den paragrafen anger bland annat att den som brustit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms för vårdslöshet i sjötrafik. Påföljden är böter eller högst sex månaders fängelse. Det är dock fängelse i högst två år om brottet anses som grovt.

Sjöfylleri ingår också i 20:e kapitel. Sjöfylleri anses vara en person som framför ett motordrivet fartyg med en hastighet på minst 15 knop eller en skrovlängd på minst 10 meter, har 0,2 promille alkohol i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Påföljden för detta blir antingen böter eller fängelse i högst sex månader.²⁸ Är det över 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften anses det som grovt sjöfylleri. Personen kan då dömas till fängelse i högst två år.²⁹ Sjöfyllerilagen ändrades till ovanstående den 1:e juni 2010.³⁰ Alla lagöverträdelser gällande sjöfylleri som skedde innan dess går under den gamla lagstiftningen även om domen meddelades efter den 1:e juni 2010. I den gamla lagstiftningen fanns det ingen definierad promillegräns för sjöfylleri. Den dåvarande 4:e paragrafen angav istället: att den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Däremot var promillegränsen för grovt sjöfylleri angiven vilket var den samma som den nuvarande.³¹

Andra sjöfartsrelaterade lagar

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) gäller alla fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Denna lag kräver till exempel att ett fartyg skall ha vissa certifikat³², att fartyget skall vara sjövärdigt och

²⁶ 1994:1009. *Sjölagen*. 20 kap. 12§

²⁷ 1994:1009. *Sjölagen*. 20 kap. 6§, 8§

²⁸ 1994:1009. *Sjölagen*. 20 kap. 4§

²⁹ 1994:1009. *Sjölagen*. 20 kap. 5§

³⁰ *Kustbevakningen*, ”Ratt- och sjöfylleri”, URL: <http://www.kustbevakningen.se/sv/sakerhet-till-sjoss/sjotrafik/ratt---sjofylleri/>, 2013, (hämtad: 2014-03-16)

³¹ 1994:1009. *Sjölagen*. 20 kap. 4-5§, innan 2010-06-01

³² 2003:364. *Fartygssäkerhetslag*. Stockholm: Näringsdepartementet, 1 kap. 4§

bemannat på ett betryggande sätt.³³ Påföljden vid begångna brott enligt denna lag är mellan böter upp till fängelse i högst ett år.³⁴

Den svenska fiskelagen (1993:787) gäller rätten till fiske inom det svenska sjöterritorium samt den ekonomiska zonen. Beroende på vilket brott som begås sträcker sig straffskalan från böter till fängelse i högst två år alternativt sanktionsavgift för yrkesfiskare.³⁵

Sverige har en speciell lag om vilotid för sjömän (1998:958). Dessa regler gäller för anställda sjömän på svenska fartyg.³⁶ Under varje 24-timmarsperiod får vilotiden ej understiga tio timmar samt att vilotiden får ej understiga 77 timmar under en sjudagarsperiod. En viloperiod får delas upp i högst två perioder varav en måste vara på minst sex timmar. Det får heller inte överstiga 14 timmar mellan två viloperioder.³⁷ Lagen föreskriver också att befälhavaren ska se till att det finnas ett tjänsteschema och att anteckningar gällande arbetstid skall hållas.³⁸

Mönstringslagen (1983:929) har bland annat krav på en sjöman om vad denne behöver vid mönstring. Samtliga sjömän ombord skall ha ett tjänstgöringsbesked och kopior på dessa skall finnas i sjömansrullan.³⁹ Förutom detta föreskriver också lagen sjöfartsbokens utfärdande och innehåll, hälsoundersökningar för sjömän och skyldigheter för redaren och befälhavaren.

Förordningar och föreskrifter

I sjötrafikförordningen anges föreskrifter som Transportstyrelsen i samråd med andra myndigheter såsom Sjöfartsverket, Länsstyrelsen, Kustbevakningen och Havs- och vattenmyndigheten meddelade angående sjötrafik.⁴⁰ Sjötrafikförordningen gäller farkoster som används vid transport på vatten i Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.⁴¹

Myndigheterna kan på grund av denna förordning bestämma fartbegränsningar, ankringsförbud och begränsa rätten att använda ett vattenområde.⁴² Sjötrafikförordningen förbjuder också fartyg att förtöja vid fyrar och sjömärken.⁴³ Hastighetsöverträdelser till sjöss och förseelse mot sjötrafikförordningen är rubriceringar som ingår i sjötrafikförordningen.

³³ 2003:364. *Fartygssäkerhetslag*. 6 kap. 1§

³⁴ 2003:364. *Fartygssäkerhetslag*. 8 kap. 1-3§

³⁵ 1993:787. *Fiskelag*. Stockholm: Landsbygdsdepartementet, 37-40b§ & 50a§

³⁶ 1998:958. *Lag om vilotid för sjömän*. Stockholm: Näringsdepartementet, 1§

³⁷ 1998:958. *Lag om vilotid för sjömän*. 4§

³⁸ 1998:958. *Lag om vilotid för sjömän*. 9-10§

³⁹ 1983:929. *Mönstringslagen*. Stockholm: Näringsdepartementet, 5§ & 12§

⁴⁰ 1986:300. *Sjötrafikförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet, 2 kap. 1-3§

⁴¹ 1986:300. *Sjötrafikförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet, 1 kap 1-2§

⁴² 1986:300. *Sjötrafikförordning*. 2 kap 2§

⁴³ 1986:300. *Sjötrafikförordning*. 3 kap 5§

Transportstyrelsen har samlat de internationella sjövägsreglerna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler. Det ursprungliga engelska namnet för de internationella sjövägsreglerna är: Convention on the International Regulations for preventing Collisions at Sea, 1972, COLREG.⁴⁴ Sjövägsreglerna innehåller bland annat regler om utkik, åtgärder för att undvika kollision, trafiksepareringssystem, fartyg som skall hålla undan, fartygsljus och signalfigurer.⁴⁵

Kapitlen i förordning (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering behandlar fartygs igenkänningsignal, distriktsbeteckning för fiskefartyg och fartygs märkning.

Skadeståndsrätten

Skadeståndsrätten indelas efter sakskada, förmögenhetsskada, ren förmögenhetsskada och personskada. En sakskada är en fysisk skada på en egendom, till exempel på ett fartyg. Förmögenhetsskadan är när en intäkt har uteblivits. Oftast återfinner man sakskadan och förmögenhetsskadan ihop. Fartyget blir skadat och kan därför inte avgå i tid vilket innebär att de förlorar en last i nästa hamn. Den rena förmögenhetsskadan är när sakskadan och förmögenhetsskadan inte är i kombination. Personskadan är både kroppslig skada samt dödsfall på person.⁴⁶ För att vara berättigad till skadestånd krävs det två förutsättningar och båda måste uppfyllas. Det är att det finns en rättslig grund till kravet och att den skadelidande bevisar att denne lidit ekonomisk skada.⁴⁷ I Sverige kan man kräva staten på skadestånd. De vanligaste förekommande fallen där staten krävs på skadestånd är vid sakskador som uppkommit av lotsars fel och felaktiga beslut av fartygsinspektörer. Tidigare kunde inte staten hållas ansvarig för de fel deras anställda var skyldiga till men idag har detta ändrats.⁴⁸

⁴⁴ *Transportstyrelsen*, ”Regler för sjötrafiken”, URL: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Sjotrafik-och-farleder/Regler-gallande-sjofart/>, 2013, (hämtad: 2014-03-16)

⁴⁵ 2009:44. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägsregler. Norrköping: Transportstyrelsen

⁴⁶ Ihre, 2012, s. 296

⁴⁷ Ihre, 2012, s. 292

⁴⁸ Ihre, 2012, s. 342

Metod

Som metod valdes en litteraturstudie eftersom det sågs som mest passande med hänsyn till syftet. Litteraturen som studerades var domarna som inhämtades. Vid uppföljande frågor kontaktades relevanta myndigheter och yrkesmän för intervjuer. Däremot kontaktades de sju svenska sjörättsdomstolarna via telefon för att få reda på antalet domar från 2013 innan metoden bestämdes. Skälet till detta var för att få en överblick om det fanns tillräckligt med underlag för att genomföra denna studie. En advokatfirma kontaktades för att få hjälp med juridiska uttryck och annan information.

Därefter söktes det genom OneSearch, på Linnéuniversitetets biblioteks hemsida, efter relevanta böcker och artiklar. Sökord som i detta fall användes var: sjörätt, sjörättsdomar och sjörättsdomstolar. Med hjälp av den inledande litteraturstudien kunde bakgrunden och den teoretiska referensramen redovisas.

Tidigare examensarbeten inom ämnet söktes på Google och OneSearch. Inga relevanta arbeten om sjörätt hittades varken på Google eller på OneSearch och på grund av detta kan referenser till tidigare studier inte göras. Sökorden som användes var detsamma som ovan nämnda. Därför utökades sökandet till att gälla alla svenska specialdomstolar, inkluderat miljödomstolen och arbetsdomstolen. Sökord där relevanta uppsatser hittades var: arbetsdomstol + examensarbete, miljödomstol + examensarbete. Det hittades några användbara studier med liknande upplägg som detta examensarbete hade på dessa två sökord. Eftersom dessa arbeten, Eriksson⁴⁹, Pääjärvi⁵⁰, Grahn⁵¹ och Björkne⁵² använde sig av litteraturstudier så ansågs det vara en passande metod för denna undersökning.

Undersökningen kom därför genomföras som en litteraturstudie över befintliga sjörättsdomar. Alla ovanstående studier inleddes med att presentera den relevanta lagstiftningen för läsaren, därefter redovisades direkta rättsfall eller genomgående praxis utifrån deras respektive frågeställningar. I denna studie gjordes inte en regelrätt rättsfallsanalys utan ändamålet var att få fram användbar statistik.

⁴⁹ Marcus Eriksson, *Illojala och brottsliga handlingar utförda på fritiden – utgör det grund för uppsägning eller avsked*. Kandidatuppsats. Luleå tekniska universitet, 2013. URL: <http://pure.ltu.se/portal/files/42065553/LTU-EX-2013-42008372.pdf>, (hämtad: 2014-02-25)

⁵⁰ Angelica Pääjärvi, *Lönediskriminering i arbetslivet på grund av könstillhörighet*. Kandidatuppsats. Luleå tekniska universitet, 2012. URL: <http://pure.ltu.se/portal/files/37039170/LTU-EX-2012-36996434.pdf>, (hämtad: 2014-02-25)

⁵¹ Erik Grahn, *Bemanningsfrågor och Anställningsskydd*. Examensarbete. Stockholms universitet, 2010. URL: http://www.juridicum.su.se/juruppsatser/2010/vt_2010_Erik_Grahn.pdf, (hämtad: 2014-02-25)

⁵² Emma Björneke, *Miljö kvalitetsnormer för vatten – en studie av tillståndsprövningen i domstol*. Examensarbete. Göteborgs universitet, 2011. URL: http://www.speqs.se/digitalAssets/1423/1423566_examensarbete-emma-bjo--rneke-.pdf, (hämtad: 2014-02-25)

Enligt Forsberg och Wengström kan undersökningen också beskrivas som en innehållsanalys. En innehållsanalys innebär att indela informationen i olika kategorier för att sedan kunna identifiera teman och mönster.⁵³ De gör även en enkel stegbeskrivning av just denna metod. I det första steget läses texten och därefter kategoriseras det som blivit läst. I denna undersökning kan sådana kategorier vara: sjöfylleri, grovt sjöfylleri osv. Detta innebär att i alla steg i innehållsanalysen letas det efter mönster och dessa mönster i sin tur visar på likheter och skillnader.⁵⁴

Efter sökningen kontaktades Transportstyrelsens utredningsenhet för sjöfart och Kalmar åklagarkammare för att se om de hade tillgång till statistik om sjörättsmål. Ingen av dem hade någon typ av statistik som kunde vara till hjälp i denna studie. Bägge två gav dock en redogörelse hur en process angående sjörättsmål brukar se ut beroende på händelse.

Alla domar mellan 2009 till 2013 från samtliga sjörättsdomstolarna i Sverige inhämtades därefter för att studeras mer ingående. I resultatet redovisades det vilket brott eller tvist som låg till grund för domen. Efter att alla domar anlät via mejl från sjörättsdomstolarna sorterades de först per domstol och sedan på år, allt för att få en struktur kring materialet.

I resultatkapitlet redovisades tre till fyra domar för varje år som undersöktes. Tre av de utvalda domarna avsåg handelssjöfarten om det fanns så många domar som rörde denna näring. Den eventuellt fjärde redovisade domen kommer således att handla om andra näringar än handelssjöfarten, såsom antingen fiskerinäringen eller fritidsbåtssektorn. Skälet till detta var att redovisa alla rubriceringar som kunde förekomma. För de år där det inte fanns tre domar att redovisa från handelssjöfarten redovisades endast tre domar men då från de andra näringarna inom sjöfarten. Kriterierna för valen av domarna i dessa näringar var då i första hand dess allvarlighet eller dess särprägelhet. När det gällt allvarlighet handlar det då om till exempel dödsfall, grundstötningar, förlisningar och väldigt hög promillehalt etc. Däremot redovisades alla tvistemål.

Transportstyrelsen har gjort sammanställningar över fartygs- och personolyckor i svenska fartyg år 2011. Denna användes till hjälp för att på bästa sätt presentera resultatet.⁵⁵ Deras sammanställning innehåller flera olika typer av diagram och tabeller.

⁵³ Christina Forsberg och Yvonne Wengström, Att göra systematiska litteraturstudier: värdering, analys och presentation av mvarldnadsforskning, Stockholm: Natur & Kultur, 2013, s. 151.

⁵⁴ Forsberg och Wengström, 2013, s. 166

⁵⁵ *Transportstyrelsen*, ”Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2011”, URL:

Analysen och resultatdiskussionen fokuserade på handelssjöfartens resultat, speciellt angående frågeställningen nummer ett. Under den undersökta femårsperioden hade handelssjöfarten nio rubriceringar, exklusive två stycken ej identifierbara. De fyra vanligaste analyserades och diskuterades för sig medan de andra fem placerades under övrigt. Urvalet beror på att lägga fokus på handelssjöfarten.

Under studiens gång kom vissa frågor upp som behövde klargöras. Kustbevakningen och Sjöfartsverket kontaktades då för att klargöra dessa frågor. Frågorna gällde deras befogenheter att kontrollera berusningen på handelsfartyg ute till sjöss. För att kunna redovisa vilken skillnad det är för Kustbevakningen att kontrollera olika typer av flottor, togs även kontakt med en yrkesfiskare. Kustbevakningen kontaktades både genom telefon och mejl. Sjöfartsverket och yrkesfiskaren intervjuades endast genom telefon. Advokatfirman som ställde upp intervjuades både personligen och på telefon. De svarade på frågor om juridiken i allmänhet, juridiska uttryck och liknande.

”*Skriva referenser och källförteckning enligt Oxford*” publicerad av Solna gymnasiums bibliotek användes för en korrekta referenser med fotnoter.⁵⁶ ”*Skriv vetenskapliga uppsatser, examensarbeten och avhandlingar*” av Nyberg och Tidström⁵⁷ har använts för att strukturera studien.

Etiska överväganden

Det beslutades att eventuella namn, såsom personnamn och fartygsnamn, och personuppgifter skulle avidentifieras. De har ingen relevans för studien. Det som kan vara av intresse är eventuella variabler, exempelvis: kön, yrkesgrupp, nationalitet och ålder.

Enligt Nyberg och Tidström skall personlig kommunikation utelämnas som källor om inte uppgiftslämnaren medgivit att vara referens. Därför har dessa källor utelämnas ur referenslistan. Personlig kommunikation i detta fall menas med mejlkonversationer, telefonsamtal, brev och liknande.⁵⁸ Däremot skall personlig kommunikation markeras med fotnoter enligt Umeås universitetsbibliotek⁵⁹, vilket har gjorts.

https://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Statistiksammanstallningar/2011_fartygsolyckor_och_tillbud_samt_personolyckor_svenska_fartyg.pdf, 2012, (hämtad: 2014-03-24)

⁵⁶ *Solna gymnasiums bibliotek*, ”Skriva referenser och källförteckning enligt Oxford”, URL:

<https://www.solna.se/Global/Skolor/Solna%20Gymnasium/Bibliotek/Rapportmall,%20tips%20och%20lathund/Skriva%20referenser%20och%20kallfor-teckning%20enligt%20Oxford%202013.pdf>, (hämtad: 2014-03-19)

⁵⁷ Rainer Nyberg och Annika Tidström (red.), *Skriv vetenskapliga uppsatser, examensarbeten och avhandlingar*. Lund: Studentlitteratur, 2012.

⁵⁸ Nyberg och Tidström (red.), 2012, s.287

⁵⁹ *Umeå universitetsbibliotek*, ”Referenser Oxford”, URL: <http://www.ub.umu.se/skriva/skriva-referenser/referenser-oxford>, (hämtad: 2014-03-31)

Tidigare studier

Inför detta arbete gjordes en initial undersökning angående vilket underlag som fanns tillgängligt om de svenska sjörättsdomstolarna. Några tidigare studier, forskningsrapporter eller andra referenser till tidigare studier rörande sjörättsmål kunde ej återfinnas i de sökningar som genomfördes. Det konstaterades att det fanns en intressant kunskapslucka inom detta område som behövde utforskas djupare. Däremot fanns det studier angående andra specialdomstolar med ett upplägg som kunde användas på denna studie.

Eriksson, vid Luleås tekniska universitet, gjorde en litteraturstudie på domar från arbetsdomstolen till sin filosofie kandidatexamen. Erikssons syfte var att undersöka om brottsliga och illojala handlingar som utförs på fritiden är en grund för uppsägning. Eriksson valde ut relevanta domar utifrån sin frågeställning och redovisade domarna stegvis för läsaren. Erikssons metodsammanfattning kan appliceras på denna studie genom att först beskriva den gällande rätten utifrån sin frågeställning för att efterfölja med en rättsfallsanalys.⁶⁰

Pääjärvi, också vid Luleås tekniska universitet, gjorde en liknande studie men undersökte arbetsdomstolens domar gällande lönediskriminering på grund av kön. Även där undersöktes domstolens utfall och praxis för att kunna dra en slutsats. Pääjärvi använder sig av relevant lagstiftning och rättsfall för att få fram en bild av rättsläget.⁶¹

Grahn undersökte bemanningsfrågor och anställningsskyddet i Sverige genom att använda sig av arbetsdomstolens domar i sin studie på Juridicum i Stockholm. Grahns metod var att genom en litteraturstudie få fram det dåvarande rättsläget utifrån hans syfte för att sedan jämföra domstolspraxis med lagstiftarens intentioner.⁶²

Björneke, vid Göteborgs universitet, gjorde en studie vars syfte var att undersöka hur miljö kvalitetsnormerna för vatten tillämpades vid miljödomstolarnas tillståndsprövningar. Björnekes studie fokuserar sig på tillämpningen av Sveriges lagstiftning och praxis.⁶³

Metoddiskussion

Metodvalet för en undersökning är viktig och kan diskuteras. Det finns aldrig endast ett sätt att utföra en studie på. Enkäter sågs inte som ett alternativ på grund av studiens syfte.

Intervjuer hade varit en annan väg att gå och det var ett starkt alternativ. Det fanns länge en tanke på att intervjua en lagfaren domare i sjörättsmål och en åklagare som

⁶⁰ Eriksson, 2013

⁶¹ Pääjärvi, 2012

⁶² Grahn, 2010

⁶³ Björneke, 2011

förundersökningsledare i sjörättsmål för att se om de hade några svar eller åsikter till våra frågeställningar. Domare och åklagare är erfarna personer med åsikter om vad som bör förändras och vad som både är positivt och negativt med dagens sjörättslag. På grund av svårigheter för domarna respektive åklagarna att ta sig tid för oss blev personliga intervjuer med sådana sakkunniga uteslutna.

Det slutgiltiga metodvalet blev en litteraturstudie eftersom studien syftar på att granska domar för att få fram en helhetsbild som aktuellt resultat. Nackdelen med en litteraturstudie är att insynen bakom domarna inte kommer fram. Domen är en lagfaren domares text om hur denne, tillsammans med nämndemännen, bedömt om vad som har hänt och motiveringen för utfallet. Studien har utgått från domarna men det måste beaktas att domen endast är en slutproduktion av rättsprocessen. Innan ett fall resulterar i en dom finns det många dokument som förundersökning, förhör osv. Dessa dokument har inte funnits tillgängliga för vår studie. Fördelen med en litteraturstudie är den att genom att granska alla domar får vi fram en aktuell helhetsbild. Det är det antalet domar i denna domstol under det året.

Ett annat aktivt val har varit att endast titta på domar under utvalda år och inte inkomna mål till sjörättsdomstolarna. Om man hade utgått från inkomna mål hade statistiken sett något annorlunda ut på grund av att alla mål inte resulterat i dom det året det kommit in till domstolen.

Endast domar från tingsrätterna har undersökts och det var ett medvetet val för att se hur den första instansen i rättsväsendet dömer.

Eftersom det här examensarbetet är det första i sitt slag blev det svårt att hitta tidigare studier att referera till. De studier som hittades handlade endast om andra specialdomstolar där författarna undersökte specifika rättsfall och praxis utifrån deras frågeställningar. Denna studie är till skillnad från dem, en helomfattande studie över alla domar för att kunna få fram statistik. Detta förklarar bristen på jämförelser och referenser till tidigare gjorda slutsatser. Däremot var de tidigare studierna, speciellt Eriksson⁶⁴, Pääjärvi⁶⁵ och Grahn⁶⁶ till hjälp med studiens upplägg och utförandet av speciellt resultatdelen.

Valet på en mätperiod på fem år grundade sig på att få fram en nulägesbeskrivning. I efterhand kunde slutsatsen dras att är det en för kort mätperiod för att få fram en långtgående

⁶⁴ Eriksson, 2013

⁶⁵ Pääjärvi, 2012

⁶⁶ Grahn, 2010

trend. Det hade behövts en längre period för att kunna dra slutsatser om en förändring över tid.

Felkällor

Eventuella felkällor i studien är att vi inte fått in alla sjörättsdomar mellan 2009 och 2013. Det är domstolarna som har skickat alla domar och det finns en risk, om än en liten sådan, att någon dom missats att skickas med, vilket vi är medvetna om.

Vid ogillade åtal är det ibland svårt att identifiera vilken rubricering det gäller. I vissa fall har domaren skrivit ut gällande lagrum eller rubriceringen men inte alltid.

Resultat

Från 2009 till 2013 var det sammanlagt 153 sjörättsdomar i Sverige. Det kan nämnas att under 2013 inkom det totalt 180 038 mål till Sveriges tingsrätter.⁶⁷

Mellan 2009 och 2013 hade Luleås sjörättsdomstol inga mål.

Resultatet skall ge en helhetsbild av alla domar som meddelats mellan 2009 och 2013. Av de domar som redovisas mer i detalj ligger fokus på handelssjöfarten. Under sammanställningen kommer det finnas ett specifikt avsnitt om handelssjöfarten men inte under övriga rubriker. Först kommer en sammanställning av alla domar att presenteras för att därefter redovisa resultatet per år.

Eftersom det tidigt kunde påvisas en avsevärd skillnad mellan sjöfyllerimålen och övriga rubriceringarna kontaktades Kustbevakningen via telefon och därefter mejl för att svara på några frågor (se Bilaga 1). Kustbevakningen svarade att de inte gör några stickprover ute till havs på grund av att lagstiftningen inte tillåter slumpmässiga kontroller på svenskt territorialvatten mot utländska fartyg. Andra anledningar var att det skulle skapa stora risker för olyckor, trafikstörningar och tidsförseningar. Därför sker endast alkoholutandningsprov ute till havs vid misstanke om brott. De slumpmässiga kontroller som Kustbevakning utför sker i samband med att fartyg anlöper eller avgår en svensk hamn.⁶⁸ Detta är en stor skillnad från när det gäller fiskerinäringen. Kustbevakningen kan där närhelst borda fiskebåtar utan några skäl för att till exempel kontrollera handlingar och last.⁶⁹ Kustbevakningens mindre befogenheter mot handelsfartyg kan jämföras med Polisens rättigheter att stoppa vem som helst utan anledning på de svenska vägarna. Däremot har Kustbevakningen samma rättigheter som Polisen gällande fiskefartyg.

Sjöfartsverket kontaktades med frågan om svenska lotsar är anmälningsskyldiga för de fall ett befäl skulle vara berusad ombord. Sjöfartsverket svarade att de har rutiner för sina lotsar om de skulle komma ombord på ett handelsfartyg där befälhavaren eller vakthavande befäl skulle vara berusad. Deras rutiner är att vid möjlighet skall lotsningen avbrytas. Är ett av fartygets befäl berusad vid avgång kommer fartyget inte få avgå utan hållas kvar i hamnen och vid angöring till en hamn skall lotsen ankra fartyget. Vid båda tillfällena skall lotsen anmäla till Kustbevakningen och Transportstyrelsen.⁷⁰

⁶⁷ *Domstolsverket, Sveriges domstolar – årsredovisning 2013*, URL: http://www.publikt.se/sites/default/files/ar_2013_webb.pdf, 2014, (hämtad: 2014-03-17)

⁶⁸ Personlig kommunikation, Kustbevakningen, e-post 2014-03-31

⁶⁹ Personlig kommunikation, Yrkesfiskare, telefonintervju 2014-04-04

⁷⁰ Personlig kommunikation, Sjöfartsverket 2014-04-02

Rederier har också alkoholkontroller på sina fartygs besättningar men vid ett positivt test sköts det internt vilket kan sluta med avsked för befälet. Det är ytterst sällan det går vidare till rättsväsendet.⁷¹

I studien görs en särskilnad mellan handelssjöfarten, fritidsbåtssektorn och fiskerinäringen. Med fiskerinäringen i detta arbete avses brott begångna av yrkesfiskare i deras yrkesutövning. Exempel på detta kan vara att fiska trots fredningstid eller i fredningsområden och ta upp skaldjur och fiskar som understiger minimistorleken. Det var ett fall som kunde diskuteras om det tillhörde handelssjöfarten eller fiskerinäringen. Ett företag som erbjöd fiskeresor hade dubbelbokats och på grund av detta var företaget tvungen att hyra in ett annat fartyg. Under resan sjönk dock båten. I domen står det att ett handelsfartyg är ett fartyg som ingår kommersiell verksamhet för en tredje part och domen hänvisar till Sjöfartsverkets författningssamling. Fiskeresan var en kommersiell charter och båten var på grund av detta ett handelsfartyg. Eftersom det var ett handelsfartyg skulle båten uppfylla ett antal krav av Transportstyrelsen vilket domstolens ansåg att befälhavaren inte gjort. Befälhavaren dömdes till dagsböter för vårdslöshet i sjötrafik.

Sammanställning av avgjorda brottmål 2009 till 2013

Under denna femårsperiod avgjordes fem tvistemål och 148 brottmålsdomar. Det var sammanlagt 158 åtalpunkter fördelade på brottmålsdomarna. I 20 åtalpunkter blev utfallet friande medan i 138 fall blev utfallet fällande.

Grovt sjöfylleri var den rubricering med flest antal åtalpunkter, 60 mål varav 59 var fällande. Rubriceringen med näst flest åtalpunkter var sjöfylleri med nio friande och 37 fällande. Sammanlagt var det 46 mål.

De rubriceringar, förutom de ovanstående nämnda, som återkommer varje år var brott mot sjötrafikförordningen och vårdslöshet i sjötrafik. De målen har en sammanlagt antal på 11 respektive 17. Därefter skiljer sig rubriceringarna från år till år och var låga i antal.

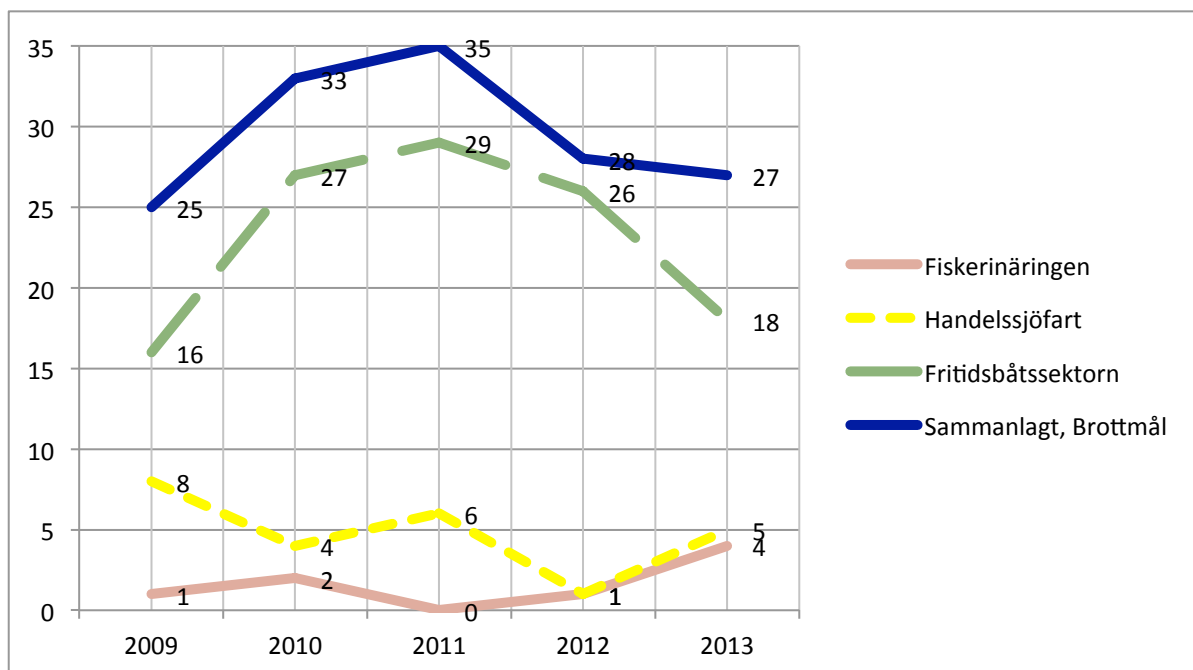
⁷¹ Personlig kommunikation, Intervju 2014-03-26

Tabell 2 Sammanställning av alla åtalspunkter uppdelat på friande och fällande dom

Typ av Brott	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	9	37	46
Grovt sjöfylleri	1	59	60
Brott mot sjötrafikförordningen	1	10	11
Vårdslöshet i sjötrafik	4	13	17
Brott mot lagen om vilotid för sjömän	-	1	1
Brott mot mönstringslagen	-	1	1
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	7	7
Brott mot sjölagen	1	2	3
Brott mot fiskelagen	1	3	4
Internationella sjövägsregler	1	-	1
Hastighetsöverträdelse till sjöss	-	3	3
Förseelse mot sjötrafikförordningen	-	1	1
Brott mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering	-	1	1
Övrigt	2	-	1
Sammanlagt 2009-2013	20	138	158

Det var 13 olika rubriceringar mellan 2009 och 2013. Mål i grovt sjöfylleri hade högst antal och även störst skillnad mellan friande och fällande mål, drygt 2 % var friande domar.

De två mål som ligger under övrigt har rubriceringen inte kunnat identifieras och har därför placerats under den kategorin.



Figur 1 Antal domar per område och år

Figur 1 visar att fritidsbåtssektorn står för majoriteten av målen i Sverige. 117 av domarna gäller fritidsbåtssektorn medan handelssjöfarten står för 24 stycken, vilket är 16 % av det totala antalet brottmålsdomarna mellan åren 2009 till 2013. Fiskerinäringen stod för åtta domar varav ett var grovt sjöfylleri. Alla fiskerinäringens mål avgjordes av sjörättsdomstolarna i Göteborg och Malmö. Göteborgs sjörättsdomstol avgjorde fem av målen och Malmö de resterande tre.

Handelssjöfarten

Tabell 3 Rubriceringar och dess antal inom handelssjöfarten uppdelade på utfall.

Rubriceringar inom handelssjöfarten	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	1	-	1
Grovt sjöfylleri	-	5	5
Vårdslöshet i sjötrafik	3	4	7
Brott mot lagen om vilotid för sjömän	-	1	1
Brott mot mönstringslagen	-	1	1
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	7	7
Brott mot sjölagen	-	2	2
Internationella sjövägsregler	1	-	1
Brott mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering	-	1	1
Övrigt	2	-	2
Sammanlagt 2009-2013	7	21	28

Trots att grovt sjöfylleri var den vanligaste rubriceringen mellan 2009 och 2013 stämmer det inte överens med hur det ser ut hos handelssjöfarten. Inom handelssjöfarten är det vårdslöshet i sjötrafik och brott mot fartygssäkerhetslagen som är mest frekvent. Båda har vardera sju åtal bland de 24 domarna. Grovt sjöfylleri kommer först på tredje plats med fem åtal. Det är 8 % av de totala 60 domarna i grovt sjöfylleri.

Mellan 2009 och 2013 var handelsfartyg inblandade i sex stycken grundstötningar, tre kollisioner och en händelse där risk för kollision förelåg enligt de domarna under den aktuella tidsperioden. Tre av grundstötningarna berodde på grovt sjöfylleri och de ansvariga befälen dömdes för detta. I de två andra grova sjöfyllerimålen var det lots ombord under tiden de dömda varit onyktra. En av sex personer som dömdes för grovt sjöfylleri var svensk medborgare. Två stycken som dömdes för grovt sjöfylleri dömdes i samma dom och då gärningen begicks vid samma tillfälle ingick de i samma åtalspunkt.

Vid den fjärde grundstötningen åtalades befälhavaren både för vårdslöshet i sjötrafik och sjöfylleri. Domstolen ogillade sjöfylleriåtalet på grund av att befälhavaren angett att denne drack alkohol efter grundstötningen och åklagaren kunde inte överbevisa detta. Befälhavaren

dömdes endast för vårdslöshet i sjötrafik. Det var det enda målet angående sjöfylleri som rörde handelssjöfarten.

I de resterande åtalen var två personer av 23 inte medborgare i Sverige.

Alla åtalade yrkessjömän har varit män.

Det var sammanlagt 28 åtalspunkter fördelade på 24 domar inom handelssjöfarten.

Tre av fyra friande domar inom vårdslöshet i sjötrafik rör handelssjöfarten samt fyra fällande domar.

Handelssjöfarten stod för alla mål angående brott mot fartygssäkerhetslagen och för två av tre brott mot sjölagen. Handelssjöfarten var den sektor som stod för de enda åtalen i brott mot de internationella sjövägsreglerna, brott mot lagen om vilotid för sjömän, brott mot mönstringslagen och brott mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering. Även de två friande domar som placerats i övrigt tillhör handelssjöfarten.

12 av de 24 domarna angående handelssjöfarten avgjordes av sjörättsdomstolen i Stockholm. Göteborg handlade fem mål. Sjörättsdomstolarna i Malmö respektive Kalmar avgjorde vardera tre mål. I Värmlands sjörättsdomstol avgjordes det ett mål.

Av alla åtalade personer inom handelssjöfarten var det inga fartygsingenjörer, utan endast befälhavare, styrmän och en matros som vid tillfället var utkik som åtalades. De befälhavarna som inte varit på bryggan då händelsen för åtal skett har undvikit åtal trots att befälhavaren har det yttersta ansvaret. I de fallen var det endast den vakthavande styrmannen som åtalades.

Avgjorda sjörättsmål under 2009

Det var 26 mål som avgjordes under 2009. Av dessa var det 25 brottmål och ett tvistemål.

Stockholm var den domstol som hade flest antal avgjorda mål detta år med 17 stycken.

Malmö sjörättsdomstol avgjorde det enda tvistemålet.

Tabell 4 Antalet domar 2009 fördelade på vilken typ av mål och domstol.

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål	Sammanlagt Domstol
Stockholm	17	0	17
Göteborg	2	0	2
Malmö	2	1	3
Kalmar	2	0	2
Värmland	1	0	1
Sundsvall	1	0	1
Luleå	0	0	0
Sammanlagt 2009	25	1	26

Twistemålet slutade i en förlikning mellan de två parterna. Det framgår inte varför parterna har hamnat i tvist utan endast att den ene fört talan gentemot den andre.

Nedan presenteras vilka typer av mål som avgjordes under 2009. Det är uppdelat i antal mål som blev friande respektive fällande.

Tabell 5 Antal åtalspunkter 2009 fördelade på utfall

Åtalspunkt	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	-	2	2
Grovt sjöfylleri	1	10	11
Brott mot sjötrafikförordningen	1	1	2
Vårdslöshet i Sjötrafik	2	4	6
Brott mot lagen om vilotid för sjömän	-	1	1
Brott mot mönstringslagen	-	1	1
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	2	2
Övrigt	1	-	1
Sammanlagt 2009	5	21	26

Grovt sjöfylleri var den rubricering med flest åtalspunkter under 2009. Av de totalt 11 målen var det tio fällande och en friande dom. Detta var det enda året då rubriceringen vårdslöshet i sjötrafik hade näst flest åtalspunkter med totalt 6 stycken.

I fallet under övrigt ogillades åtalet och därmed angavs inte heller vilken rubricering eller lagrum som gällde. Därför placeras det under övrigt. Detta gällde ett fartyg som fortfarande ägdes av varvet och hade således inte ett passagerarfartygscertifikat. En grupp utländska delegater gjorde en förfrågan till varvet om att bli transporterade från en punkt till en annan med fartyget. Den tilltalade som transporterade delegaterna blev därefter åtalad för att det skulle varit för många ombord på fartyget. Åtalet grundade sig på att fartyget saknade passagerarfartygscertifikatet. Sjørättsdomstolen ogillade åtalet på grund av att det var ett statsfartyg och därmed inte behövde ett sådant certifikat.

Brott mot lagen om vilotid för sjömän och brott mot mönstringslagen ingick i samma dom. Kustbevakningen gjorde en inspektion på ett handelsfartyg där de upptäckte att en sjömans tjänstgöringsbesked saknades ombord. Detta innebär att sjömannen ifråga inte var formellt påmönstrad. Det fördes inte heller en vilotidsjournal ombord. Befälhavaren dömdes till dagsböter.

Ett av målen beträffande vårdslöshet i sjötrafik gällde ett fartyg som grundstötte under sin färd. Innan grundstötningen befann sig ett vakthavande befäl och en utkik på bryggan. Strax innan grundstötningen lämnade befälet cockpiten för datorarbete medan utkiken satt kvar på sin plats. Befälhavaren befann sig i sin hytt och gick upp till bryggan på grund av att bryggan

borde ringt honom vilket de inte gjort. Befälhavaren upptäckte på bryggan att fartyget hade kurs rätt mot en ö. Befälhavaren la full back men fartyget grundstötte ändå. Fartyget kunde fortsätta in till hamnen av egen maskin. Det råde vid tillfället god sikt, dagsljus och måttlig vind. Det vakthavande befälet och utkiken blev båda dömda till vårdslöshet i sjötrafik medan befälhavaren undslapp åtal. Påföljden för befälet och utkiken blev dagsböter.

De två brotten mot sjötrafikförordningen begicks bägge av fritidsbåtssektorn. Den ena av dem gällde hastighetsöverträdelse till sjöss. En person framförde en fritidsbåt med en hastighet på 19 knop när det var en fartbegränsning på 12 knop. Mätningen skedde med mätinstrument. Den tilltalade menade att den höga hastigheten berodde på att den tilltalade ville höra motorljudet på grund av att denne trodde att det var något fel på motorn. Domstolen dömde den tilltalade till penningböter.

Avgjorda sjörättsmål under 2010

Sjörättsdomstolen i Stockholm dominerar antal avgjorda mål under 2010. Av totalt 34 mål var 21 av dem i Stockholm. Av de 21 i Stockholm var det ett tvistemål och resterande 20 brottmål. Det var det enda tvistemålet under 2010.

Tabell 6 Antal domar 2010 fördelade på vilken typ av mål och domstol

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål	Sammanlagt Domstol
Stockholm	20	1	21
Göteborg	3	0	3
Malmö	3	0	3
Kalmar	4	0	4
Värmland	1	0	1
Sundsvall	2	0	2
Luleå	0	0	0
Sammanlagt 2010	33	1	34

Tvistemålet, T17735-08/T17751-08, var egentligen uppdelat i två mål men med en dom då den ena av de tre parterna var involverad i båda. Saken gällde skadestånd på grund av felaktig utlämning av gods. A sålde en produkt till en utländsk köpare. B åtog sig att sjötransportera godset åt A mot betalning. B ankom till bestämd hamn och lasten lossades. Lasten överlämnades till mottagaren utan att ett originalkonossement presenterades. A erhöll därmed ingen betalning för godset. Detta är det första tvistemålet. A anser att B är ersättningsskyldig.

I det andra tvistemålet hade B stämt C. C var den som har lämnat ut godset utan att originalkonossementet presenterades och därför ville B att C skulle ersätta dem för Bs kostnader i tvistemålet emot A. Fallet slutade i förlikning.

Eftersom en ny lag trädde i kraft den 1 juni 2010 angående sjöfylleri och grovt sjöfylleri måste skillnaden beaktas i de mål som lyder under den gamla respektive nya lagstiftningen.

Tabell 7 Antal åtalspunkter 2010 fördelade på utfall.

Åtalspunkt	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	5	11	16
Grovt sjöfylleri	-	8	8
Brott mot sjötrafikförordningen	-	3	3
Vårdslöshet i sjötrafik	-	4	4
Brott mot sjölagen	1	-	1
Internationella sjövägsregler	1	-	1
Övrigt	1	-	1
Sammanlagt 2010	8	26	34

Under 2010 var det sammanlagt 16 mål angående sjöfylleri. Av dessa gick sju stycken under den gamla lagstiftningen. Fyra mål resulterade i friande dom och tre stycken i en fällande dom. Sju av de andra resterande 16 mål gick under den nya lagen från och med den 1:e juni 2010. Ett mål resulterade i friande dom och sex stycken i fällande. De två återstående domarna nämner inte när brottet utfördes men då domarna meddelades den 20 augusti 2010 respektive den 16 december 2010 kan det antas att de lyder under den nya lagstiftningen.

Det var fem grova sjöfylleri mål som inträffade före lagändringen 2010 och tre stycken efter.

Målet som ligger under övrigt var ett åtal som ogillades och domen anger inget gällande lagrum för åtalspunkten. På grund av detta ligger domen under övrigt. Den tilltalade hade lastat sitt fartyg och därefter stängt lastrampen. Under färden hade fartyget tagit in vatten men den tilltalade visste inte exakt när. Den tilltalade körde då upp båten emot land för att få skydd från vädret. Det visade sig vara att lastrampen inte var helt stängd. Åklagaren ansåg i detta fall att fartyget hade blivit lastat på ett felaktigt sätt som ledde till att lastrampen öppnades under färden. Sjörättsdomstolen ogillade åtalet på grund av att domstolen ansåg det osannolikt att fellastning skulle öppna lastrampen. Åklagaren hade inte heller bevisat ett orsakssammanhang vilket gjorde att domstolen gick på den tilltalades linje.

Brottet mot de internationella sjövägsreglerna är det andra fallet gällande handelssjöfarten. Ett fartyg hamnade på skärande kurser med en fritidsbåt. Fartyget var väjningsskyldigt då fritidsbåten var på styrbordssida. Fritidsbåten var tvungen, enligt dess förare, att göra en undanmanöver för att undvika kollision. Fartygets befälhavare var av en annan mening och ansåg att det var den andre förarens undanmanöver som gjorde att det blev en stor risk för kollision. Befälhavaren menade att om fritidsbåten bara hållit kurs och fart så hade det aldrig

blivit en risk för kollision. Då åklagaren inte kunde motbevisa befälhavarens utsago ogillade domstolen åtalet.

Det andra fallet gällde grovt sjöfylleri. Ett fartyg gick på grund medan befälhavaren var vakthavande. Befälhavaren menar att han strax innan grundstötningen hade somnat. Utkiken hade befälhavaren tidigare skickat ner då det började ljusna och utkik på bryggan var därmed onödigt. Vid provtagning tre timmar efter grundstötningen visade det sig att befälhavaren hade 0,48 promille alkoholkoncentration i blodet. Straffvärdet på denna gärning ansågs vara fängelse i två månader men eftersom befälhavaren skulle få svårigheter att utöva sitt yrke sänktes detta. Befälhavaren dömdes till en månads fängelse vilket skulle anses helt verkställt då befälhavaren suttit häktad.

I och med att ovanstående var de enda målen angående handelssjöfarten så är nästkommande fall taget från fritidsbåtssektorn. Det var en dödsolycka där åtalspunkterna var vållande till annans död, vårdslöshet i sjötrafik och grovt sjöfylleri. Vållande till annans död ingår inte i denna kartläggning då denna lag återfinns i brottsbalken. Den tilltalade, D, hade varit på en middag med alkohol och vid middagens avslut skulle D tillsammans med tre andra åka till deras övernattningsställe i Ds motorbåt. Det råder delade meningar om vad som hade hänt mellan D och det överlevande vittnet. Domstolens bedömning går på vittnets utsago. Enligt denna var det D som körde båten i hög hastighet och därefter gått på grund. Det blev klarlagt att de tre passagerarna hamnade i vattnet vid grundstötningen. Två av passagerarna avled och dödsorsaken var drunkning. Det togs inget blodprov på D direkt vid olyckan utan det togs morgonen därefter. En toxikolog gav i sitt sakkunnigutlåtande att D:s alkoholkoncentration i blodet vid olyckan borde varit 1,17 promille. Domstolen dömde D på alla tre åtalspunkter och påföljden blev fängelse i ett år.

Avgjorda sjörättsmål under 2011

Stockholms sjörättsdomstol var detta år den domstolen med flest mål. Till skillnad från föregående år hade Kalmar ett mycket högre antal mål. En annan förändring gentemot föregående år är att det var två tvistemål, ett i Stockholm och ett i Malmö.

Tabell 8 Antal domar 2011 fördelade på vilken typ av mål och domstol

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål	Sammanlagt Domstol
Stockholm	15	1	16
Göteborg	2	0	2
Malmö	3	1	4
Kalmar	10	0	10
Värmland	4	0	4
Sundsvall	1	0	1
Luleå	0	0	0
Sammanlagt 2011	36	2	37

Det ena tvistemålet gällde ersättningsanspråk angående sjötransport. Målet slutade i förlikning.

Det andra tvistemålet rörde en redare och ägare, E, till ett fartyg som E inte hade behörighet att framföra. E anlidade då F till att vara befälhavare över fartyget under en resa. Under denna resa gick fartyget på grund. E krävde då ersättning från F då denne genom fel eller försummelse orsakat omfattande skador på fartyget. Parterna möttes i förlikning.

Tabell 9 Antal åtalspunkter 2011 fördelade på utfall.

Åtalspunkt	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	2	9	11
Grovt sjöfylleri	-	19	19
Brott mot sjötrafikförordningen	-	3	3
Vårdslöshet i sjötrafik	1	2	3
Brott mot sjölagen	-	1	1
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	2	2
Brott mot förordningen med vissa bestämmelser om fartygs identifiering	-	1	1
Sammanlagt 2011	3	37	40

Sjöfylleri och grovt sjöfylleri var de mest frekventa rubriceringarna under 2011.

Ett av fallen angående handelssjöfarten gällde en kollision där åtalspunkten var vårdslöshet i sjötrafik. Vid kollisionen befann sig befälhavaren och överstyrmannen på bryggan. Fartyget G, var på väg in i hamnen medan ett annat fartyg H, var på väg ut. Fartyget G kallade upp det andra och meddelade att man skulle mötas babord/babord vid ett speciellt ställe. Det andra fartyget bekräftade detta. Fartyget påbörjade en gir åt babord samtidigt som befälhavaren gick ut för att kontrollera att man gick klar en ankarliggare. Giren gick dock för långt som kompenseras med en kraftig styrbordsgir för att komma rätt. Befälhavaren såg då fartyget H på deras styrbordssida vilket inte stämde överens med deras instrument. Befälhavaren slog full back men fartyget kom in för om fartyget H. Fartyget H körde in i fartygets G:s

styrbordssida. Ombord på fartyget G skadades ett antal personer som yrkade på ersättning för skador efter olyckan. Domstolen ansåg att befälhavaren på fartyg G inte hade gjort sig skyldig till vårdslöshet i sjötrafik och kan därför inte dömas för att ha vållat målsägandena kroppsskador. Åtalet ogillades.

Brottet mot sjölagen gällde en befälhavare på ett handelsfartyg som ej gav en rapport till Transportstyrelsen efter att en passagerare fått eller kunde antas ha fått en svår kroppsskada. Befälhavaren erkände och dömdes till att betala dagsböter.

Brottet mot fartygssäkerhetslagen och brott mot förordningen med vissa bestämmelser om fartygs identifiering ingick i samma dom. En motorbåt på drygt 8 meter användes till kommersiell taxiverksamhet och skulle därför betraktas som ett handelsfartyg. Befälhavaren, J, bestred brott mot fartygssäkerhetslagen då J hade en utländsk behörighet. J menade att denna behörighet motsvarade fartygsbefäl klass VIII. Enligt föreskrifterna skulle befälhavaren till båten som lägst ha behörigheten fartygsbefäl klass VIII eller en svensk skepparexamen. J hade ingen av dessa. J hade heller inte ansökt om att få sin utländska behörighet omvandlad till en svensk motsvarighet. Transportstyrelsen angav att J:s utbildning inte var en konventionsutbildning och därför inte behörighetsgrundande i Sverige. Detta innebär att behörigheten inte hade en svensk motsvarighet och kunde inte heller omvandlas till en svensk behörighet. Domstolen kom således fram till att J:s utländska behörighet inte gav honom rätt att framföra motorbåten i näringsverksamhet och J blev dömd för brott mot fartygssäkerhetslagen. Förutom detta saknade fartyget bristande uppsättning av registerbeteckning på skrovets insida vilket J erkände. J dömdes till dagsböter för båda åtalspunkterna.

Alla sjöfyllerimål detta år rörde fritidsbåtssektorn. Ett av de två målen där åtalet ogillades gällde frågan om båten kunde framföras i en hastighet på 15 knop eller mer. Båten hade framförts av en vän till ägaren på grund av att ägaren hade druckit alkohol tidigare. Vännen var dock osäker på att förtöja och ägaren tog på grund av detta över styrningen den sista sträckan. Efter förtöjningen stoppade Polisen dem och ägaren fick genomgå ett utandningsprov. Provet visade en alkoholhalt på 0,35 mg/liter i utandningsluften. Ägaren uppgav att båten var ett hemmabygge och att både den och motorn var cirka 40 år gamla. Ägaren hävdade att tidigare uppmätt maxfart via GPS låg på 12 knop. Däremot angav vännen att båten var snabbare än 15 knop. Åklagaren kunde dock inte påvisa att båten var snabbare än 15 knop och därför ogillades åtalet.

Avgjorda sjörättsmål under 2012

2012 hade Stockholms sjörättsdomstol flest mål. Kalmar hade för andra året i rad näst flest mål medan varken Malmö, Sundsvall och Luleå hade några alls. Det var också det första året då inga sjöfartsrelaterade tvistemål avslutades under mätperioden.

Tabell 10 Antalet domar 2012 fördelade på vilken typ av mål och domstol

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål	Sammanlagt Domstol
Stockholm	12	0	12
Göteborg	6	0	6
Malmö	0	0	0
Kalmar	8	0	8
Värmland	2	0	2
Sundsvall	0	0	0
Luleå	0	0	0
Sammanlagt 2012	28	0	28

Tabell 11 Antal åtalpunkter 2012 fördelade på utfall

Åtalpunkt	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	-	8	8
Grovt sjöfylleri	-	13	13
Brott mot sjötrafikförordningen	-	1	1
Vårdslöshet i sjötrafik	1	-	1
Brott mot fiskelagen	-	1	1
Hastighetsöverträdelse till sjöss	-	3	3
Förseelse mot sjötrafikförordningen	-	1	1
Sammanlagt 2012	1	27	28

Det var grovt sjöfylleri som var den rubricering med högst antal åtalpunkter under 2012.

Det var endast ett mål rörande handelssjöfarten och där var det två tilltalade, befälhavaren och överstyrmannen. Fartyget hade lots ombord och det var befälhavaren som var vakthavande befäl. Under en kort tid gick befälhavaren ner till sin hytt och överstyrmannen tog över vakten. Befälhavaren tog tillbaka vakten efter sin återkomst till bryggan. Både befälhavaren och överstyrmannen hade druckit vodka under färden. Befälhavaren hade 0,61 mg/liter i utandningsluften och överstyrmannen hade 0,58 mg/liter. Båda dömdes till grovt sjöfylleri varav befälhavaren fick två månaders fängelse. Överstyrmannens påföljd blev 14 dagars fängelse. Fängelsestraffet skulle dock anses som verkställt då överstyrmannen suttit häktad. Befälhavaren satt också häktad och skulle stanna kvar där till lagföringen hade vunnit laga kraft.

Under 2012 var det tre stycken hastighetsöverträdelser till sjöss. I en av domarna dömdes den tilltalade till penningböter då denne överskred hastighetsgränsen. Hastighetsgränsen var på sju knop medan den tilltalade framförde sin fritidsbåt med 15 knop.

Förseelsen mot sjötrafikförordningen gällde att den tilltalade hade framfört sin fritidsbåt utan lanternor. För detta dömdes den tilltalade till penningböter.

Avgjorda sjörättsmål under 2013

Under 2013 avslutades 29 mål i Sveriges sjörättsdomstolar. 28 stycken var brottmål och ett var tvistemål. Det var Stockholm och Göteborg som hade flest antal sjörättsdomar detta år. De hade vardera tio brottmål. Värmland, Sundsvall och Luleå avgjorde inga sjörättsmål.

Tabell 12 Antalet domar 2013 fördelade på vilken typ av mål och domstol.

Sjörättsdomstol	Brottmål	Tvistemål	Sammanlagt Domstol
Stockholm	10	1	11
Göteborg	10	0	10
Malmö	2	0	2
Kalmar	5	0	5
Värmland	0	0	0
Sundsvall	0	0	0
Luleå	0	0	0
Sammanlagt 2013	27	1	28

Årets tvistemål gällde ett ersättningsanspråk på en förstörd kajkonstruktion mellan en lokal myndighet och en partredare. Ett fartyg skulle förtöja i en hamn. Ombord på fartyget var bland annat befälhavaren och en lots. I hamnen var det vid tidpunkten lätta isförhållanden. När fartyget anlöpte krossade det is mot kajen vilket gjorde att det uppstod skador på en dykdalb vilket krävde höga reparationskostnader. Den lokala myndigheten hävdade att fartygets partredare borde stå för kostnaderna på dykalben då fartygets befälhavare hade brustit i gott sjömanskap. Partredarna i sin tur ansåg att myndigheten hänvisat till en plats med is där isbrytning inte skett på erforderligt sätt samt att myndigheten borde informerat befälhavaren att dykalben inte skulle klara av tryck från is. Lotsen uppgav att tilläggnen skedde på ett normalt sätt. Domstolens beslut lämnade kändens talan utan bifall och dessutom beslutades det att myndigheten skulle betala partredarnas rättegångskostnader.

Tabell 13 Antalet åtalpunkter 2013 fördelade på utfall

Åtalpunkter	Friande	Fällande	Totalt
Sjöfylleri	2	7	9
Grovt sjöfylleri	-	9	9
Brott mot sjötrafikförordningen	-	2	2
Vårdslöshet i sjötrafik	-	3	3
Brott mot sjölagen	-	1	1
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	3	3
Brott mot fiskelagen	1	2	3
Sammanlagt 2013	3	27	30

År 2013 delade sjöfylleri och grovt sjöfylleri första platsen i totala antalet åtalpunkter.

Handelssjöfarten hade också fler antal mål än föregående år. Ett av dem gällde grovt sjöfylleri och brott mot lagen om fartygssäkerhet. Ett fartyg hade varit med om en sjöolycka och Kustbevakningen och en fartygsinspektör kallades dit. Det visade sig att det var fel på rodret och att kommunikationen mellan bryggan och maskinrum inte fungerade. På grund av detta ansåg fartygsinspektören att fartyget inte var sjövärdigt innan olyckan inträffade. Fartyget saknade också både fart- och fribordscertifikat. Fartyget belades med nyttjandeförbud tills en rättelse av ovanstående skett. Endast en fartygsinspektör vid Transportstyrelsen kunde häva beslutet om nyttjandeförbud. Efter fartyget reparerats vid ett varv gav sig befälhavaren ut på en provtur men fartyget var fortfarande belagt med nyttjandeförbud. Fartyget grundstötte under provturen. Sjöpolisen kallades dit och befälhavaren misstänktes vara alkoholpåverkad. Det första urinprovet som togs drygt två timmar efter grundstötningen visade att befälhavaren hade 2,77 promille. Befälhavaren trodde att eftersom denne hade fått de saknade certifikaten och att reparationer hade gjorts så var nyttjandeförbudet hävt. Befälhavaren dömdes på båda åtalpunkterna och fick tre månaders i fängelse.

Det andra fallet gällde ett fartyg som gått på grund och befälhavaren åtalades för vårdslöshet i sjötrafik. Befälhavaren hade ställt styrningen på autopiloten och vid visuella kontroller hade fartyget följt kurslinjen. Ett grund upptäcktes men fartyget hann inte gira undan. Befälhavaren, som hade varit på bryggan hela tiden, dömdes till vårdslöshet i sjötrafik och påföljden blev dagsböter.

Det tredje fallet rörande handelssjöfarten handlade om brott mot fartygssäkerhetslagen. En person, K, hade köpt in en motorbåt för att använda den i sin yrkesmässiga utövning tillsammans med en annan person, L. Motorbåten rustades upp för att kunna registreras i fartygsregistret. Efter ett par år insåg K att båten aldrig skulle kunna registreras som ett arbetsfartyg då kostnaderna var för stora. Båten belades också med nyttjandeförbud för att det

saknade både fart- och fribordscertifikat. Året därpå omregistrerades båten till ett fritidsmotorskepp. Inga av de certifikaten krävdes på ett fritidsfartyg av den storleken som båten var. K och L använde båten till sin yrkesmässiga utövning genom att transportera material med båten. Båda hävdade att ingen typ av arbete hade utförts ombord. Åklagaren menade att K och L hade använt båten till att frakta material för deras yrkesutövning. K och L tog betalt för det arbete de gjort och båten hade därmed använts i yrkesverksamhet trots att K och L hävdade att det endast var ett fritidsfartyg. Domstolen gick på åklagarens linje och ansåg att både K och L gjort det med uppsåt på grund att fartyget var belagd med nyttjandeförbud som arbetsbåt. Båda två dömdes till dagsböter.

Ett av brotten mot fiskelagen gällde upptag av fisk trots att det var fredningstid. Den tilltalade, M, fångade en fisk som vid det tillfället var förbjuden att fiska. M var osäker på fredningstiden gällande fisksorten men trodde att fredningstiden började dagen därefter. M hade fel på en dag. Fredningstid innebär att det är förbjudet att fiska en viss sort och skulle man fånga en sådan fisk är man tvungen att släppa ut den i havet. Det är inte tillåtet att ta iland eller sälja den. Eftersom M var en yrkesfiskare och som en sådan har M en skyldighet att känna till fiskereglerna. M uppgav att M var osäker på fredningstidens början och sökte efter lagbestämmelserna på Fiskeriverkets hemsida utan att hitta något. M ringde även Fiskeriverkets jourtelefon och fiskarnas anmälningssentrum. Jourtelefonen var inte uppdaterad och på anmälningssentrumet där man anmälde sin fångst kunde de inte svara på M:s fråga. När M anlände till kajen var Polisen där för att beslagta fisken. Domstolen ifrågasatte inte M:s uppgifter och eftersom lagöverträdelsen var ringa ogillades åtalet.

Analys

Som inledningsvis nämnt har Sverige sju utsedda specialdomstolar inom sjörätt. Sex av dessa avgjorde någon typ av mål inom sjörätt mellan 2009 och 2013. Mellan dessa år var det sammanlagt 13 olika rubriceringar, exklusive de två mål som hamnade under övrigt.

Valet av att använda ett analysavsnitt baseras på att vi ville förenkla för läsaren att ta sig till allt resultat. Analysen är tematiserade utifrån frågeställningarna. Analysen fokuserar på handelssjöfarten och är därför uppdelat utifrån handelssjöfartens olika rubriceringar under frågeställningen nummer ett.

Typ av brottmål och tvistemål

Mellan 2009 och 2013 var det 153 domar. 148 stycken var brottmålsdomar och resterande fem tvistemål. Det var 158 åtalpunkter fördelade på de 148 brottmålsdomarna. En brottmålsdom kan innehålla fler än en åtalpunkt. Brottmålsdomarna var tydligt dominerande med 97 %.

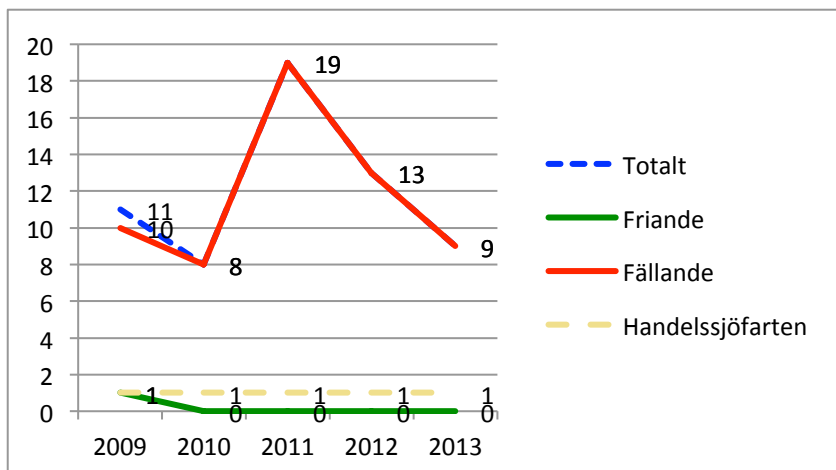
Tvistemålen har alla handlat om ersättningsanspråk på olika sätt.

I tabell 14 nedan framställs uppdelningen på domarna och dess utfall mellan åren 2009 till 2013.

Tabell 14

Typ av Brott	Sthlm		Gbg		Malmö		Kalmar		Värmland		Sundsvall	
	Fri.	Fäll.	Fri.	Fäll.	Fri.	Fäll.	Fri.	Fäll.	Fri.	Fäll.	Fri.	Fäll.
Sjöfylleri	4	24	2	3	1	-	-	7	1	3	1	-
Grovt sjöfylleri	-	29	-	10	1	5	-	9	-	3	-	3
Brott mot sjötrafikförordningen	-	3	-	-	1	1	-	4	-	2	-	-
Vårdslöshet i sjötrafik	3	5	1	2	-	2	-	3	-	1	-	-
Brott mot lagen om vilotid för sjömän	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brott mot mönstringslagen	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brott mot fartygssäkerhetslagen	-	4	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-
Brott mot sjölagen	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brott mot fiskelagen	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Internationella sjövägsregler	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Hastighetsöverträdelse till sjöss	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Förseelse mot sjötrafikförordningen	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Brott mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygsidentifiering	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Övrigt	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sammanlagda åtalpunkter:	10	69	4	21	3	8	1	28	1	9	1	3
Totalt:	79		25		11		29		10		4	

Grovt sjöfylleri



Figur 2 Alla grova sjöfyllerimål mellan 2009 och 2013 med en separat graf för handelssjöfarten.

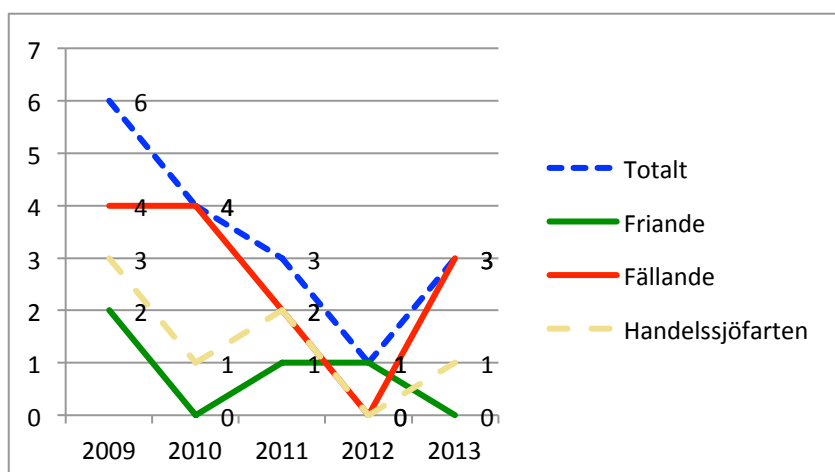
Grovt sjöfylleri var den vanligaste rubriceringen med totalt 60 åtal mellan 2009 och 2013. Den var också den vanligaste rubriceringen i samtliga svenska sjörättsdomstolar (tabell 14). Endast ett mål under dessa år slutade med friande dom och det målet gällde fritidsbåtssektorn. Fem av åtalen i grovt sjöfylleri gällde handelssjöfarten. Ett grovt sjöfyllerimål gällde två personer men räknas som en åtalspunkt. De fem åtalen avgjordes av sjörättsdomstolarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Stockholm som haft flest mål i både sjöfylleri och grovt sjöfylleri hade endast ett mål gällande handelssjöfarten medan Göteborg och Malmö avgjorde två mål vardera, vilket är 80 % sammanlagt.

Tre av fallen upptäcktes i samband med grundstötning mellan 2009 och 2013 och de andra två anmäldes av lots.

Stockholms sjörättsdomstol hade totalt 29 domar i grovt sjöfylleri vilket är majoriteten av domarna och 48 % av det totala antalet domar i Sverige. Göteborg hade tio domar i grovt sjöfylleri, alla resulterade i fällande dom. Sjørättsdomstolen i Malmö hade sju domar varav ett friande i grovt sjöfylleri och ett friande i grovt sjöfylleri. Kalmars sjörättsdomstol hade nio domar vilket endast är en mindre än i Göteborg. Sjørättsdomstolen i Värmland respektive Sundsvall hade vardera tre mål.

Fiskerinäringen hade en fällande dom och resterande 54 fällande domar gällde fritidsbåtssektorn. Fritidsbåtssektorn står alltså för merparten av de grova sjöfyllerimålen. Domstolen motiverade den friande domen med att utredningen inte kunde bevisa att den tilltalade inte hade fullgjort sin uppgift på ett betryggande sätt som förare under båtfärden trots att denne hade hög alkoholhalt i blodet. Händelsen utspelade sig innan lagändringen år 2010.

Vårdslöshet i sjötrafik



Figur 3 Alla vårdslöshet i sjötrafikmål med en separat graf för handelssjöfarten.

Det var 17 fall rörande vårdslöshet i sjötrafik. Sju stycken av dem gällde handelssjöfarten vilket motsvarar av 41 %. Tre av dessa sju resulterade i friande domar. Av alla 17 mål slutade fyra stycken i friande domar. Detta innebär att handelssjöfarten hade tre friande domar av fyra stycken totalt, vilket är 75 %. Handelssjöfarten hade mellan noll till tre mål i vårdslöshet i sjötrafik per år mellan 2009 och 2013.

Tre av de sju målen angående handelssjöfarten gällde grundstötningar och alla resulterade i fällande dom. Det var tre kollisioner handelsfartyg emellan där samtliga åtal ogillades och ett handelsfartyg som förliste där befälhavaren fälldes.

Alla sjörättsdomstolar utom Sundsvall hade mål i vårdslöshet i sjötrafik. Precis som med grovt sjöfylleri var det sjörättsdomstolen i Stockholm som hade flest mål med tre stycken varav två blev friande och ett fällande. Sjørättsdomstolarna i Malmö, Kalmar och Karlstad avgjorde vardera ett mål och alla blev fällande. Göteborgs sjörättsdomstol hade också ett mål i vårdslöshet i sjötrafik men det målet resulterade i friande dom.

Antalet vårdslöshet i sjötrafik varierade under åren med flest antal 2009 med tre mål, näst flest mål det året, och minst år 2012 då det inte fanns några mål alls med denna rubricering. Två av domarna, en från 2010 och den andra från 2013, gällde fiskerinäringen. De resterande åtta målen tillhörde fritidsbåtssektorn. Det har varierat mellan noll till sex mål per år.

Fiskerinäringen hade sammanlagt två mål i vårdslöshet i sjötrafik varav båda fällande.

Inom handelssjöfarten på svenskt vatten är målen i vårdslöshet i sjötrafik vanligare än grovt sjöfylleri. Det är dock fler fällande domar angående grovt sjöfylleri än vårdslöshet i sjötrafik.

Brott mot fartygssäkerhetslagen

Brott mot fartygssäkerhetslagen är den enda rubricering med ett flertal mål som endast begåtts av handelssjöfarten. Det måste dock beaktas att fritidsbåtar inte går under denna lag utan den gäller alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium samt svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet⁷².

Sammanlagt var det sju fall under de fem åren och alla slutade med fällande dom. Två mål meddelades både år 2009 och 2011. År 2013 avgjordes tre mål. Sjörättsdomstolen i Stockholm hade fyra mål, Göteborg hade två och Kalmar hade ett mål. Sjörättsdomstolarna i Malmö, Karlstad, Sundsvall och Luleå hade inga mål med denna rubricering.

Brott mot sjölagen

Det var endast tre brott mot sjölagen mellan 2009 och 2013. Av dessa tre var det en friande dom och två fällande. Den friande domen stod fritidsbåtssektorn för och det gällde framförande av ett ej sjövärdigt fartyg. Domstolen höll dock inte med åklagaren och friade den tilltalade. Domen meddelades 2010. De två fällande domarna gällde handelssjöfarten och meddelades år 2011 och år 2013. Målet år 2011 åtalades och dömdes en befälhavare för att inte ha rapporterat en personskada i samband med fartygets drift till Transportstyrelsen. Det andra målet från år 2013 bröt ett handelsfartyg mot fartbegränsningarna i området. På grund av den höga hastigheten störde fartyget omgivningen och orsakade ett kraftigt vågsvall som två bryggor och en båt förstördes. Befälhavaren och styrmannen som bägge var på bryggan under händelsen dömdes till att betala penningböter.

Stockholms sjörättsdomstol avgjorde alla tre brott mot sjölagen. Ingen annan domstol hade denna rubricering mellan 2009 och 2013.

Åren 2009 och 2012 var det inga mål alls med rubriceringen brott mot sjölagen.

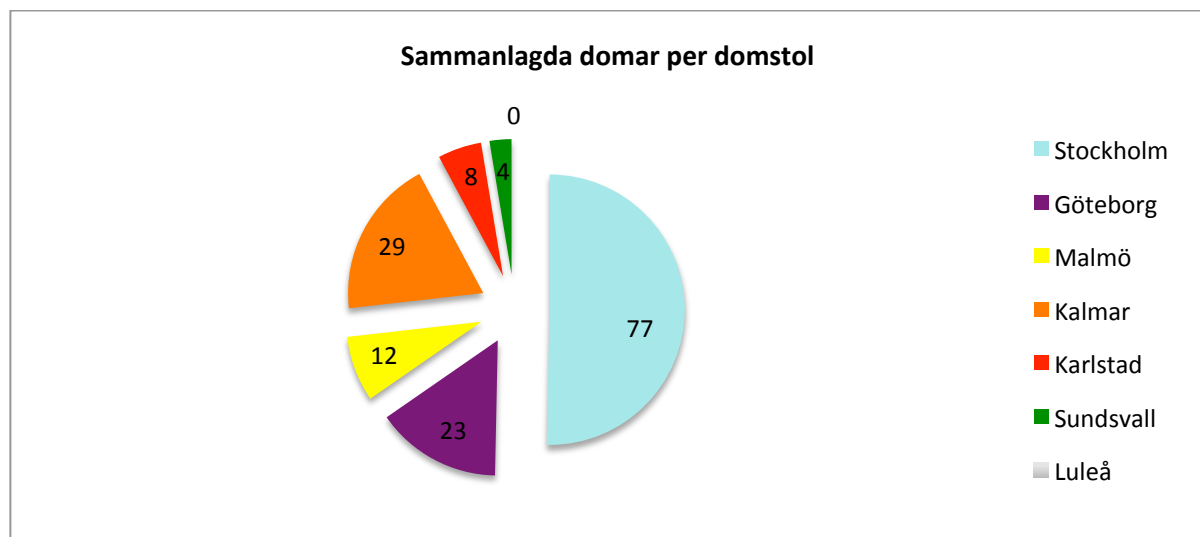
Övriga

Mellan 2009 och 2013 var det fyra rubriceringar som endast berörde handelssjöfarten och de hade ett fall vardera. Rubriceringarna var brott mot lagen om vilotid för sjömän, brott mot mönstringslagen, brott mot de internationella sjövägsreglerna och brott mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering. Detta är exklusive de två åtalen som hamnade under kategorin övrigt där rubriceringarna inte kunde identifieras. Det var en friande dom angående sjöfylleri men i det fallet dömdes den tilltalade för vårdslöshet i sjötrafik. Målet avgjordes av Malmös sjörättsdomstol.

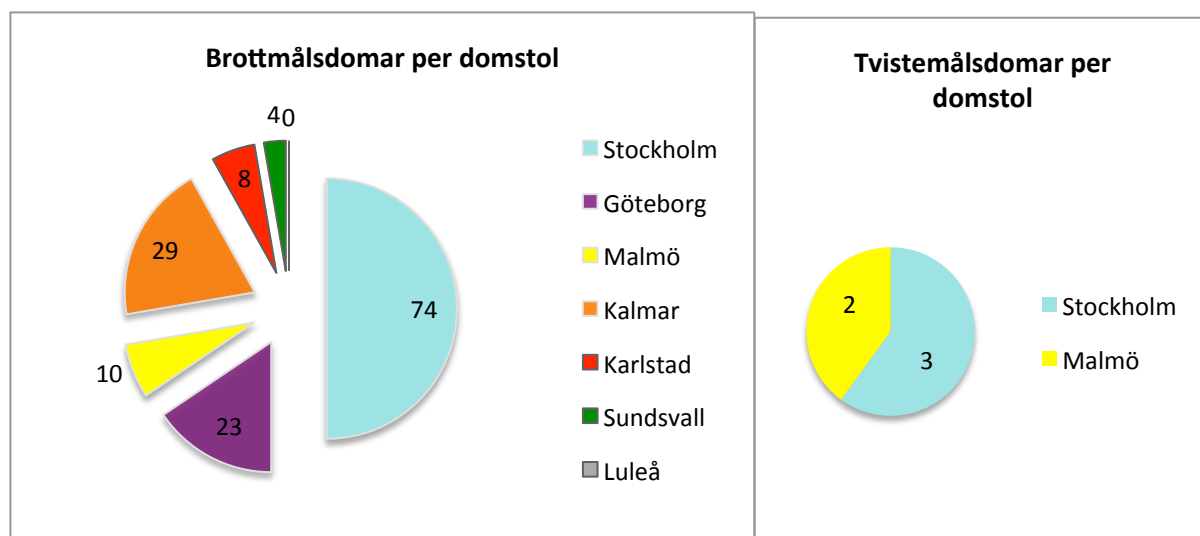
⁷² Fartygssäkerhetslag (2003:364), 1 kap. 1§

Brottet mot lagen om vilotid för sjömän, brottet mot mönstringslagen och brottet mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering resulterade i fällande domar. Däremot fallet angående brott mot de internationella sjövägsreglerna slutade i en friande dom. Angående dessa rubriceringar går det inte att få fram en trend då det endast är ett fall vardera under dessa fem år. Brottet mot lagen om vilotid för sjömän och brottet mot mönstringslagen ingick i samma dom och avgjordes av Stockholms sjörättsdomstol. Angående de internationella sjövägsreglerna var det sjörättsdomstolen i Kalmar som handlade detta mål år 2010. Det var Göteborgs sjörättsdomstol som avgjorde fallet rörande brottet mot förordningen med vissa bestämmelser för fartygs identifiering.

Skillnader mellan domstolarna



Figur 4 Alla domar mellan 2009 och 2013 uppdelade på avgörande domstol.



Figur 5 Alla brottmålsdomar mellan 2009 och 2013 uppdelade på avgörande domstol.

Figur 6 Alla tvistemålsdomar mellan 2009 och 2013 uppdelade på avgörande domstol.

Stockholms sjörättsdomstol hade 77 domar vilket är det största antalet domar jämfört med övriga sjörättsdomstolar, vilket innebär att det är den mest aktiva i Sverige. Tre av dessa 77 domar var tvistemål och 74 brottmål. Sammanlagt var det 79 stycken åtalspunkter fördelade på 74 domar. Av dessa 79 åtalspunkter var tio stycken friande och 69 fällande.

Stockholm är tillsammans med sjörättsdomstolen i Malmö de enda domstolarna i Sverige som avgjorde tvistemål mellan 2009 till 2013.

Tre rubriceringar fanns endast i Stockholm och de var brott mot lagen om vilotid för sjömän, brott mot mönstringslagen och brott mot sjölagen. Även de fall som hamnat under kategorin övrigt (tabell 14) avgjordes också i Stockholm.

Den sjörättsdomstol som låg på tredje plats i avgjorda fall var Göteborg med 23 domar. Alla var brottmål med 25 åtalspunkter. Göteborgs sjörättsdomstol stod för 16 % av alla brottmålsdomar. Av de 25 åtalspunkterna var fyra stycken friande och 21 stycken fällande. Av de vanligaste rubriceringarna så var det inget brott mot sjötrafikförordningen. Däremot avgjorde sjörättsdomstolen i Göteborg alla brott mot fiskelagen. Domstolen avgjorde också förordningen med vissa bestämmelser om fartygs identifiering som var det enda fallet med denna rubricering mellan 2009 och 2013.

Malmö sjörättsdomstol hade sammanlagt 12 domar varav två tvistemål. Tio domar var därmed brottmål vilket var 6 % av alla brottmål mellan 2009 och 2013. Malmö hade inga åtalspunkter som var unika för domstolen utan avgjorde endast de fyra vanligaste åtalspunkterna: sjöfylleri, grovt sjöfylleri, vårdslöshet i sjötrafik och brott mot sjötrafikförordningen. Det var 11 åtalspunkter fördelade på tio domar. Tre åtalspunkter var friande och åtta fällande. Det ger den högsta siffran av friande mål i relation till fällande, 27 %. Det är endast Sundsvalls sjörättsdomstol som ligger nära den siffran med 25 %, dock har Sundsvall mycket mindre antal mål. Sammanlagt fyra stycken varav ett är friande och de återstående tre fällande. Sundsvall avgjorde endast mål i sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Denna domstol avgjorde minst antal mål mellan 2009 och 2013 bortsett från Luleå. Luleås sjörättsdomstol hade inga sjöfartsmål alls under dessa år.

Sjörättsdomstolen i Kalmar hade näst flest domar med 29 stycken och lika många åtalspunkter. Det är inte ens hälften av antalet domar som Stockholms sjörättsdomstol avgjorde. Av alla brottmålsdomar avgjorde Kalmar 20 % medan Stockholm avgjorde hela 52 %. Kalmar hade endast en friande dom. Domstolen avgjorde tre mål vars rubriceringar endast återfanns i Kalmar. Rubriceringarna var brott mot internationella sjövägsregler, hastighetsöverträdelse till sjöss samt förseelse mot sjötrafikförordningen.

Värmlands sjörättsdomstol hade åtta domar och tio stycken åtalspunkter. Det var endast en friande dom av de åtta. Ingen av åtalspunkterna var speciell för just Karlstad.

Sjörättsdomstolarna i Göteborg och Malmö avgjorde de enda domarna angående fiskerinäringen. De hade 5 respektive 3 mål.

Handelssjöfarten

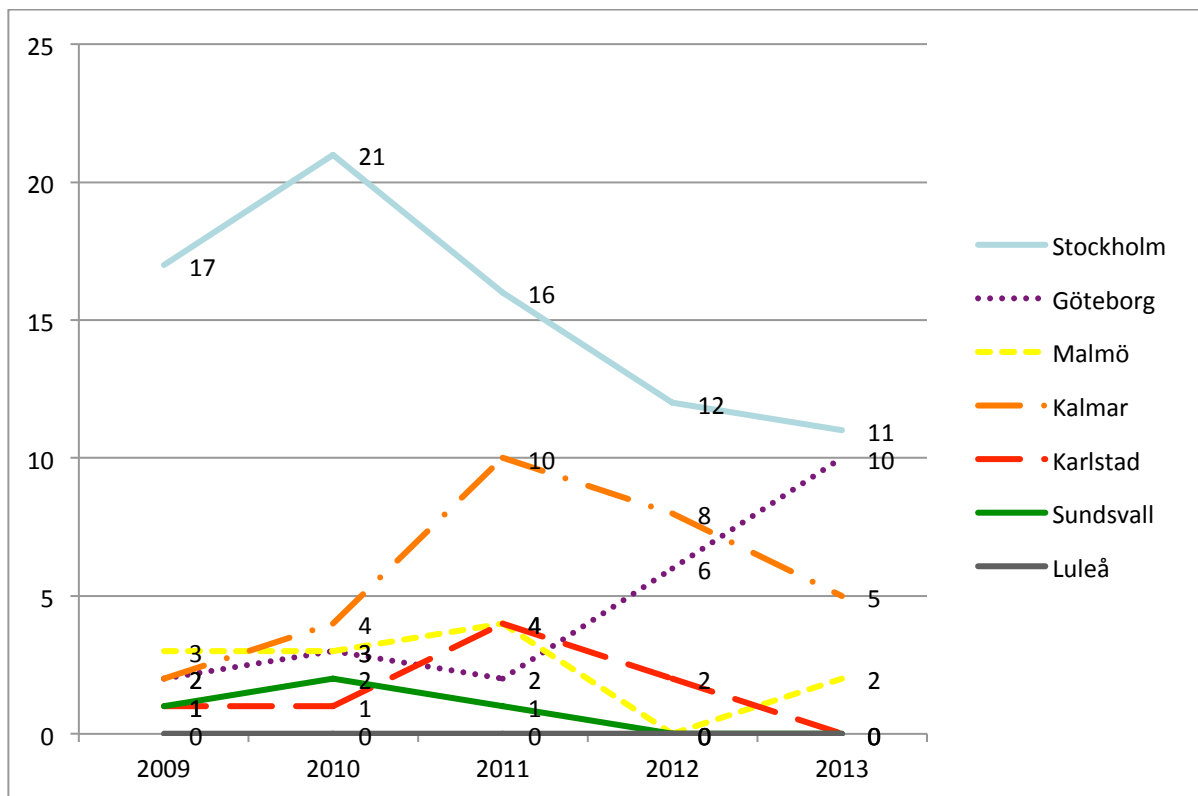
Tabell 15 Handelssjöfartens åtalspunkter fördelade på utfall och domstol.

Domstol	Friande	Fällande	Totalt	Antal domar
Stockholm	4	10	14	12
Göteborg	1	5	6	5
Malmö	1	3	4	3
Kalmar	1	2	3	3
Värmland	-	1	1	1
Sundsvall	-	-	-	-
Sammanlagt 2009-2013	7	21	28	24

Det var 28 åtalspunkter fördelade på 24 domar. 12 av dessa domar med sammanlagt 14 åtalspunkter, avgjordes av sjörättsdomstolen i Stockholm. Fyra stycken av åtalspunkterna friades och tio stycken blev fällande. Göteborg avgjorde fem mål med sammanlagt sex åtalspunkter vilket var näst flest i både antalet domar och åtalspunkter. Av dessa ogillades en åtalspunkt och de resterande fem resulterade i fällande dom. Sjörättsdomstolarna i Malmö respektive Kalmar avgjorde vardera tre mål. Malmös sjörättsdomstol hade fyra åtalspunkter varav en ogillades. Värmlands sjörättsdomstol avgjorde ett mål och Sundsvall avgjordes inga. Stockholms sjörättsdomstol hade lika många åtalspunkter som de resterande sjörättsdomstolarna tillsammans. Kalmar som totalt sett hade näst flest domar ligger på en delad tredjeplats med Malmö angående handelssjöfarten.

Förändring över tid

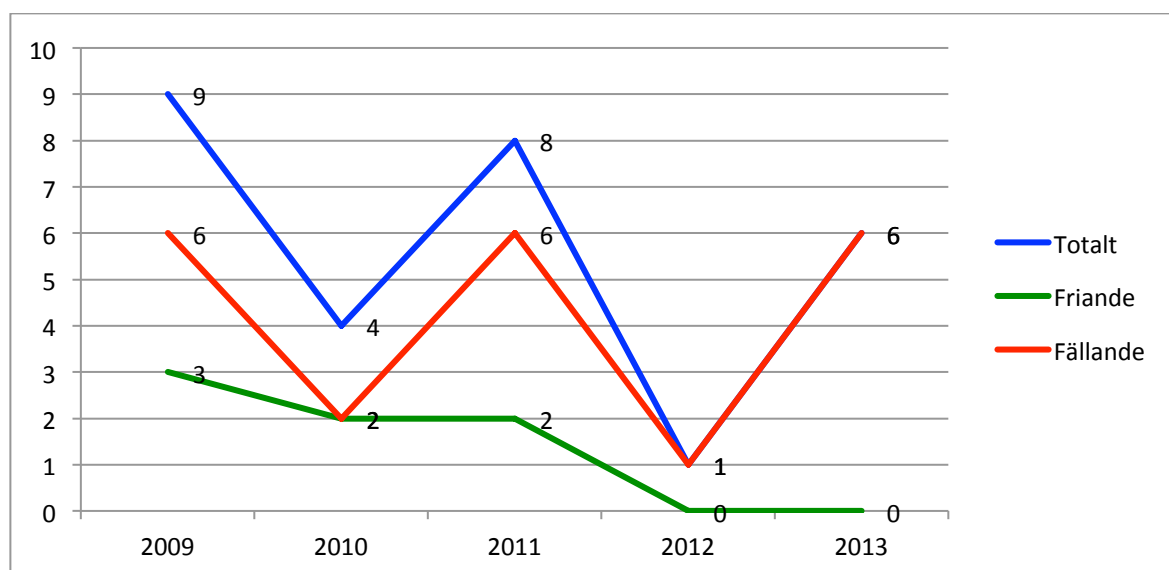
Någon generell förändring över tid kan inte upptäckas. Under alla fem åren var det antingen sjöfylleri eller grovt sjöfylleri som hade det högsta antalet. Två andra åtalspunkter som också återkom varje år, med varierat antal, var brott mot sjötrafikordningen och vårdslöshet i sjötrafik.



Figur 7 Antalet domar per domstol mellan 2009 och 2013

Under alla år mellan 2009 och 2013 har Stockholms sjörättsdomstol haft flest mål. 2009 avgjorde Stockholm 17 mål medan de övriga domstolarna tillsammans fick ihop nio mål. Malmös sjörättsdomstol hade näst flest med tre mål. Året därpå, 2010, avgjorde Stockholm återigen flest mål, 21 stycken, medan de övriga tillsammans avgjorde 13 mål. Kalmars sjörättsdomstol ökade till fyra mål och näst flest avgjorda mål. Sjørättsdomstolarna i Malmö respektive Göteborg hade vardera tre mål. År 2011 började läget förändras då de avgjorda målen i Stockholm minskade medan Kalmars ökade drastiskt, från fyra mål till tio. Det året hade Stockholm mindre mål än vad de andra domstolarna tillsammans, 16 respektive 21 mål. Det efterföljande året, 2012, minskade de avgjorda målen i Stockholms sjörättsdomstol ytterligare, från 16 till 12 mål. Kalmar tappade också men endast från 10 till åtta mål. Sjørättsdomstolen i Göteborg avgjorde dock fler mål än tidigare och slutade på sex mål. Däremot hade vare sig Malmös eller Sundsvalls sjörättsdomstol några mål alls. Karlstad minskade från fyra mål året tidigare till 2 mål. 2013 ökade Göteborgs avgjorda mål till 10 mål vilket endast var en mindre än vad sjörättsdomstolen i Stockholm hade. Dock var brottmålsantalet det samma då Stockholm hade ett tvistemål år 2013. Antalet avgjorda mål minskade igen för sjörättsdomstolen i Kalmar då domstolen gick från åtta till fem mål. Malmö avgjorde två mål medan både Värmland och Sundsvall inte hade några mål. Under alla år låg Luleå stadigt på noll avgjorda mål.

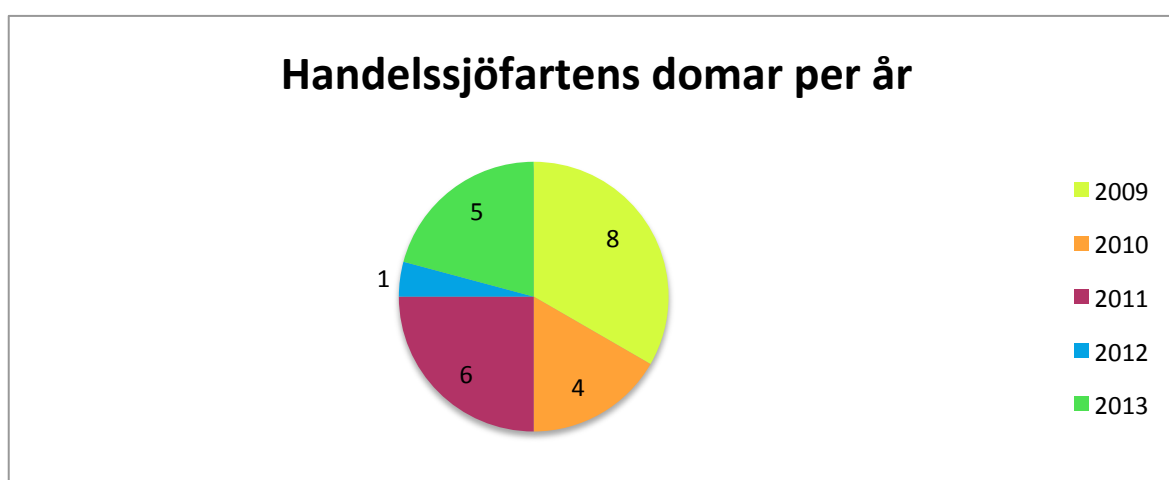
Handelssjöfarten



Figur 8 Antal åtalpunkter fördelade per år när domen meddelades

Det var totalt 28 åtalpunkter fördelade på 24 domar angående handelssjöfarten mellan 2009 och 2013. Antalet åtalpunkter per år har varierat mellan ett och nio mål som mest. De friande domarna har stadigt minskat genom åren medan de fällande har haft stor variation.

Den enda rubriceringen som återkom varje år var grovt sjöfylleri. De mål vars åtalpunkter som endast varit med ett år är sjöfylleri, brott mot lagen om vilotid för sjömän, brott mot mönstringslagen, brott mot de internationella sjövägsreglerna och de två mål under övrigt som inte rubriceringen har kunnat fastställas. De andra åtalpunkterna har dock återkommit under två eller flera år. Vårdslöshet i sjötrafik fanns med under fyra år medan brott mot fartygssäkerhetslagen återfanns under tre år. Två brott mot sjölagen avgjordes år 2011 och 2013.



Figur 9 Domarna från handelssjöfarten uppdelade per år då domen meddelades.

Resultatdiskussion

Syftet med denna undersökning var att kartlägga och redogöra för vilka typer av brottmål och tvistemål som har behandlats i de svenska sjörättsdomstolarna och att jämföra dem med varandra över tid. Studien har fördjupat sig i handelssjöfartens domar.

Följande tre frågeställningar skulle besvaras:

- Vilka typer av brott- och tvistemål, som regleras i sjölagen, har behandlats i de svenska sjörättsdomstolarna mellan åren 2009 och 2013?
- Vilken är skillnaden mellan de olika sjörättsdomstolarnas mål?
- Vilken förändring över tid finns på brottmålen?

Fokus i detta avsnitt kommer ligga på handelssjöfartens resultat på grund av studiens fördjupning i det området enligt syftet. Resultatdiskussionen utgår från respektive frågeställning.

Typ av brottmål och tvistemål

Det var fem tvistemål under mätperioden. Detta är en avsevärd skillnad gentemot antalet brottmål där tvistemålen utgör 3 % och brottmålen 97 % av de totalt 153 domarna.

År 2012 var det en enda brottmålsdom gällande handelssjöfarten och år 2013 fem domar, detta bör jämföras med att 82 400 fartyg anlöpte de svenska hamnarna under 2012. Antingen är det oerhört få brott som begås ute på svenskt territorialvatten eller så är det ett väldigt stort mörkertal.

Det råder ett mörkertal angående sjöfylleri ute till havs hos yrkessjömän. Detta baseras på att Kustbevakningen endast gör slumpmässiga nykterhetskontroller på handelsfartyg vid ankomst och avgång. På lotspliktiga handelsfartyg är det en ständig visuell nykterhetskontroll vid ankomst och avgång. I praktiken innebär detta att ett befäl kan undvika upptäckt och åtal så länge denne håller sig nykter när lots är ombord. Alla handelsfartyg är dock inte lotspliktiga eller har lotsdispens vilket innebär möjligheten för ett mörkertal vid ankomst och avgång.

Med tanke på resultatet går det inte att komma åt sjöfylleri ute till havs med dagens lagstiftning och följaktligen bör en ny lag stiftas. Exempel på hur en sådan skulle kunna utformas är att sätta högre krav på rederier, antingen kräva dem på böter om deras befäl är berusade eller på något sätt komma åt deras interna nykterhetskontroller genom att kräva en brottsanmälan vid ett positivt svar. Det går av allt att döma inte att avskräcka sjöfylleristerna med högre böter eller straff på grund av att de som redan dricker inte lär bry sig om den svenska lagstiftningen. Fem av sex åtalade befäl för grovt sjöfylleri var ej svenska

medborgare och sannolikheten att utländska befäl kommer läsa den svenska sjölagen, kapitel 20, paragraferna 4 och 5 är inte stor. Ett antal av dem har hävdats under huvudförhandling att den svenska lagen inte gäller för dem trots att lagförbrytelsen skett på svenskt territorialvatten. Svenskar som är berusade på arbetet ombord lär antagligen inte heller förändra sin livsstil, den har fungerat hitintills. I flera fall där en befälhavare eller styrman dömts för grovt sjöfylleri har denne efteråt haft svårigheter att utföra sitt yrke. Detta har domstolen tagit med i sitt beslut om påföljd. I rederiernas interna kontroller där befäl testats positivt för alkohol kan de avskedas vilket i sig blir ett straff för befälet. Det går dock att undslippa en fällande dom i sjöfylleri. I ett fall gick ett fartyg på grund och befälhavaren testades positivt för alkohol påstod denne att han druckit alkohol efter grundstötningen. Åklagaren kunde inte motbevisa det påståendet och befälhavaren friades för sjöfylleri men fälldes för vårdslöshet i sjötrafik. Detta påvisar att man kan hävda att man druckit efter händelsen för att undslippa att dömas till en fällande dom.

På svenskt vatten inträffade sex grundstötningar där åtal väcktes i domstol. Samtliga grundstötningar resulterade i fällande domar för involverade befäl. Tre av dem, tillika 50 %, har bevisats att de berodde på grovt sjöfylleri. Detta bör jämföras med de tre kollisioner där åklagaren åtalade befälen och där domstolen friade i samtliga. Det innebär att de grundstötningar som leder till åtal har 100 % fällande domar men de befäl som är involverade i kollisioner frias i samtliga åtal. Skälet till detta beror antagligen på att åklagaren är den som har bevisbördan. Åklagaren har svårare att bevisa för domstolen att en yrkessjöman vid en kollision har brutit i sitt goda sjömanskap vilket krävs för att få en fällande dom i vårdslöshet i sjötrafik. Ett befäl kan göra allting rätt enligt sjövägsreglerna men situationen kan ändå sluta i en kollision. Vid grundstötningar är det lättare för åklagaren att bevisa att yrkessjömannen varit oaktsam då fartyget har gått på grund. Ett grund rör inte på sig till skillnad från ett fartyg och bör vara väl utmärkt på sjökort. Det måste beaktas att alla grundstötningar, kollisioner och andra sjöolyckor inte går till domstol. I kedjan mellan själva olyckstillfället och fram till åklagarens åtal föreligger det ett antal olika mörkertal. Det första mörkertalet finns hos de befälhavare som inte väljer att rapportera en sjöolycka utan mörkar den istället. Därefter är det myndigheterna som sällar ut vilka olyckor som skickas vidare till åklagaren. Åklagaren i sin tur gör ytterligare ett urval i vilka fall som går vidare till domstol. Åren 2011 och 2012 rapporterade Transportstyrelsen 115 respektive 124 sjöolyckor. Det har inte gått att fastställa hur många sjöolyckor som skickades vidare till åklagare och sedan hur många åklagaren lagt ner i brist på bevisning. Det som dock framgår är att det inte varit så många olyckor som gick

till åtal de åren. År 2011 var det tre mål som passade in på Transportstyrelsens definition på sjöolycka och år 2012 inga. Åklagaren kan ha skickat in målen efterföljande år men fortfarande är det en stor skillnad. Därav uppfattningen att det finns ett stort mörkertal i varje led.

Även fallet angående brott mot de internationella sjövägsreglerna slutade med friande dom. Den åtalspunkten är troligen sällan förekommande på grund av att det är svårt för åklagaren att få igenom en fällande dom, som exemplet som nämndes. Det blir förmodligen svårt att ta upp ett ärende i domstol när ingen olycka skett. Det skulle stå ord mot ord och eftersom åklagaren har bevisbördan blir det svårt för denne att få igenom en fällande dom.

Sjöfylleri, grovt sjöfylleri och vårdslöshet i sjötrafik är alla paragrafer i sjölagen. De resterande 11 paragraferna kan benämnas som brott mot sjölagen och detta förklarar de få antal rubriceringarna i brott mot sjölagen.

Av alla domar inom yrkessjöfarten var det inte en enda fartygsingenjör som var åtalad utan det var endast däcksbefäl och en matros. Däcksbefäl och även matros har därmed en högre ansvarsgrad ombord än maskinbefäl. Befälhavare, som trots allt har det yttersta ansvaret över fartyget, har undvikit åtal när denne inte varit på bryggan under åtalshändelsen. Befälhavare hålls då under dessa förutsättningar inte som ansvariga om fartyget skulle vara inblandad i en sjöolycka på svenskt territorialvatten. Emellertid åtalades och dömdes en matros för vårdslöshet i sjötrafik när fartyget gick på grund då denne var utkik. Det är trots allt en stor skillnad i ansvar mellan en utkik och en befälhavare.

Alla yrkessjömän och yrkesfiskare som åtalades var män. Det manliga könet är i majoritet i bägge yrkena vilket gör att resultatet sannolikt inte är snedfördelat.

Det är mycket fler friande domar i handelssjöfarten jämfört med fritidsbåtssektorn. Av alla handelssjöfartens mål var 25 % friande medan för fritidsbåtssektorn var det 10 %. Detta beror antagligen på att fallen gällande handelssjöfarten är mer komplicerade än fritidsbåtssektorns mål. Varför handelssjöfartens mål är mer komplicerade är på grund av att det är flera olika fysiska och juridiska personer inblandade, fler lagar och konventioner som handelsfartygen lyder under och svårare att utreda ansvarsfrågan.

Skillnader mellan domstolarna

Den största skillnaden mellan domstolarna är antalet mål de behandlar. Stockholms sjörättsdomstol avgjorde flest mål, 77 stycken, under studiens tidsperiod medan Luleå hade noll mål. Det är kostnadskrävande att bibehålla kompetens på ett ställe där den inte används

och utifrån detta borde antalet sjörättsdomstolar minska. Förslag på en sådan förändring är att antingen slå ihop sjörättsdomstolarna i Luleå och Sundsvall, alternativt införliva bägge två i Stockholms domkrets. Karlstad kunde införlivas i Göteborgs domkrets och Malmös område kunde fördelas mellan Göteborg och Kalmar.

Det som var mest överraskande, förutom Luleås bristande antal i mål, var att sjörättsdomstolen i Kalmar hade totalt sett näst flest domar efter Stockholms sjörättsdomstol. Däremot hade Kalmar inte ens hälften av det antalet avgjorda mål som sjörättsdomstolen i Stockholm avgjorde vilket visar Stockholms dominans i sjörättsmål.

Förmodligen beror skillnaden mellan handelssjöfartens resultat (tabell 15) från det totala resultatet (tabell 14) på att sjörättsdomstolen i Göteborg har Sveriges största hamn och därmed fler handelsfartyg i sitt upptagningsområde. Sjørättsdomstolen i Malmö avgjorde lika många mål som Kalmar vilket var förvånansvärd då Malmös upptagningsområde inkluderar trafiktäta Öresund. Det som kan förklara Kalmars resultat är att det är mycket sjötrafik i södra Östersjön. Det måste dock beaktas att det inte är en stor skillnad mellan Göteborg, Malmö, Kalmar och Värmland i antalet mål. Värmlands ringa resultat beror sannolikt på att Göta älv inte kan ta emot alltför stora handelsfartyg och jämfört med övriga platser i landet är sjötrafiken med handelsfartyg måttlig.

Förändring över tid

Under den aktuella mätperioden har vi inte kunnat se någon tydlig förändring över tid. Antagligen beror detta på valet att göra en nulägesbeskrivning. Mätperioden på de fem senaste hela åren, 2009 till 2013, var för kort för att få fram en långtgående trend. Utifrån det resultatet visar så hade det behövts en längre undersökningstid för att få fram en tendens.

År 2014 har inte passerat än och kändes därmed inte relevant att ta med det året i undersökningen.

Slutsatser

Mellan 2009 och 2013 avgjordes 153 mål. Fem av dessa var tvistemål och 148 brottmål. Det var totalt 13 olika rubriceringar. Nio av dessa rubriceringar åtalades handelssjöfarten för och de tre vanligaste var grovt sjöfylleri, vårdslöshet i sjötrafik och brott mot fartygssäkerhetslagen. Tvistemålen har alla gällt ersättningsanspråk, där minst en av parterna haft sjöfartsanknytning, exempelvis rederi.

Fritidsbåtssektorn stod för 79 % av alla brottmålsåtal inom sjörätten. Det är en avsevärd skillnad mot handelssjöfarten och fiskerinäringen.

Det råder ett stort mörkertal angående sjöfylleri på handelsfartyg ute till sjöss och vid ankomst och avgång på grund av att alla fartyg inte är lotspliktiga eller har lotsdispens. Det föreligger även ett mörkertal i kedjan mellan en sjöolycka till åtal i domstol.

Alla grundstötningar där åklagaren väckte åtal resulterade i fällande domar. Däremot har samtliga åtal mot yrkessjömän på handelsfartyg, vilka varit inblandade i kollisioner ogillats av domstolarna.

Inga fartygsingenjörer åtalades under mätperioden vilket innebär en skillnad i ansvarsfrihet mellan dem och deras kollegor på däckssidan.

Befälhavarna, vilka är ytterst ansvariga ombord, har inte åtalats när de inte var på bryggan vid åtalshändelsen. Däremot åtalades en matros vilken senare kom att fällas för vårdslöshet i sjötrafik i samband med att denne var utkik under en grundstötning. På grund av detta kan man fråga sig om regeln att befälhavaren är ytterst ansvarig verkligen är gällande i svensk sjörätt.

Den största skillnaden mellan sjörättsdomstolarna berodde på antalet avgjorda mål. Stockholms sjörättsdomstol avgjorde flest mål med 77 domar medan Luleå inte avgjorde något mål alls mellan 2009 och 2013. Det fanns även en viss geografisk skillnad mellan var vilka brott begicks, exempelvis begicks alla brott mot fiskelagen i Göteborgs respektive Malmös domkretsar.

Någon förändring över tid kunde inte upptäckas på grund av att mätperioden var för kort.

Förslag på uppföljande studier

Efter sjöolyckor där sjörättsdomstolen fällde de åtalade sjöbefälen kan en uppföljning göras om de förlorar sina behörigheter. De lagfarna domarna i sjörättsmål nämner att på grund av en fällande dom kommer de åtalade befälen sannolikt få svårigheter att utöva sitt yrke och därmed sänker de straffvärdet. Skälet till att straffvärdet sänks är för att undvika dubbelbestraffning. Domarna nämner däremot inte en egentlig förlust av behörigheterna. Vad händer med ett sjöbefäls behörigheter efter en fällande dom?

I Sverige har befälhavare undgått åtal om de inte varit närvarande vid åtalshändelsen men hur ser det ut i andra länder? En sådan jämförelse mellan olika länder skulle kunna göras.

För att få fram en tendens till en förändring över tid kan en liknande undersökning göras över en längre tidsperiod.

En liknande studie kan göras utifrån ett genusperspektiv genom att undersöka om det finns en skillnad mellan antalet åtalade män och kvinnor, och i sådana fall varför?

Det vore intressant att undersöka varför alla sjöolyckor inte leder till åtal. Undersöka det mörkertalet och ta reda på var bortfallet finns.

Ett annat upplägg kunde vara att fördjupa sig i rättsfall med specifika rubriceringar för att jämföra praxis mellan olika sjörättsdomstolar.

Referenser

- Björneke, Emma. *Miljö kvalitetsnormer för vatten – en studie av tillståndsprövningen i domstol*. Examensarbete, Göteborgs universitet, 2011. URL: http://www.speqs.se/digitalAssets/1423/1423566_examensarbete-emma-bjo--rneke-.pdf, (hämtad: 2014-02-25)
- Domstolsverket. *Sveriges domstolar - årsredovisning 2013*. URL: http://www.publikt.se/sites/default/files/ar_2013_webb.pdf, 2014, (hämtad: 2014-03-17).
- Eriksson, Marcus. *Illojala och brottsliga handlingar utförda på fritiden – utgör det grund för uppsägning eller avsked*. Filosofie kandidatexamen, Luleå tekniska universitet, 2013. URL: <http://pure.ltu.se/portal/files/42065553/LTU-EX-2013-42008372.pdf>, (hämtad: 2014-02-25)
- Forsberg, Christina. och Wengström, Yvonne. *Att göra systematiska litteraturstudier: värdering, analys och presentation av omvårdnadsforskning*. 3. uppl. Stockholm: Natur & Kultur, 2013. (Forsberg och Wengström 2013; 151, 166)
- Grahn, Erik. *Bemanningsfrågor och Anställningsskydd*. Examensarbete, Stockholms universitet, 2010. URL: http://www.juridicum.su.se/juruppsatser/2010/vt_2010_Erik_Grahn.pdf, (hämtad: 2014-02-25)
- Ihre, Rolf. *Handbok i sjörätt och närliggande ämnen*. 3. uppl. Stockholm: Jure, 2012. (Ihre 2012; 292, 296, 342, 416, 418)
- Kustbevakningen. *Ratt- och sjöfylleri*. URL: <http://www.kustbevakningen.se/sv/sakerhet-till-sjoss/sjotrafik/ratt---sjofylleri/>, 2013, (hämtad: 2014-03-16)
- Nyberg, Rainer och Tidström, Annika (red.). *Skriv vetenskapliga uppsatser, examensarbeten och avhandlingar*. 2. (rev.) uppl. Lund: Studentlitteratur, 2012. (Nyberg och Tidström 2012; 287)
- Pääjärvi, Angelica. *Lönediskriminering i arbetslivet på grund av könstillhörighet*. Filosofie kandidatexamen, Luleå tekniska universitet, 2012. URL: <http://pure.ltu.se/portal/files/37039170/LTU-EX-2012-36996434.pdf>, (hämtad: 2014-02-25)
- Solna gymnasiums bibliotek. *Skriva referenser och källförteckning enligt Oxford*. URL: <https://www.solna.se/Global/Skolor/Solna%20Gymnasium/Bibliotek/Rapportmall,%20tips%20och%20lathund/Skriva%20referenser%20och%20källförteckning%20enligt%20Oxford%202013.pdf>, (hämtad: 2014-03-19)
- Staffans, Sanfrid. *Grunddragen av rättegången i civila sjörättsmål i första instans*. Stockholm: Norstedt, 1960. (Staffans 1960; 68, 73)
- Sveriges Domstolar. *Sveriges domstolar – juridisk ordlista*. URL: <http://www.domstol.se/Juridisk-ordlista/?pId=11699>, (hämtad: 2014-03-31)
- Sveriges Domstolar. *Sveriges domstolar – rättegång i tingsrätten*. URL: <http://www.domstol.se/Tvist/Rattegang-i-tingsratten/>, 2013, (hämtad: 2014-02-16)
- Sveriges Domstolar. *Sveriges domstolar – vad händer i rättsalen*. URL: <http://www.domstol.se/Brott--straff/Rattegang-i-tingsratten/Vad-hander-i-rattssalen/>, 2013, (hämtad: 2014-02-16)
- Sveriges Riksdag. *Ordbok*. URL: <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Ordbok/>, (hämtad: 2014-04-07)

SweBoat. *Fakta om båtlivet*. URL: <http://www.sweboat.se/fakta-om-batlivet.aspx>, 2014, (hämtad 2014-04-01)

Tiberg, Hugo. och Schelin, Johan. *On maritime & transport law*. 2. ed. Stockholm: Axel Ax:son Johnson Institute for Maritime and Other Transport Law, 2009. (Tiberg och Schelin 2009; 18)

Trafikanalys. *Sjötrafik 2012 Statistik*. URL: http://trafa.se/PageDocuments/Sjoetrafik_2012.pdf, 2013, (hämtad 2014-04-07)

Transportstyrelsen. *Regler för sjötrafiken*. URL: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Sjotrafik-och-farleder/Regler-gallande-sjofart/>, 2013, (hämtad: 2014-03-16)

Transportstyrelsen. *Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handels- och fiskefartyg år 2011*. URL: https://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Statistiksammanstallningar/2011_fartygsolyckor_och_tillbud_samt_personolyckor_svenska_fartyg.pdf, 2012, (hämtad: 2014-03-24)

Transportstyrelsen. *Transportstyrelsens sjösäkerhetsöversikt 2012*. URL: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Sjofart/sjosakerhetsoversikt_2012.pdf, 2013, (hämtad: 2014-04-07)

Umeå universitetsbibliotek. *Referenser Oxford*. URL: <http://www.ub.umu.se/skriva/skriva-referenser/referenser-oxford>, (hämtad: 2014-03-31)

Åklagarmyndigheten. *Ordlista*. URL: <http://www.aklagare.se/settings/Ordlista/?word=Åklagarmyndigheten&pageType=Ord>, (hämtad 2014-04-07)

Lagtexter

1975:929. Förordning med vissa bestämmelser om fartygs identifiering. Stockholm: Justitiedepartementet

1975:931. *Förordning om sjörättsdomstolar*. Stockholm: Justitiedepartementet.

1983:929. *Mönstringslagen*. Stockholm: Näringsdepartementet

1986:300. *Sjötrafikförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet

1993:787. *Fiskelag*. Stockholm: Landsbygdsdepartementet

1994:1009. *Sjölag*. Stockholm: Justitiedepartementet

1998:958. *Lag om vilotid för sjömän*. Stockholm: Näringsdepartementet

2003:364. *Fartygssäkerhetslag*. Stockholm Näringsdepartementet

2009:44. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägsregler. Norrköping: Transportstyrelsen

Rättsfall

Stockholms Sjärrättsdomstol:	B2143-09	B5388-09	B14366-09	B16576-09
	B7976-10	B12587-10	B6541-11	B13523-13
	T17735-08/T17751-08		T14759-11	T8148-12

Göteborgs Sjörettsdomstol: B6252-10 B13629-12 B16707-12 B1835-13

Malmö Sjörettsdomstol: B7570-10 T10868-08 T4484-11

Kalmars Sjörettsdomstol: B218-10 B2922-11 B3640-11 B1988-13

Värmlands Sjörettsdomstol: B1414-10 B2888-11

Bilaga 1

Frågor ställda till Kustbevakningen:

- Alkoholtestar ni besättningen ombord på handelsfartyg endast vid samband med olycka?
- I sådana fall, har inte den testningen skett försent då olyckan redan skett?
- Har ni någon handlingsplan för detta?
- Gör ni några stickprov ute till havs angående alkoholpåverkan på handelssjöfarten?
- Gör ni några stickprov ombord på fartyg när de skall ankomma alternativt avgå från en svensk hamn?
- Om ni nu inte utför några stickprov alls så undrar vi varför ni inte gör det?
- Angående om ni inte gör stickprover vid avgång eller ankomst, förlitar ni er på att en eventuell lots skall anmäla trolig alkoholpåverkan till er?



Linnéuniversitetet
Sjöfartshögskolan

391 82 Kalmar
Tel 0772-28 80 00
sjo@lnu.se
Lnu.se