



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Anna Petersson

20 kap 12 § sjölagen –

*En studie kring möjligheten till indragning av sjömäns  
behörigheter*

Examensarbete

20 poäng

Handledare:

Lars Gorton

Ämnesområde:

Sjörätt, förvaltningsrätt, internationell rätt

Höstterminen 2002

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>7</b>
1.1 Syfte	7
1.2 Avgränsning	8
1.3 Material	8
1.4 Metod	8
1.5 Disposition	9
<b>2. Beskrivning av gällande rätt</b>	<b>10</b>
2.1 Sjölagen	10
2.2 Bakomliggande internationell reglering	12
2.2.1 IMO	12
2.2.2 STCW-konventionen	12
2.2.3 EG-direktiv 2001/25	13
2.3 Förvaltningslagen	14
2.3.1 Kan förvaltningsrättsliga åtgärder vidtas vid otillbörligt framförande av fartyg?	14
<b>1. Praktiska fall</b>	<b>17</b>
1.1 Fallet Kung Sverker	17
1.2 Sun Vistas förlisning	19
1.2.1 Behörigheten	20
1.2.2 Domsrätten	20
<b>2. Europakonventionen</b>	<b>21</b>
<b>3. Jämförelse med andra trafikslag</b>	<b>24</b>
3.1 Luftfartsområdet	24
3.2 Vägtrafikområdet	26
<b>4. Slutsats</b>	<b>28</b>
4.1 Uppfyller Sverige åtagna konventions- och direktivförpliktelser?	28

4.1.1	Den praktiska tillämpningen	28
4.1.1.1	Kvalitativ gräns vid brottslig gärning	28
4.2	Diskrepansen mellan transportslagen	29
4.3	Ändringsmöjligheter	30
4.3.1	Förvaltningsrättslig reglering genom Återtagandeförbehåll	30
4.3.2	Utökad reglering i sjölagen	31

# Sammanfattning

I denna uppsats analyseras situationen att sjömän agerar otillbörligt<sup>1</sup> vid framförandet av fartyg. Fråga är om vilka möjligheter det finns att återkalla, eller på annat sätt vidtaga åtgärder avseende sjömannens behörighet, dvs. rätten att framföra fartyg. Möjlighet för domstol att återkalla behörigheter, samt för Sjöfartsverket att meddela beslut om interimistisk indragning, återfinns i 20 kap. 12 § sjölagen. I en sjösäkerhetskonvention och i ett EG-direktiv föreskrivs de bakomliggande internationella kraven som ålagts Sverige beträffande möjligheten att återkalla eller på annat sätt vidtaga åtgärder beträffande sjömäns behörigheter. Genom ett par praktiska fall belyses problematiken med den befintliga författningsregleringen som inte riktigt har önskad sjösäkerhetsmässig genomslagskraft, dels på grund av regelverkets uppbyggnad och tillämpningen därav, dels på grund av de svenska reglerna om domsrätt. Det finns inte heller möjlighet för Sjöfartsverket att med hjälp av förvaltningsrättsliga åtgärder återkalla behörigheter.

I uppsatsen analyseras även om rättsinstitutet återkallelse av behörighet i sig strider mot Europakonventionens regler om ”ne bis in idem”, dvs. att ingen skall dömas för samma sak två gånger. Slutsatsen av resonemanget i denna del blir att så torde ej vara fallet.

Vid jämförelse av den reglering som återfinns på vägtrafik- och luftfartsområdet beträffande möjligheten att vidtaga åtgärder gentemot körkorts- och luftfartscertifikatsinnehavare kan konstateras att regleringen på sjösäkerhetsområdet ej är lika vidsträckt och förhållandevis enkel att tillämpa. Det finns sålunda färre legala möjligheter att agera om en sjöman framfört ett fartyg på otillbörligt vis, vid jämförelse med andra transportslag.

Slutsatsen av denna framställning är att Sverige inte till fullo implementerat de internationella kraven beträffande möjligheten att vidtaga åtgärder avseende sjömäns behörigheter. Det föreligger även en oförklarlig diskrepans vid jämförelse av den reglering som återfinns i Sverige beträffande likartade trafikslag. Vid analys av alternativa lösningar på ovanstående problematik och förändringsmöjligheter

---

<sup>1</sup> Begreppet *otillbörligt* innefattar i detta fall en något subjektiv bedömning gjord utifrån dels svenska normer om vad som är tillåtet beträffande väg- och lufttrafiken samt den internationella kravbild som EG och FN ger uttryck för, vilket framkommer senare i denna uppsats.

framstår en utökning av den reglering som idag återfinns i sjölagen som det bäst lämpade alternativet. Regleringen torde i sådant fall söka efterlikna de regler som föreskrivs för liknande situationer i vägtrafiklagen och luftfartslagen, samt beakta den internationella sjösäkerhetskonventionen samt ifrågavarande EG-direktiv så att reglerna bättre återspeglar den faktiska internationella kravbilden. Möjligheten för Sjöfartverket att förse behörighetsbeslut med återkallelseförbehåll torde däremot inte vara en bra lösning eftersom risk finns att rättssäkerheten i sådant fall eftersätts.

# Förkortningar

Brottsbalken	Brottsbalken (1962:700)
EG-direktiv 2001/25	Eurparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG av den 4 april 2001 om minimikrav på utbildning för sjöfolk
Europakonventionen	Europeiska konventionen den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna
IMO	International Maritime Organization
Körkortslagen	Körkortslagen (1998:488)
Luftfartslagen	Luftfartslagen (1957:297)
Rättegångsbalken	Rättegångsbalken (1942:740)
Sjölagen	Sjölagen (1994:1009)
STCW-konventionen	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995
Vattenföroreningslagen	Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

# 1 Inledning

De flesta människor har hört talas om och vet förmodligen att det finns en viss risk att förlora körkortet om de kör bil på ett otillbörligt sätt. Men vad händer egentligen om en sjöman framför ett fartyg under exempelvis alkoholpåverkan – kan denne då riskera att förlora sitt behörighetsbevis?

Idén till detta examensarbete tog form då jag ställdes inför ett problem i min tjänst som jurist vid Sjöfartsverket i Norrköping. Sjöfartsverket erhöll genom en s.k. flaggstatsrapport – en begäran från annat land att övertaga lagföring eller vidtaga disciplinära åtgärder, beträffande viss gärning – en begäran från sjöfartsmyndigheten på Bahamas att vidtaga åtgärder beträffande en svensk befälhavare, då framförallt vad avsåg hans behörighet, på grund av denne befälhavarens försumliga agerande.

En mängd frågeställningar uppstod vid handläggningen av detta ärende samt vid jämförelse av andra likartade händelser vilka handlagts tidigare. Möjligheten, eller snarare bristen på möjlighet, att vidtaga åtgärder i form av indragning eller återkallelse av en sjömans behörighet är, ur ett juridiskt myndighetsperspektiv, ett synnerligen svårhanterat ämnesområde som innefattar flera olika juridiska aspekter.

## 1.1 Syfte

Syftet med denna uppsats är att utifrån en analys utröna vad det finns för möjligheter att vidtaga åtgärder då en sjöman har handlat felaktigt eller försumligt samt huruvida den svenska lagstiftningen uppfyller de förpliktelser som ålagts Sverige som stat dels genom internationella konventioner dels genom EG-direktiv. Syftet är även att utifrån ett komparativt perspektiv utröna om regelverket inom sjösäkerhetsområdet skiljer sig från motsvarande reglering inom vägtrafik- och luftfartsområdet samt vad som kan ligga bakom en särreglering av just förhållandena till sjöss. Min strävan är även att utifrån den faktiska redogörelsen i uppsatsen analysera tänkbara lösningsförslag beträffande det aktuella problemet.

## 1.2 Avgränsning

Denna uppsats utgår från sjösäkerhetsområdet och utgör inte en fullständig analys av den reglering som finns rörande åtgärdsalternativ vad avser luftfartscertifikats- och körkortsinnehavare. Inte heller dryftas den eventuella internationella bakomliggande regleringen beträffande vägtrafik- och luftfartsområdet då syftet med att lyfta fram dessa områden i uppsatsen enbart är att ge en komparativ analys beträffande den befintliga sjösäkerhetslagstiftningen.

Det har heller inte tagits med i beräkningen att någon med vilseledande uppgifter utverkat en behörighet utan endast analyserats vilka praktiska möjligheter som finns att tillgå då någon framför ett fartyg på ett otillbörligt sätt ur sjösäkerhetshänseende.

## 1.3 Material

Det material som använts vid arbetet med denna uppsats har i huvudsak utgjorts av befintlig författningsreglering, tillhörande förarbeten samt internationella dokument. Det råder tyvärr en stor brist på litteratur inom detta ämnesområde varför en stor del av uppsatsen bygger på egen analys och egna slutsatser. För att belysa problemställningen har jag redogjort för ett par praktiska fall och då inhämtat information från ärenden som förvaras hos de aktuella myndigheterna.

## 1.4 Metod

Jag har valt att belysa ett praktiskt problemområde ur flera juridiska perspektiv dels genom att beskriva den befintliga lagregleringen dels genom att exemplifiera och tydliggöra problematiken med hjälp av verkliga händelser. Den komparativa delen av uppsatsen har tagits med för att försöka öka förståelsen för hur likartade praktiska problem regleras och vad som ligger till grund för och eventuellt motiverar en särreglering av just sjötrafikområdet. Den analyserande delen av uppsatsen består främst av en undersökning av den befintliga regleringens förhållande till den internationella rätten, samt tänkbara förbättringsförslag.



## 1.5 Disposition

Jag har inledningsvis valt att ge en beskrivning av den på området gällande rätten, både vad avser svensk lagstiftning och den bakomliggande internationella regleringen i form av EG-direktiv och internationella konventioner. Tillsynsmyndighetens möjlighet, i detta fall Sjöfartsverket, att vidtaga åtgärder i enlighet med förvaltningsrätten har också analyserats. Sedan belyses den aktuella problemställningen genom redogörelse av ett par praktiska fall.

En analys beträffande huruvida återkallelse av sjömäns behörigheter strider gentemot principer som stadfästs i Europakonventionen följer efter redogörelsen av de praktiska händelserna i uppsatsen.

För att erhålla en komparativ förståelse av problematiken framhålls, efter redogörelsen av den gällande rätten på sjösäkerhetsområdet idag, den förevarande lagregleringen beträffande liknande situationer på luftfartsområdet samt på vägtrafikområdet.

Avslutningsvis har jag gjort en kortfattad sammanfattning av uppsatsens innehåll, analyserat problemformuleringen samt sökt föra en diskussion kring tänkbara ändringsförslag av den befintliga regleringen på sjösäkerhetsområdet.

# 2 Beskrivning av gällande rätt

## 2.1 Allmänt om sjömäns behörigheter

En sjömans behörighetsbevis fungerar som ett körkort till sjöss. I förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal (behörighetsförordningen) återfinns regler beträffande utfärdande av behörigheter samt de specifika kompetenskraven för tjänstgöring i olika befattningar ombord på fartyg. I 1 kap. 4 § anges att Sjöfartsverket prövar om behörighetsvillkoren är uppfyllda samt utfärdar, efter skriftlig ansökan, behörighetsbevis. Sjöfartsverket har utfärdat en föreskrift (SJÖFS 2000:1) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal vilken kompletterar ovanstående förordning. Enligt 1 kap. 1 § skall föreskriften tillämpas på alla svenska handelsfartyg med en bruttodräktighet<sup>2</sup> om minst 20. Det finns sålunda fartyg där det inte finns krav på att befälhavaren - det vill säga den person som framför fartyget - innehar behörighet. Som exempel kan anges fritidsfartyg<sup>3</sup> vilka inte används i yrkesmässig trafik och handelsfartyg under en bruttodräktighet om 20.

## 2.1 Sjölagen

I 20 kap. 12 § i sjölagen (1994:1009) föreskrivs att om någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid skall fräntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begås. I paragrafens tredje stycke föreskrivs vidare att om åtgärder vidtas för att väcka åtal, får Sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess att lagakraftvunnen dom finns eller domstolen, sedan åtal väcks, förordnar annat. Om det inte längre finns fog för beslutet skall detta omedelbart hävas.

Gärningar som kan leda till behörighetsåterkallelse är:

- Om en befälhavare försummar att hålla fartyget sjövärdigt.
- Bristande gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka.
- Sjöfylleri.

---

<sup>2</sup> Bruttodräktighet är ett mått på fartygs storlek som baseras på beräkning av volymen.

- Grovt sjöfylleri.
- Om en befälhavare avviker från tjänsten och överger fartyget.
- Om en befälhavare försummar sina skyldigheter när någon annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken mm.
- Om någon lämnar olycksplats utan tvingande skäl och undandrar sig att vidtaga de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.
- Om en befälhavare försummar sina skyldigheter vid prejning eller visitering.

Av förarbetena till sjölagen framgår att syftet bakom regleringen bl.a. är att skapa en verksam påföljd som vid behov kan tillgripas gentemot befälhavare.<sup>4</sup> Mönstringsutredningens slutsatser ledde till ändringar i sjölagen och under utredningens initiala skede ansågs behov endast föreligga för reglering beträffande befälhavares behörigheter och brott mot bemanningsbestämmelser. Detta ändrades sedermera ändrades detta till att omfatta även andra befattningshavare och ett flertal andra brott som omnämns i sjölagen.<sup>5</sup>

Möjligheten till behörighetsindragning anses värdefull särskilt i de fall där böter inte har effekt. Böter kan nämligen vid vissa situationer inneha endast indirekt effekt eftersom redare ibland bistår befälhavare med bötesbeloppet, till skillnad från indragning av behörigheten som har en direkt effekt på sjösäkerheten. Bestämmelsen skall tillämpas med hänsyn tagen till den enskildes sociala situation, och den som har fått sin behörighet indragen bör, om inte särskilda skäl talar emot detta, kunna stanna i yrket i en lägre befattning. Då rättegångar ofta är förenade med en stor tidsutdräkt går en stor del av nyttan med möjligheten till behörighetsindragning förlorad. Mot bakgrund av detta infördes möjligheten för Sjöfartsverket att interimistiskt meddela beslut om behörighetsindragning.<sup>6</sup>

Möjligheten att dra in en behörighet bör inte enbart ses som en åtgärd *mot* exempelvis befälhavaren. Det kan förekomma situationer där enstaka redare vill förmå sina befälhavare att avgå med fartyget trots brister i bemanningen. I sådana fall kan det vara en hjälp för befälhavaren att kunna påpeka den

---

<sup>3</sup> Detta gäller endast fritidsfartyg med en bruttodräktighet under 100 annars krävs minst kustskepparintyg.

<sup>4</sup> Ds K 1980:13, *Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän – principbetänkande av mönstringsutredningen*, s. 84 samt prop. 1983/84:1, s. 79 och 83 f

<sup>5</sup> Ds K 1981:10, *Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän Del II – slutbetänkande av mönstringsutredningen*, s. 99

<sup>6</sup> Ds K 1980:13, s. 84

faktiska risk som han utsätts för i form av behörighetsindragning. Rätt tillämpad bör regeln om indragning av behörighet vara till fördel för bemanningen på många fartyg.<sup>7</sup>

Vad beträffar tillämpningen av rättsinstitutet behörighetsindragning har lagrådet angivit att uttrycket ”i uppenbara fall” i paragrafens tredje stycke torde få tolkas så att omständigheterna rörande gärningen skall vara klarlagda och att tvekan inte skall råda om sjömannens olämplighet för befattningen.<sup>8</sup>

Beslutet att fråntaga någon rätten att utöva befattning för viss tid eller för alltid är ett mycket ingripande beslut och innebär i praktiken ett yrkesförbud.

Det har i praxis använts sparsamt vilket visas genom att behörigheter drogs in av domstol endast i sex fall under en tioårsperiod.<sup>9</sup>

## **2.2 Bakomliggande internationell reglering**

### **2.2.1 IMO**

Inom FN finns ett organ speciellt upprättat för att utforma och säkerställa gemensamma säkerhetsnormer inom sjöfarten. Detta organ benämns International Maritime Organization (IMO) och behandlar frågor som rör sjösäkerhet och skydd av havsmiljön.

### **2.2.2 STCW-konventionen**

IMO:s beslutande församling, Internationella sjöfartskonferensen, antog den 7 juli 1978 en konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konventionen).

Vid den Internationella sjöfartskonferensen sommaren 1995 antogs en reviderad STCW-konvention. Den reviderade STCW-konventionen trädde i kraft den 1 februari 1997.

I STCW-konventionen regel I/5.1-2 anges följande:

---

<sup>7</sup> Ds K 1980:13, s. 84 ff

<sup>8</sup> Prop. 1983/84:1, s. 84

<sup>9</sup> Ds K 1980:13, s. 85

”Each party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

Each party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to the Convention are not complied with in respect of ships entitled to fly its flag of seafarers duly certificated by that party.”

I STCW-konventionen artikel II (a) definieras ”party” som ”a State for which the Convention has entered into force”.

Översatt innebär sålunda konventionstexten att om en handling eller underlåtelse, vilken vidtas av en sjöman, kan innebära ett direkt hot mot säkerheten för liv eller egendom till sjöss eller mot den marina miljön så skall varje konventionsstat upprätta processer och rutiner för:

1. opartisk granskning av handlande eller underlåtenhet som kan relateras till sjömannens arbete, dvs. handlande som ryms inom dennes certifikatsområde,
2. återkallande, indragning eller upphävande av sådana certifikat, och
3. att förebygga bedrägerier.

Varje konventionsstat skall även utfärda regler om påföljder eller disciplinära åtgärder beträffande fartyg, som har rätt att föra dess flagg, och sjömän, som har certifierats av staten, vilka bryter mot de nationella bestämmelser som implementerar konventionens innehåll.

### **2.2.3 EG-direktiv 2001/25**

I artikel 8 i europaparlamentets och rådets direktiv<sup>10</sup> föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall införa processer och förfaranden för opartisk undersökning av rapporterade fall av inkompetens, handlande eller underlåtelse, som kan innebära ett direkt hot mot säkerheten för

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG av den 4 april 2001 om minimikrav på utbildning för sjöfolk, Celexnr 301L0025, L 136 , 18/05/2001 s. 0017 - 0041

liv eller egendom till sjöss eller mot den marina miljön, som läggs till last innehavare av certifikat eller intyg om erkännande utfärdade av den medlemsstaten och som skall ha förevarit i anslutning till utförande av arbetsuppgifter som är hänförliga till deras certifikat, och för återkallande, indragning eller upphävande av sådana certifikat av sådan anledning och för förhindrande av bedrägeri. Varje medlemsstat skall meddela föreskrifter om påföljder eller disciplinära åtgärder för fall då de bestämmelser i dess nationella lagstiftning som ger effekt åt detta direktiv inte uppfylls av fartyg med rätt att föra dess flagg eller av sjöfolk som är vederbörligen certifierade av den.”

Direktivet implementerar STCW-konventionens regler, och ovan citerade stycke synes vara en direkt översättning av konventionens regel I/5.1-2 vilket innebär att möjligheten att vidtaga åtgärder vad avser sjömäns behörigheter återfinns även i den EG-rättsliga regleringen.

## 2.3 Förvaltningslagen

### 2.3.1 Kan förvaltningsrättsliga åtgärder vidtagas vid otillbörligt framförande av fartyg?

En behörighet, dvs. ett beslut att utöva viss befattning ombord på fartyg, är ett förvaltningsbeslut. Om tillsynsmyndigheten, i detta fall Sjöfartsverket, återkallar en sjömans behörighet så utgör det förfarandet en ändring av ett gynnande förvaltningsbeslut gentemot en enskild. Under vilka förutsättningar kan en myndighet ändra sina tidigare meddelade beslut?

Någon generell regel som anger de förutsättningar under vilka en beslutsmyndighet av annan anledning än rena förbiseendefel kan ompröva sitt tidigare beslut finns inte i svensk rätt. Mot ändring eller återkallelse av beslut talar hänsynen till den enskildes trygghet, eftersom den enskilde kan ha förlitat sig på beslutet och vidtagit en rad åtgärder med anledning av detta. För ändring eller återkallelse talar å andra sidan att ett beslut kan visa sig vara olagligt eller klart olämpligt eller att nya omständigheter uppdagats som ställt saken i helt eller delvis nytt ljus. Såvitt avser gynnande beslut – såsom ett meddelat tillstånd – anses emellertid, enligt härskande uppfattning, trygghetsaspekten vara avgörande. Undantag anses föreligga vid följande situationer:

1. För det första är det ganska vanligt att gynnande beslut, särskilt tillstånd, förses med

återkallelseförbehåll. Tillståndet ges alltså under det uttryckliga villkoret, att det kan komma att återkallas under vissa betingelser. Vanligen finns det regler i den författning, som beslutet har meddelats enligt. Även utan sådant stöd kan beslutsvillkor uppställas i vissa fall.

2. Ett andra undantag gäller i situationer, där tvingande säkerhetsskäl påfordrar en omedelbar återkallelse. Skulle ett beslut innebära en fara för människors hälsa, måste det kunna korrigeras omgående, även om detta är till nackdel för någon enskild. Detsamma gäller om även brandfara eller trafikfara annars skulle uppstå. I sådana fall krävs alltså inget särskilt förbehåll för att rättskraften skall brytas.

3. Det tredje undantaget gäller sådana fall, där den enskilde har utverkat ett gynnande beslut genom att lämna felaktiga uppgifter eller förtiga viktiga fakta. Att den enskilde har uppträtt oärligt utgör inte i och för sig en tillräcklig grund för återkallelse. Förutsättningen är att beslutet har blivit felaktigt på grund av den enskildes handlande. Har detta däremot saknat betydelse för ärendets utgång, finns det ingen grund för att reagera genom en återkallelse. Även om det har rört sig om en relevant uppgift, kan myndigheten t.ex. ha insett att den var oriktig och bortsett från den då beslutet fattades. Inte heller då föreligger grund för återkallelse.<sup>11</sup>

De svenska behörigheter som utfärdas idag förses inte med uttryckliga återkallelseförbehåll i själva besluten. Det finns heller inte något stöd i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal vilken är den författning som ligger till grund för besluten. Återkallelse är sålunda inte praktisk möjlig i enlighet med punkten 1.

Återkallelse med hänsyn till säkerhetsskäl är inte heller ett alternativ då möjligheten torde åsyfta exempelvis det fall då sjömannen inte uppfyller de uppställda kompetenskraven som är föreskrivna för den utfärdade behörigheten, och att sjömannens tjänstgöring i själva befattningen ombord på fartyget utgör en säkerhetsrisk p.g.a. bristande kompetens eller praktisk erfarenhet. Till skillnad från en sådan situation uppfyller sjömannen de föreskrivna kraven för att inneha en behörighet men agerar på ett sätt som är oförenligt med det syfte kravet på behörighetsinnehavaren avser att säkerställa.

---

<sup>11</sup> Prop. 1985/86:80, s. 38 f, SOU 1983:73, Ny förvaltningslag – Betänkande av förvaltningsrättsutredningen, s 144 ff, T Hellners och B Malmqvist, Nya förvaltningslagen med kommentarer, s 330f, samt H Strömberg, Allmän förvaltningsrätt, s. 59 f

Det är sålunda de objektiva grunderna för beslutet att återkalla behörigheten som brister snarare än sjömannens subjektiva handlande.

Det sistnämnda faller utanför analysen i denna uppsats.



# 3 Praktiska fall

## 3.1 Fallet med fartyget Kung Sverker

Den 3 juli 1999 sågs passagerarfartyget Kung Sverker med J. A. Månsson som befälhavare anlöpa Motala hamn. Månsson uppfattades i samband med detta av ett flertal vittnen som märkbart onykter. Månsson blev medtagen till polisen i Motala för kroppsbesiktning. Utandningsprovet som då togs visade att Månsson hade 0.85 mg/l alkohol i utandningsluften. Månsson uppgav vid polisförhör att han ej var medveten om att det fanns en alkoholgräns vid framförandet av fartyg.

Enligt 20 kap. 4 § sjölagen anses det som sjöfylleri att framföra ett fartyg om personen i fråga är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom. Vidare föreskrivs i 20. Kap. 5 § att brottet skall anses som grovt om gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1.0 promille i blodet eller 0.5 mg/l alkohol i utandningsluften.<sup>12</sup>

Med ovanstående som grund meddelade Sjöfartsverket den 9 juli 1999 ett beslut om indragning av rätten att utöva befattning med stöd av 20 kap. 12 § sjölagen.<sup>13</sup>

Anders Månsson överklagade Sjöfartsverkets beslut till regeringen. Regeringen vidtog prövning av ärendet och meddelade beslut i frågan den 2 december 1999.<sup>14</sup> Regeringen anför i sitt beslut att interimistisk indragning endast bör tillgripas när det framstår som uppenbart att behörighetsindragning skall ske och det finns ett klart behov av omedelbart ingripande. Man hänvisar vidare till lagrådets uttalande i förarbetena där det framhölls att uttrycket ”uppenbara fall” torde få tolkas så att omständigheterna rörande gärningen skall vara klarlagda och att tvekan inte skall råda om sjömannens olämplighet för befattningen. Regeringen fann att omständigheterna kring gärningen inte var på det sättet klarlagda att det framstod som uppenbart att behörighetsindragning kommer att ske vid en domstolsprövning och upphävde sjöfartsverkets interimistiska beslut.

---

<sup>12</sup> Motala kriminalpolisenshet, utredning med diarienummer K25605-99

<sup>13</sup> Sjöfartsverkets beslut av den 9 juli 1999, diarienummer 0803-9935689

<sup>14</sup> Regeringens beslut av den 2 december 1999, diarienummer N1999/9195/TP

Fallet prövades av Karlstads tingsrätt och dom meddelades den 30 juni 2000.<sup>15</sup> Åklagaren yrkade ansvar för grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 5 § sjölagen eftersom A. Månsson vid framförandet av fartyget var avsevärt påverkad av förtärd alkohol. Hans icke betryggande sätt att framföra fartyget kom, enligt åklagaren, till uttryck, dels vid en incident vid Varamoviken då han var nära att köra på en fiskebåt, dels då han senare gick in i hamnen med en alltför hög hastighet och gick anmärkningsvärt nära förtöjda segelbåtar. A. Månsson uppgav att den enda alkohol han drack före och under den aktuella körningen var två glas vitt vin och en starköl. A. Månsson hävdade att han beträffande fiskebåten framförde fartyget Kung Sverker helt enligt reglerna och han gick fullt medvetet nära segelbåtarna som var förtöjda vid bryggor inne i hamnen eftersom han ville få en gynnsam vinkel vid förtöjning. Han uppgav vidare att han förtärde sammanlagt 15 cl whisky efter färden. I målet hördes flera vittnen och sakkunnigutlåtanden inhämtades, bl.a. ifrån Sjöfartsverket.

Tingsrätten gjorde den bedömningen att det var klarlagt att A. Månsson framfört fartyget den aktuella kvällen, och att han cirka en halvtimme efter avslutad färd hade en alkoholkoncentration i utandningsluften om 0,85 mg/l (motsvarar 1,7 promille). Hans uppgift om whiskyförtäringen bedömdes av tingsrätten som en efterhandskonstruktion. Tingsrätten fann styrkt att A. Månsson framfört fartyget avsevärt påverkad av alkohol och att hans framförande av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. A. Månsson bedömdes vara skyldig till grovt sjöfylleri. På grund av brottslighetens art och återfall i brott bestämdes påföljden till fängelse. A. Månsson framtogs också rätten att utöva befattning som fartygsbefäl under återstående delen av innevarande år.

Regeringen undanröjde sålunda sjöfartsverkets tidigare meddelade beslut om interimistisk behörighetsindragning. Fråga är om det med regeringens tolkning av rekvisiten *klarlagd* och *uppenbar* finns så många reella gärningssituationer som kan ligga till grund för interimistisk behörighetsindragning. Om inte Sjöfartsverket har en praktisk möjlighet att vidtaga interimistiska åtgärder beträffande sjömäns behörigheter så kommer de för sjötrafiken potentiellt farliga behörighetsinnehavarna att kunna framföra fartyg under den tiden, vilket i många fall kan vara en ansenlig tidsperiod, innan saken undergår rättslig prövning.

---

<sup>15</sup> Mål nr B 1953-99

## 3.2 Sun Vistas förlisning

Sjöfartsverket erhöll den 11 december 2000 en förfrågan från Bahamas sjöfartsmyndighet som rörde möjligheten att vidtaga disciplinära åtgärder beträffande en svensk befälhavares behörighet med anledning av hans agerande ombord på det bahamasflaggade fartyget Sun Vista.<sup>16</sup>

Fartyget Sun Vista avseglade med 456 passagerare och 632 anställda ombord. Det uppstod en brand i fartygets maskinrum. Släckningsarbetet påbörjades genom att fartygets brandsläckningssystem (innehållande koldioxid) sattes igång. Släckningen av branden misslyckades emellertid eftersom de brandsäkra dörrarna i fartygets maskinrum öppnades i ett för tidigt skede. Dörrarna öppnades med avsikt att vädra ut den för människor skadliga koldioxiden. Även en dörr i fartyget ytterskrov belägen nära vattenlinjen öppnades. Allt detta skedde under överinseende av den svenske befälhavaren. Räddningsfartyg som kommit fram till Sun Vista började ånyo släckningsarbetet genom att spruta vatten på fartyget. Vattnet fyllde fartyget och detta fick till följd att det blev tyngre och låg djupare i sjön. Dessutom samlades vattenmassorna ovanför vattenlinjen vilket fick till följd att fartygets stabilitet försämrades. Man lyckades dock evakuera passagerare och besättningsmedlemmar till andra fartyg. Sun Vista fick emellertid – till följd av den försämrade stabiliteten - slagsida och den öppna skrovdörren började ta in vatten. Det hela fick sitt slut genom att fartyget Sun Vista förläste och hon sjönk sålunda utanför Malaysias kust. Detta var en direkt följd av det dåligt genomförda räddningsarbetet.

Mot denna bakgrund ställdes frågan från sjöfartsmyndigheten i Bahamas om åtgärder kunde vidtas gentemot den svenske befälhavaren till följd av hans försumlighet eftersom han enligt olycksrapporten misstänks vara delaktig i olyckan.<sup>17</sup>

Nämnas bör att en befälhavare har det övergripande ansvaret för allting som händer ombord på ett fartyg. I sjölagen finns bl.a. bestämmelser om att fartyg som används till sjöfart skall vara sjövärdigt, försett med anordningar till skydd mot ohälsa och olycksfall, betryggande bemannat, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat och barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej

---

<sup>16</sup> Sjöfartsverkets ärende, diarienummer 070301-0126128

<sup>17</sup> Uppgifter från olycksrapporten, Sjöfartsverkets ärende, diarienummer 070301-0126128

äventyras. Det åligger befälhavaren att innan resa påbörjas tillse att fartyget uppfyller dessa krav och att under resan vaka över att fartyget förblir i behörigt skick.<sup>18</sup>

### **3.2.1 Behörigheten**

Befälhavaren kan, som tidigare nämnts i framställningen, enligt 20 kap.12 § sjölagen fråntas rätten att utöva sin befattning om han gjort sig skyldig till vissa i lagen uppräknade gärningar, bl.a. vårdslöshet i sjötrafik. Sjöfartsverket får emellertid endast meddela ett beslut om interimistisk indragning i uppenbara fall och under förutsättning att åtgärder för väckande av åtal vidtagits. Sjöfartsverket är sålunda förhindrat att vidtaga någon åtgärd intill dess att åtminstone förundersökning inletts.

### **3.2.2 Domsrätt**

Enligt 2 kap. 2 § brottsbalken (1962:700) skall brott som begåtts utom riket lagfaras vid svensk domstol och enligt svensk lag om brottet begicks av en svensk medborgare under förutsättningen att gärningen inte är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten. Det finns sålunda ett krav på dubbel straffbarhet. I 3 § stadgas vidare att även om kravet på dubbel straffbarhet inte är uppfyllt så kan brott begångna utomlands lagfaras i Sverige om det lindrigaste straff som stadgas för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

För att prövning i fallet Sun Vista överhuvudtaget skall kunna aktualiseras krävs alltså att befälhavarens handlande är att betrakta som brottslig gärning både i Sverige och på Bahamas eller att hans handlande kan anses utgöra ett så allvarligt brott i Sverige att den lägsta påföljden som kan följa brottet är fängelse i fyra år.

För brottet vårdslöshet i sjötrafik stadgas enligt 20 kap. 2 § sjölagen böter eller fängelse i högst sex månader. För grov överträdelse följer fängelse i högst två år. Det krävs sålunda att vårdslöshet i sjötrafik är straffbart även på Bahamas för att åtal skall kunna väckas för detta brott i Sverige.

Slutsatsen i detta ärende och svaret på Bahamas flaggstatsrapport blev att ingen åtgärd kunde vidtagas av Sjöfartsverket beträffande den svenske befälhavarens behörighet.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> I bl.a. 1 kap. 9 § och 6 kap. sjölagen framgår befälhavarens ansvarsområden

<sup>19</sup> Svarsbrev i Sjöfartsverkets ärende, diarienummer, 070301-0126128

## 4 Europakonventionen

Att återkalla en sjömansbehörighet är för den enskilde en ingripande åtgärd. Diskussion kan i detta sammanhang föras kring om möjligheten att meddela beslut om behörighetsindragning strider emot den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen).

Europakonventionen införlivades i svensk lagstiftning den 1 januari 1995 genom Lag (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna och utgör därmed gällande svensk rätt.

I svensk straffprocessrätt har principen om ne bis in idem (icke två gånger i samma sak) kommit till uttryck i 30 kap. 9 § första stycket rättegångsbalken (1942:740). Den framgår även av artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen. Artikeln, som utgör svensk lag, har följande lydelse:

”Ingen får lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han redan har blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat.”

Europadomstolen har prövat artikelns innebörd i två mål där jämförelse torde kunna göras med det juridiska förfarande som en indragning av en sjömans behörighet innebär. Målen är *Gradinger mot Österrike*<sup>20</sup> och *Oliveira mot Schweiz*<sup>21</sup>. I målet *Gradinger* var omständigheterna följande. *Gradinger* hade åtalats för att under bilkörning ha vållat annans död, varvid det som försvårande omständighet åberopades att han hade kört bilen utan alkohol. Han befanns skyldig till vållande till annans död och dömdes för detta brott enligt en bestämmelse i strafflagen. Trots detta ålades *Gradinger* senare av förvaltningsmyndighet ett bötesstraff enligt vägtrafiklagen för att han hade kört bilen under påverkan av alkohol. Även om det rörde sig om två förfaranden av olika art fann Europadomstolen att bägge besluten var baserade på samma gärning varför ett brott mot artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet förelåg.

---

<sup>20</sup> *Gradinger mot Österrike*, dom meddelad den 23 oktober 1995, mål nr 33/1994/480/562

<sup>21</sup> *Oliveira mot Schweiz*, dom meddelad den 30 juli 1998, mål nr 84/1997/868/1080

I målet Oliveira dömdes Oliveira för att ha tappat kontrollen över sitt fordon då hon inte anpassat hastigheten till vägförhållandena. Händelsen medförde att hon kolliderade med en annan bil, vars chaufför ådrog sig allvarliga skador. Hon dömdes till att betala böter enligt en bestämmelse i vägtrafiklagen för att ha tappat kontrollen över sitt fordon genom att inte ha anpassat hastigheten till vägförhållandena. Senare dömdes hon även enligt strafflagen för att genom vårdslöshet ha förorsakat fysisk skada hos den mötande bilens chaufför. En oenig Europadomstol fann att det var ett typiskt exempel på att en enda handling i sig kan utgöra olika förseelser; dels hade Oliveira tappat kontrollen över fordonet, dels hade hon genom vårdslöshet förorsakat fysisk skada. Europadomstolen fann att någon överträdelse av artikeln inte skett. Bestämmelsen hindrar att folk lagförs två gånger för samma förseelse. Däremot hindrar den inte påförandet av två straff för samma brottsliga handling under förutsättning att det är fråga om olika förseelser. En domare var skiljaktig i målet Oliveira. Han framhöll bl.a. att han hade svårt att se vad som skilde detta mål från det tidigare avgjorda målet Gradinger.

Frågan om vilken typ av påföljder som utgör straff har prövats av Europadomstolen när det gäller tillämpningen av bl.a. artikel 6. Den artikeln innehåller uttrycket ”anklagelse för brott”. Enligt Europadomstolens praxis skall man vid bedömningen av om anklagelse för brott föreligger ta hänsyn till bl.a. gärningens natur samt påföljdens karaktär och stränghet. Om sanktionen betraktas som ett straff anses det i princip vara fråga om en anklagelse för brott.

I fallet Malige mot Frankrike<sup>22</sup> fann Europadomstolen att Frankrikes system med poängavdrag vid trafikförseelser som så småningom skulle kunna leda till körkortsåterkallelse kunde betraktas som ett tilläggsstraff och att artikel 6.1 därför var tillämplig. Domstolen konstaterade bl.a. att det var obestritt att brottet – fortkörning – var av straffrättslig natur och, vad gäller påföljdens (poängavdragets) natur, att poängavdraget var en automatisk konsekvens av det fällande utslaget från brottmålsdomstolen och hade inte bara en preventiv utan också en bestraffande och avskräckande funktion.

---

<sup>22</sup> Malige mot Frankrike, dom meddelad den 23 september 1998, mål nr 68/1997/852/1059

I fallet *Escoubet mot Belgien*<sup>23</sup> fann domstolen att en interimistisk återkallelse i sex dagar på grund av en misstänkt rattfylleriförseelse inte utgjorde ett beslut rörande en anklagelse för brott. Domstolen anförde beträffande sanktionens karaktär bl.a. att den omedelbara återkallelsen inte förutsatte någon utredning i skuldfrågan och var helt oberoende av straffrättsliga förfaranden som kunde följa. Den interimistiska återkallelsen framstod som en preventiv åtgärd för trafikanternas säkerhet; den var konstruerad främst för att ta potentiellt trafikanter tillfälligt av vägarna.

Enligt 20 kap. 12 § sjölagen sker återkallelse av behörighet i princip direkt på grund av ett brott. Det torde därför mot bakgrund av bl.a. *Malige-fallet* kunna hävdas att en återkallelse enligt paragrafens första stycke är att betrakta som straff. Det som talar emot att behörighetsindragning enligt 20 kap. 12 § första stycket strider mot Europakonventionen är att beslutet meddelas i *samma* rättegång som skuldfrågan prövas, det är sålunda fråga om att ett brott kan föranleda att olika sanktioner påförs.

Inte heller torde 20 kap. 12 § tredje stycket sjölagen strida mot artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen eftersom domstolen fann i fallet *Escoubet mot Belgien* att en interimistisk återkallelse inte utgjorde ett beslut rörande en anklagelse för brott. Domstolen anförde att den omedelbara återkallelsen inte förutsatte någon utredning i skuldfrågan och den interimistiska återkallelsen framstod som en preventiv åtgärd. Det som kan diskuteras i sammanhanget är regeringens motivering i det beslut där Sjöfartsverkets interimistiska behörighetsindragning undanröjdes i fallet *Kung Sverker*. Regeringen framhöll då att omständigheterna kring gärningen inte var på det sättet klarlagda att det framstod som uppenbart att behörighetsindragning kommer att ske vid en domstolsprövning. Ett sådant synsätt torde luta åt att man bör, vid tillämpningen av interimistisk behörighetsindragning, genomföra en utredning i skuldfrågan vilket skulle strida emot Europadomstolens uttalande i fallet *Escoubet mot Belgien*. Å andra sidan råder ovisshet om huruvida Sjöfartsverkets förfarande skulle kunna tolkas som likställt en brottmålsrättegång och Europakonventionens rekvisit ”slutligt dömd” skulle kunna utgöras av ett interimistiskt förfarande.

---

<sup>23</sup> *Escoubet mot Belgien*, dom meddelad den 28 oktober 1999

# 5 Regleringen på luftfartsområdet

I 4 kap. 9 § luftfartslagen (1957:297) föreskrivs under vilka förhållanden ett luftfartscertifikat skall återkallas:

1. om innehavaren i sin tjänstgöring har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte har kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt,
2. om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig mån har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
4. om innehavaren har grovt åsidosatt sina förpliktelser i något annat avseende som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
5. om innehavaren på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden inte längre kan anses lämplig att inneha ett luftfartscertifikat,
6. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser har minskat så väsentligt genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha certifikat,
7. om innehavaren annars inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet,
8. om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller vid utfärdande av elevtillstånd,
9. om innehavaren inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå kontroll av att han kan förrätta den tjänst som certifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som certifikatsinnehavare.

I 4 kap 10 §, samma lag, anges att certifikatet, i vissa fall, i stället för att återkallas får begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. I 11 § föreskrivs vidare att till grund för återkallelse på grund av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagares beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning att underlåta åtal för brottet. Enligt 12 § stadgas att om det förekommer sannolika skäl att ett luftfartscertifikat kommer att återkallas eller begränsas, skall det försättas ur kraft i avvaktan på



slutligt avgörande i frågan. Frågan om återkallelse av certifikat prövas av allmän förvaltningsdomstol.

Det finns även enligt 16 § 4 kap. i luftfartslagen en möjlighet för Luftfartsverket att omhändertaga ett luftfartscertifikat om innehavaren i sin tjänstgöring:

1. har visat tydliga tecken på påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel, eller
2. har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Ett certifikat får också omhändertas, om innehavaren på grund av sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak inte kan fullgöra tjänsten på ett trafiksäkert sätt.

På luftfartsområdet återfinns som synes ovan en relativt vidsträckt möjlighet att vidtaga åtgärder då innehavare av luftfartscertifikat visat sig vara olämpliga att framföra ett flygplan.

## 6 Regleringen på vägtrafikområdet

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) skall ett körkort återkallas om någon av följande åtta gärningar är för handen:

1. grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri,
2. smitning,
3. körkortsinnehavaren i väsentlig grad, genom upprepade brott, visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motorfordon,
4. om innehavaren i annat fall brutit mot någon regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, (dock ej ringa överträdelse),
5. om körkortsinnehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort,
6. om det med hänsyn till annat brott som körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. om körkortsinnehavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort, eller
8. om körkortsinnehavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

Även på vägtrafikområdet finns, i likhet med den reglering som återfinns på luftfartens område, enligt 5 kap. 7 § körkortslagen möjlighet att omhändertaga körkortet. Detta sker då av polismyndighet eller åklagare. Ett körkort skall omhändertas vid följande situationer:

1. om körkortsinnehavaren vid förandet av ett motordrivet fordon har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol,
2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 3 § punkterna 1 eller 4,
3. om körkortsinnehavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att köra ett körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller

4. om körkortet av de i 3 kap. 13 § eller 6 kap. 2 § uppräknade anledningarna inte längre gäller.

Även beträffande körkortsinnehavare finns vidsträckta möjligheter att återkalla eller omhänderta körkort vid ett flertal situationer. Vid en jämförelse av regleringen i luftfartslagen med den reglering som återfinns i körkortslagen så kan en rad likheter konstateras.

# 7 Slutsats

## 7.1 Uppfyller Sverige åtagna konventions- och direktivförpliktelser?

Fråga är om vår svenska lagstiftning motsvarar de internationella krav som framgår både av STCW-konventionen och EG-direktiv 2001/25 att det skall finnas möjlighet i varje konventionslutande stat/medlemsland att vidtaga disciplinära åtgärder såsom bl.a. indragning och annullering av behörigheter.

### 7.1.1 Den praktiska tillämpningen

De internationella förpliktelserna tillgodoses i vår nationella lagstiftning genom att det i 20 kap. 12 § sjölagen finns möjlighet för domstolen att återkalla en sjömans behörighet. Detta är dock möjligt endast då någon gjort sig skyldig till vissa i lagen uppräknade gärningar och då saken undergår rättslig prövning och förövaren därigenom visat sig olämplig att utöva viss befattning på fartyg, eller så kan Sjöfartsverket dessförinnan meddela ett interimistiskt beslut om behörighetsindragning vilket i praktiken, med beaktande av fallet Kung Sverker (3.1), har visat sig vara synnerligen svårt att genomföra.

#### 7.1.2.1 Kvalitativ gräns beträffande brottslig gärning

Vår nationella lagstiftning uppfyller konventionens och direktivets krav på att det de facto skall finnas möjlighet till behörighetsindragning, men uppställer en kvalitativ gräns på en föregående brottslig gärning. Detta kan möjligen ses som förenligt med det internationella kravet om det går att tolka in *brottslig gärning* i konventionens och direktivets beskrivning av att det aktuella handlandet *kan utgöra ett direkt hot mot säkerheten av liv eller egendom till sjöss eller mot den marina miljön*. En sådan tolkning av konventions- och direktivtexten torde dock inte stämma överens med syftet bakom regleringen. Eftersom behörighetsindragning endast är tillåten vid *vissa* i lagen uppräknade brottsliga gärningar kvarstår en risk att visst agerande, som rent praktiskt utgör ett hot mot säkerheten av liv eller egendom till sjöss eller mot den marina miljön, faller utanför.

Som exempel kan nämnas den situation att en befälhavare funnits ansvarig för ett oljeutsläpp eller något annat utsläpp som är förbjudet enligt lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Det saknas då helt möjlighet att vidtaga åtgärder beträffande dennes behörighet även om sjömannen befunnits skyldig till brott mot lagen. Utsläpp av olja skulle utgöra ett hot mot den marina miljön vilket anges som en av de situationer då både direktivet och konventionen kräver att åtgärder skall kunna vidtagas beträffande sjömäns behörighet.

Konventionens och direktivets ordalydelse ger dessutom uttryck för att handlingen *kan* utgöra ett direkt hot mot säkerheten. Detta talar för att även risksituationer vilka inte är att betrakta som fullbordade brott torde böra åsyftas i den internationella regleringen – exempelvis handlingar som avstannat vid försök- eller förberedelsestadiet.

Slutsatsen av detta resonemang blir att vår lagstiftning lämnar en del att önska vad avser implementeringen av de ovan nämnda internationella kraven. Det torde inte överhuvudtaget föreligga något internationellt krav på brottslig gärning. Dessutom innebär sjölagens reglering en kvalitativ gräns som medför att vissa gärningar helt faller utanför möjligheten till behörighetsindragning eftersom återkallelse endast är möjlig vid vissa i lagen uppräknade gärningar. Den nuvarande regleringen innebär ytterligare ett hinder beträffande situationer som belysts utifrån fallet Sun Vista (3.2) avseende problematiken med svensk domsrätt.

## **7.2 Diskrepansen mellan de olika transportslagens reglering**

Vid en jämförelse mellan de tre olika transportslagen kan konstateras att regleringen är betydligt mer vidsträckt, dvs. det finns en större möjlighet att vidtaga åtgärder vid otillbörligt agerande, vad avser vägtrafik- och luftfartområdet till skillnad från de regler som finns att tillgå på sjöfartsområdet.

Det framgår ingenstans varför det finns en så tydlig skillnad i regleringen av sjöfartsområdet beträffande möjligheten att indraga eller återkalla sjömäns behörigheter jämfört med de möjligheter som återfinns i regleringen av de andra transportslagen. Kan sjöfarten betraktas vara ett mindre viktigt trafikområde där risken att olyckor inträffar bedömts som liten? Med tanke på bland annat den stora passagerartrafiken i östersjöregionen där fartygen trafikerar farleder som märkts ut på sjökort framstår ett sådant synsätt ohållbart. Konsekvenserna av en sjöolycka kan vara minst lika stora, ofta kanske till och med större, än följderna av en vägtrafikolycka. Fartyg och sjötrafik utgör dock en betydligt äldre transporttradition än många modernare transportformer vilket kan vara en

förklaring till att vissa områden, där det tidigare saknats regler eller som endast reglerats bristfälligt, kvarstår som oreglerade även idag. Kanske finns det även ekonomiska eller politiska bakomliggande skäl, eller så har sjöfarten inte blivit massmedialt uppmärksammas i detta avseende. Oavsett vad som ligger bakom den bristande regleringen på området så bör en ändring av rättsläget komma till stånd för att höja säkerhetsnivån även till sjöss.

## **7.3 Ändringsförslag**

Det kan nu konstateras att Sverige genom den befintliga regleringen inte till fullo uppfyller de internationella kraven på att det skall finnas möjlighet att vidtaga åtgärder avseende sjömäns behörigheter. Det råder även en till synes oförklarlig diskrepans mellan regleringen av två liknande trafikslag och sjösäkerhetsområdet. Mot bakgrund av detta torde det föreligga ett behov att ändra den reglering som finns på sjösäkerhetsområdet idag sålunda följer nedan en diskussion kring alternativa ändringsförslag.

### **7.3.1 Förvaltningsrättslig reglering genom återkallelseförbehåll**

En lösning på problematiken vore att förse behörighetsbesluten som utfärdas av Sjöfartsverket med återkallelseförbehåll. I enlighet med redogörelsen ovan under avsnitt 2.3.1 så är det en av tre grunder för att gynnande förvaltningsbeslut skall kunna ändras. Ett återkallelseförbehåll bör dock ange specifikt de förutsättningar under vilka beslutet kan återkallas. Fråga är om det är lämpligt att dessa förutsättningar anges i beslutsform och inte på lagnivå. Att förutsättningarna bör framgå direkt av förbehållet i beslutet kan ifrågasättas ur flera perspektiv, dels om det är lämpligt att myndigheten själv bestämmer förutsättningarna, dels ur rättssäkerhetssynpunkt.

Förvisso skulle den praktiska svårigheten som Sjöfartsverket har idag med bristande möjlighet att vidtaga åtgärder beträffande behörigheter rent tillfälligt åtgärdas om besluten förses med återtagandeförbehåll men ett problem kvarstår dock. Ponera att den sjöman som har fått sitt beslut om behörighet återkallat inkommer med en ny ansökan. Sjömannen uppfyller de facto de objektiva kraven för att erhålla en behörighet och eftersom det saknas författningsreglerad grund att neka att ny behörighet så måste Sjöfartsverket i en sådan situation ånyo utfärda en behörighet.

Kritik kan även framföras gentemot förfarandet att tillsynsmyndigheten skall ha möjlighet till administrativa sanktioner. Fråga är om det är lämpligt att en tillsynsmyndighet skall vara ansvarig för

stor del av de gällande bestämmelserna som övervakningen av dem och beivrandet av förseelser, inklusive indragning m.m. av behörigheter. Att tillsynsmyndigheter innehar många roller kan kritiseras ur rättssäkerhetssynpunkt, därför bör beslutanderätten i vissa frågor ligga hos domstol. Otvivelaktigt finns det kunskaper och erfarenheter som måste utnyttjas vid prövningen av administrativa åtgärder gentemot behörighetsinnehavare som inte längre betros med behörighetsbevis. Samtidigt är det ur rättssäkerhetssynpunkt önskvärt att frågor av denna art, som för den enskilde kan ha så stor betydelse, slutligen prövas av organ fristående från den myndighet som har tillsynen över verksamheten i övrigt.

Det finns sålunda inte någon reell möjlighet att vidta åtgärder inom förvaltningsrättens område beträffande sjömäns behörigheter. Vid återkallelseförbehåll riskerar rättssäkerheten att eftersättas och normgivningsmakten placeras på en felaktig hierarkisk nivå. Det skulle även innebära endast en temporär lösning av det praktiska problemet. Möjligheten att återkalla beslut med hjälp av det andra undantaget från gynnande förvaltningsbesluts absoluta rättskraft, vilket redogjordes för under avsnitt 2.3.1, är inte heller realiserbart. Säkerhetsrisken och trafikfaran åsyftar objektiva förhållanden som är för handen när beslutet meddelas och inte situationen att en sjöman agerar på ett otillbörligt vis.

### **7.3.1 Utöka regleringen i sjölagen**

Det har tidigare konstaterats i denna framställning:

- att det i 20 kap. 12 § sjölagen endast föreskrivs att återkallelse skall ske vid de i lagen angivna brottsliga gärningar och att vissa situationer faller utanför denna reglering.
- att det på grund av de svenska reglerna om domsrätt föreligger svårigheter att vidtaga åtgärder beträffande svenska sjömän ombord på utländska fartyg.
- att det är svårt för Sjöfartsverket att interimistiskt meddela beslut om behörighetsindragning med anledning av det höga beviskrav som ställts i praxis.
- att det, utan angiven grund, föreligger en markant skillnad mellan regleringen av liknande situationer beträffande andra transportslag jämfört med sjösäkerhetsområdet.
- Att den möjlighet som återfinns i sjölagen att återkalla sjömäns behörigheter inte motsvarar den internationella kravbild som återfinns i direktivs- och konventionstexten.

Ett alternativ till förändring torde därför vara att utöka regleringen i sjölagen till att efterlikna de

möjligheter till ingripande som återfinns i luftfarts- och körkortslagen. Detta skulle innebära införande av fler gärningar i 20 kap. 12 § sjölagen som exempelvis brott mot vattenföroreningslagen. Det skulle även innebära att ett antal situationer läggs till, vilka *inte* konstituerar brottsliga gärningar men likväl kan utgöra ett direkt hot mot säkerheten för liv eller egendom till sjöss eller den marina miljön. På så sätt skulle dels de gärningar, vilka utgör brott, som faller utanför den nuvarande regleringen– dels annat otillbörligt handlande som inte konstituerar brottslig gärning omfattas. Detta står i samstämmighet med den internationella regleringen där det varken finns krav på brottsligt agerande eller fullbordad gärning.

Det är av stor vikt att det finns möjlighet att återkalla behörigheter vid situationer där sjömannen agerat felaktigt men inte brottsligt av den anledningen att sjöfarten till stor del är av internationell karaktär. De svenska reglerna om domsrätt förhindrar därför i många fall att åtgärder kan vidtas då svenska behörighetsinnehavare agerar otillbörligt ombord på utländska fartyg utanför svenskt territorium. Detta kan åtgärdas genom att, som ovan redan föreslagits, sjölagens 20 kap. 12 § utökas med vissa specificerade situationsbeskrivningar och att samma möjlighet ges till Sjöfartsverket, Kustbevakningen, polis eller åklagare, till ingripande i form av omhändertagande av behörigheter liknande den reglering som återfinns på luftfarts- och vägtrafikområdet. Beslutet om omhändertagande bör sedermera kunna överklagas till förvaltningsdomstol.

Sjöfartsverket bör även fortsättningsvis ha möjlighet att interimistiskt meddela beslut om behörighetsindragning för tiden intill dess att lagakraftvunnen dom finns vid de tillfällen återkallelsen grundar sig på brottslig gärning. För att denna reglering skall fungera effektivt och främja det bakomliggande sjösäkerhetsmässiga syftet bör rekvisitet ”uppenbara fall” i 20 kap. 12 § sjölagen i stället ersättas av ”sannolika skäl” vilket motsvarar det krav som finns i 4 kap. 12 § luftfartslagen.

Ovanstående förslag, med syfte att förbättra sjösäkerheten, torde vara det som står mest i paritet med både de rättssäkerhets- och sjösäkerhetsaspekter som bör vara de främsta bakomliggande faktorerna till en ändring av den befintliga regleringen.



# Litteraturförteckning

## Otryckta källor:

Utredning från Motala kriminalpolisenshet, diarienummer K25605-99

Regeringens beslut av den 2 december 1999, diarienummer N1999/9195/TP

Sjöfartsverkets beslut av den 9 juli 1999, diarienummer 0803-9935689

Sjöfartsverkets ärende, diarienummer 070301-0126128

## Svenskt offentligt tryck:

### Svensk författningssamling:

SFS (1942:740)	rättegångsbalken
SFS (1957:297)	luftfartslagen
SFS (1962:700)	brottsbalken
SFS (1980:424)	lag om åtgärder mot förorening från fartyg
SFS (1994:1009)	Sjölagen
SFS (1994:1219)	lag om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna
SFS (1998:965)	förordning om behörigheter för sjöpersonal
SFS (1998:488)	körkortslagen

### Utredningar och propositioner m.m.:

Prop. 1983/84:1

Prop. 1985/86:80 Regeringens proposition om ny förvaltningslag

SOU 1983:73 Ny förvaltningslag- Betänkande av förvaltningsrättsutredningen

Ds K 1980:13 Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän –

principbetänkande av mönstringsutredningen

Ds K 1981:10

Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän Del II –  
slutbetänkande av mönstringsutredningen

### **Internationellt offentligt tryck:**

STCW-konventionen

International Convention on Standards of Training, Certification and  
Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995

EG-direktiv 2001/25

Eurparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG av den 4 april 2001  
om minimikrav på utbildning för sjöfolk, celexnummer 301L0025, L  
136, 18/05/2001 s. 0017-0041

Europakonventionen

Europeiska konventionen den 4 november 1950 angående skydd för  
de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna  
med de ändringar som gjorts genom tilläggsprotokoll nr 11 till  
konventionen, och  
med de tillägg som gjorts genom tilläggsprotokollen nr 1, 4, 6 och 7 till  
konventionen.

### **Litteratur**

Trygve Hellners  
Malmqvist

Nya förvaltningslagen – med kommentarer, 5 upplagan,  
Stockholm, 1999

och Bo

Håkan Strömberg

Allmän förvaltningsrätt, 18 upplagan, Malmö, 1997

# Rättsfallsförteckning

## Svenska rättsfall:

Karlstad Tingsrätt                      Dom i mål nummer B 1953-99 meddelad den 30 juni 2000

## Utländska rättsfall:

Europadomstolen                      Gradinger mot Österrike, mål nummer 33/1994/480/562, meddelad den 23 oktober 1995, publicerad i A328-C

Europadomstolen                      Oliviera mot Schweiz, mål nummer 84/1997/868/1080, meddelad den 30 juli 1998, Reports of Judgements and Decisions 1998-V

Europadomstolen                      Malige mot Frankrike, mål nummer 68/1997/852/1059, meddelad den 23 september 1998, Reports of Judgements and Decisions 1998-VIII s. 2922

Europadomstolen                      Escoubet mot Belgien, meddelad den 28 oktober 1999, Reports of Judgements and Decisions 1999-VII