

Lagföring av brott mot sjösäkerhetslagstiftningen

Sjöfartsinspektionen utövar tillsyn av fartyg och utreder vissa olyckor med fartyg. Ibland leder denna verksamhet till att man har anledning att misstänka att brott mot gällande säkerhetsföreskrifter har begåtts. Om en sådan misstanke uppstår sänds ärendet vidare till en åklagarmyndighet för prövning av om åtal skall väckas.

Sjöfartsinspektionen har under en följd av år tyckt sig märka att åklagarmyndigheterna i alltför liten omfattning åtalar misstänkta brott mot sjösäkerhetslagstiftningen. Med anledning av det har en utredning gjorts inom inspektionen, som visar att brott mot den nämnda lagstiftningen föranleder åtal i mindre omfattning än brott mot annan lagstiftning. Någon entydig förklaring till detta har inte kunnat hittas.

Eftersom lagstiftaren beslutat att straffsanktionera en stor mängd handlingar och underlåtenheter inom sjösäkerhetens område, måste man anse att straffsanktionerna är till för att sätta press på rederier och sjöfarande att följa beslutade regler. Utredningen visar att denna press generellt inte är särskilt stor. Till saken hör då att den utredning inspektionen gör innan ett ärende sänds till åklagarmyndigheten sållar bort ärenden, i vilka en anmälan skulle kunna uppfattas som "kitslig".

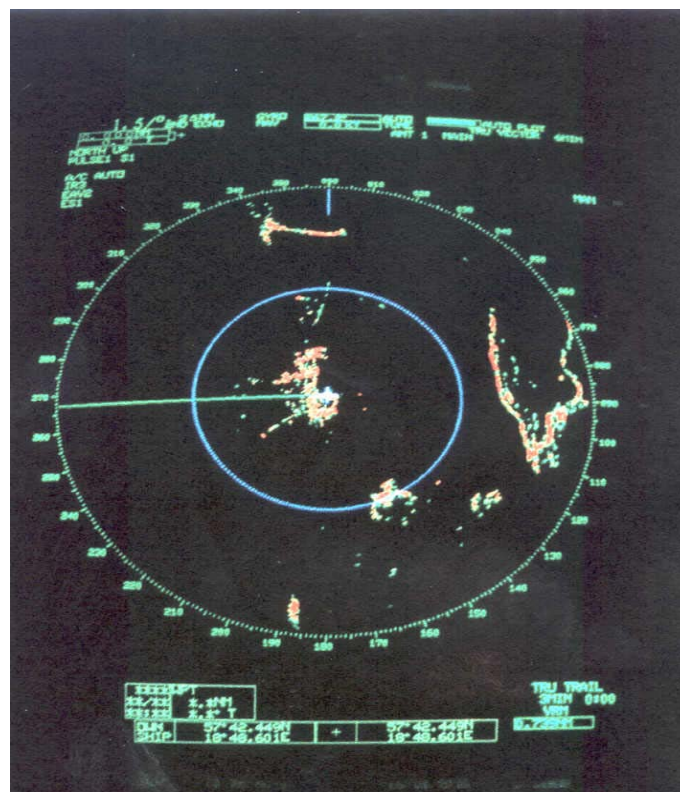
Noteras bör att Sjöfartsinspektionen bedömer att det framförallt är de brott som begås systematiskt och med beräkning som bör lagföras. Brott som kan hänföras till kategorin enstaka misstag, vare sig det uppstår skada eller inte, bör inte lagföras eftersom det då kan skada det olyckspreventiva arbete som sker inom ramen för påverkan av sjösäkerhetskulturen ("no-blame culture").

Utredningen sprids på i princip samma sätt, som Sjöfartsinspektionen distribuerar sina olycksutredningar. Innehållet kan vara av allmänt intresse och förhoppningsvis leda till en förändring.

Johan Franson
Sjösäkerhetsdirektör

ÅTALSJÄMFÖRELSE

Resultat av åtalsprövning



Jämförelse mellan ärenden från
Sjöfartsinspektionen och ärenden i övrigt

ÅTALSJÄMFÖRELSE

Resultat av åtalsprövning

Jämförelse mellan ärenden från
Sjöfartsinspektionen och ärenden i övrigt

Vår beteckning: 0803-04-15227
Utredningsenheten Jörgen Zachau, 011-19 12 73

Rapporten finns även på
vår hemsida

www.sjofartsverket.se

- Sjöfartsinspektionen
- Fartygsolycksutredningar
- Statistiksammanställningar

Eftertryck tillåts med angivande av källa

Bakgrund

Inom Sjöfartsinspektionen (inspektionen) handläggs ett inte obetydligt antal ärenden, i vilka kontroller av fartyg, deras besättningar och rederiorganisationer ingår. Även olyckor och andra händelser utreds, värderas och bedöms.

I en del av dessa ärenden görs bedömningen att misstanke om brott föreligger varvid ärendena lämnas över till åklagarmyndigheten. Åklagaren får då tillgång till det utredningsmaterial och det kunnande som finns tillgängligt hos inspektionen.

Under senare år har handläggare på inspektionen upplevt att det blivit allt vanligare att ärenden som lämnats till åklagare kommer tillbaka med klassificeringen ”brott ej styrkt” eller till och med att fallen blivit preskriberade. För att utröna om detta är riktigt har denna sammanställning gjorts. Sammanställningen syftar också till att se om det finns någon skillnad i hanteringen av ärenden som lämnas till åklagare av inspektionen och övriga ärenden hos åklagarmyndigheten.

Allmänt

Inom Kommerskollegium fanns förr en åklagare som hade hand om ärenden beträffande sjösäkerhet. Denne tjänsteman var starkt knuten till det som senare kom att bli Sjöfartsverket. I samband med införandet av ny rättegångsbalk 1965 kom ordningen att ändras. Landet är nu indelat i 6 åklagarregioner och 7 sjörättsdomstolar. Till varje sjörättsdomstol finns en särskild sjöåklagare. Denne åklagare tilldelas förutom vanliga mål de mål där brott mot fartygssäkerhetslagen och sjölagen misstänks inom ramen för yrkesmässig sjötrafik. Brott mot övrig sjörättslagstiftning och brott som berör fritidsbåtar lottas bland åklagarna i sedvanlig ordning.

Av de anmälningar om misstänkta brott som hamnar på åklagarnas bord kommer endast en del från Sjöfartsinspektionen. Andra myndigheter, som till exempel Kustbevakningen, står för den större delen.

Någon särskild befattning med sammanhållande funktion eller överblick över alla inblandade myndigheter finns inte, i den mån inte sjöåklagarna har möjlighet att utöva en sådan funktion.

Uppklarade brott från Sjöfartsinspektionen

Under tidsperioden mars 1990 – juni 2000 har sammanlagt 348 ärenden överlämnats från Sjöfartsinspektionen till åklagarmyndighet för åtalsprövning. Dessa 348 har således av inspektionens tjänstemän bedömts utgöra brott mot den lagstiftning som inspektionen har tillsyn över. Statistiskt är de tillräckligt många för att kunna användas i en jämförelse. Ärendena skiftar i karaktär och omfattar och fördelar sig enligt följande (terminologin är inspektionens):

- brist i egen behörighet (avser den enskilde sjömannen) 6
- brist i vakthållning, utkik 2
- bristande i gott sjömanskap, ovarsam framfart 22

• brister i minimibesättning och behörighet (avser ansvarigt befäl)	14
• brott mot arbetstid och journalföring	2
• brott mot nyttjandeförbud (avser fartyget) och reseförbud (avser enskild person)	2
• certifikat, fribordsmärke	14
• dagbok (brister i förandet av)	1
• ej behörigt skick, ej sjövärdigt (avser fartyget)	1
• förorening av alla slag	20
• ljus- och signalfigurer	2
• ohälsa, olycksfall arbetsmiljö, introduktion	1
• onykterhet	2
• redare/befälhavares åligganden	2
• trafikseparering i svenska system	218
• trafikseparering i utländska system	24
• underlåten lotsplikt m.m.	1
• underlåtit rapportering eller sjöförklaring	2
• överlast, stabilitet, läktringsförbud, lasthantering	12

Dessa ärenden har bedömts vart och ett för sig av kvalificerade handläggare inom Sjöfartsinspektionen. Inget av ärendena torde ha bedömts av endast en handläggare, utan de kan betraktas som bedömda av flera tjänstemän.

Det är anledningen till att ärendena kan klassificeras som ”uppklarade brott” i jämförelse med statistik från BRÅ, Brottsförebyggande Rådet. Det finns alltså en brottslig handling och dessutom alltid minst en misstänkt person och ärendet har därför skickats vidare till åtalsprövning. Bedömningsgrunden för uppklarade brott i BRÅ:s statistik som används i den här studien torde vara motsvarande.

Resultat av åtalsprövning

Vid prövning i rättslig instans fördelar sig resultatet som följer:

Antal uppklarade brott	348	
<u>Åtalsbeslut</u> (215 st. 61,8 %)		
Friade	5	1,4 %
Dömda	210	60,3 %
<u>Ej åtal</u>		
Brott kan ej styrkas, jämförelsetal*	80	23,0 %
Preskriberade	45	12,9 %
Allmänpreventivt syfte saknas	3	0,9 %
Gärningen ej brott*	3	0,9 %
Uppklarat bötesbrott*	2	0,6 %
Summa	348	100 %

*Kategorierna ”gärningen ej brott” och ”uppklarat bötesbrott” finns inte i inspektionens statistik utan ingår ursprungligen i ”brott kan ej styrkas”. Genom att studera åklagarmyndighetens beslut kan man dra slutsatsen att de fem fall som är berörda ska sorteras bort från kategorin ”brott kan ej styrkas” för att få ett så korrekt jämförelsetal som möjligt.

Uppklarade brott i hela riket

Tabell 150 + 170

För att få ett bra jämförande material har siffror för hela landet hämtats för tidsperioden 1995-1998 samt 2000 (siffrorna för 1999 är enligt BRÅ inte tillförlitliga eftersom under det året en stor systemomläggning genomförts). Materialet för dessa år torde vara tillräckligt stort för att kunna vara relevant som referens. En första jämförelse har gjorts med BRÅ:s tabeller 170 (Anmälda brott) och 150 (Uppklarade brott). I dessa tabeller är båda kategorierna ”misstänkt person finns” resp. ”misstänkt person finns inte” inkluderade.

Resultat av åtalsprövning i hela landet har enligt dessa tabeller följande fördelning:

Antal uppklarade brott	1 482 814	
<u>Beslut</u> (åtal, åtalseftergift etc.) (Uppdelning i friade och dömda görs inte här)	943 229	63,6 %
<u>Ej åtal</u>		
Brott kan ej styrkas	124 864	8,4 %
Övrigt*	414 721	28 %
Summa	1 482 814	100 %

Tabell 160

Inspektionens ärenden bör emellertid relateras till BRÅ:s tabell 160 (Brottsdeltaganden) för att få en så korrekt jämförelse som möjligt (det är den tabell som behandlar uppgifterna mest relevant för studien – de övriga tabellerna har egentligen ett annat syfte och behandlar därför uppgifterna något annorlunda). Görs jämförelsen mot denna tabell 160 (enbart kategorin ”misstänkt person finns”) blir siffrorna annorlunda

Antal uppklarade brottsdeltagande	1 279 286	
<u>Beslut</u> (åtal, åtalseftergift etc.)	1 084 813	84,8 %
<u>Ej åtal</u>		
Preskriberade	13 482	1,1 %
Övrigt**	180 991	14,1 %
Summa	1 279 286	100 %

*Den del av denna kategori som tillhör huvudgruppen ”uppklarade brott genom beslut på personblad” eller motsvarande har en annan beräkningsgrund än de under huvudgruppen ”uppklarade brott genom beslut på anmälan” eller motsvarande. För att omvandla siffrorna för att motsvara samma beräkningsgrund som brotten anmälda från inspektionen, har en särskild omvandlingsfaktor använts. Denna har tillhandahållits av BRÅ. Denna kategori innehåller också preskriberade brott samt poster som ”gärningen ej brott”, ”misstänkt yngre än 15 år”, ”misstänkt person avliden”, ”rapporteftergift”, ”dubbelregistrering” och liknande. Alla dessa poster återfinns inte i de ärenden som behandlats av inspektionen men måste ingå i totalsumman för hela landet för att få så riktiga jämförelser som möjligt.

**Denna kategori innehåller poster som ”gärningen ej brott”, ”misstänkt yngre än 15 år”, ”misstänkt person avliden”, ”rapporteftergift”, ”dubbelregistrering” och liknande. Alla dessa poster återfinns inte i de ärenden som behandlats av inspektionen men måste ingå i totalsumman för hela landet för att få så riktiga jämförelser som möjligt.

Brott med samma straffvärde

Skillnaderna mellan siffrorna som härrör från Sjöfartsinspektionens anmälningar och övriga är som synes betydande. Möjliga förklaringar kan vara följande:

- Är brottet belagt med ett lägre straffvärde än ett annat brott med högre straffvärde som den misstänkte också prövas för, kan åklagaren välja att inte alls pröva brottet med det lägre straffvärdet. Som exempel är "överlast" ett brott som ger böter. Står den misstänkte dessutom under åtal för ett brott som ger fängelse eller han redan är dömd till fängelse anses det inte finnas någon anledning att lägga resurser på bötesbrottet. Därmed avslutas ärendet. Vad som talar mot detta resonemang är att yrkeskåren inte kan anses vara särskilt brottsbenägen, dvs. sannolikheten att denna situation ska uppstå är inte överhängande.
- Åklagarna bedömer det som lågprioriterat i jämförelse med andra brott (t ex misshandel). Detta resonemang kan man möjligen förstå, men samtidigt får man inte glömma bort vad som kan hända med en stor färja eller oljetanker om efterlevnaden av lagar och förordningar minskar. Resonemanget förutsätter att det föreligger en brist på resurser hos åklagarmyndigheterna rent generellt.

Således finns det en risk att jämföra brott med ett relativt lågt straffvärde (de anmälda brotten från inspektionen betingar böter eller fängelse högst ett år och har därmed en preskriptionstid om två år) med brott med högre straffvärde (rån eller misshandel, t.ex.) eftersom det är rimligt att anta att åklagarna satsar mer på brotten med högre straffvärde.

Därför har de brott ur tabell 160, uppklarade brott där misstänkt person finns, valts ut som har samma straffvärde (böter eller fängelse högst ett år) och därmed lika lång preskriptionstid.

För att få med kategorin "brott kan ej styrkas" från denna tabell måste jämförelsen göras med det totala antalet brottsdeltaganden, alltså även ouppklarade brott. Siffervärdena ändras emellertid inte nämnvärt.

Detta torde vara den mest korrekta jämförelsen.

	Brott med samma straffvärde, 2000		Brott anmälda från inspektionen, 1990-2000	
Totalt antal brottsdeltaganden	65 161	100 %	348	100 %
Beslut (åtal, åtalseftergift etc.)	49 052	75,3 %	215	61,8 %
Ej åtal				
Preskriberade	177	0,3 %	45	12,9 %
Brott kan ej styrkas	8 236	12,6 %	80	23,0 %
Övrigt	7 696	11,8 %	8	2,3 %

Jämförelse

De ärenden från inspektionen som leder till åtalsbeslut eller motsvarande är 61,8 %. De i hela riket är för motsvarande förhållanden 75,3 %. Det är en betydande skillnad.

Skillnaderna under ”övrigt” är även de avsevärda. Av inspektionens ärenden finns 2,3 % i denna kategori mot hela 11,8 % i riket i sin helhet.

Antal ärenden som preskriberats fördelar sig på följande sätt: Sjöfartsinspektionen 12,9 %, hela landet 0,3 %. Skillnaden är anmärkningsvärd.

Vad avser brott som ej kan styrkas är skillnaden också stor: Sjöfartsinspektionen 23,0 %, hela landet 12,6 %.

Det finns flera möjliga förklaringar till dessa skillnader:

- Åklagarna har sämre kännedom om sjöfart och dess speciella karaktär än vad som är rimligt. En åklagare med dålig kunskap har självklart svårare att leda en framgångsrik förundersökning än en med bättre fackkunskaper.
- Utredande myndigheter till åklagarens disposition har bristande kunskap om sjöfart eller utnyttjar inte åklagarna möjligheten att använda inspektionens kunskaper.

Troligen är förklaringen en kombination av det som sagts, men med all sannolikhet finns det även andra förklaringar. Det kanske helt enkelt är så att utredningen inte leder till att åtal kan väckas. Sjöfartens internationella prägel försvårar naturligtvis möjligheterna att fullfölja utredningen. Enligt tillgängligt material är fem (5) ärenden av sådan karaktär att utredningen knappast kunnat fullföljas. Exempel på orsaker är att fartyg blivit omregistrerat eller att den misstänkte inte går att nå.

Dessa fem är emellertid inte så många att de förändrar siffrorna radikalt. Det finns ändå en betydande större andel av ärenden i kategorin ”brott kan ej styrkas” jämfört med riksgenomsnittet.

I samband med jämförelsen av siffror tillhöriga denna kategori måste påpekas, att även om viss justering av siffrorna skett kan vissa av ärendena i inspektionens statistik vara missvisande så till vida, att en del möjligen skulle tillhöra en annan kategori för att en helt korrekt jämförelse skulle kunna göras (t.ex. kategorin ”allmänpreventivt syfte saknas” som inte alls finns i BRÅ:s tabeller). Med de uppgifter som erhållits från åklagarmyndigheterna är det emellertid svårt att göra ytterligare utbrytning till andra kategorier. Ärendena som i så fall skulle berörts torde hur som helst vara så få att resultatet knappast skulle bli annorlunda.

Utöver möjliga förklaringar som nämnts bör följande möjliga förklaringar också nämnas:

- Brotten har kort preskriptionstid, i regel två år. Eftersom vägen mellan brottsplats och inspektionen inte bara geografiskt utan även tidsmässigt är lång (långa och därmed långsamma rapporteringsvägar) och det faktum att ärendena ska passera flera handläggare på inspektionen gör att ärendet kan ha en viss ålder då det kommer till åklagaren. Lägg därtill arbetsförhållandena inom sjöfarten, där den misstänkte kan befinna sig på tjänstgöringspass på flera månader eller rent av har börjat arbeta hos en utländsk redare,

vilket inte är helt ovanligt. Detta gör att det kan bli svårt att få tag i vederbörande, vilket bekräftas i viss utsträckning av uppgifter som hör till ärendena.

- Sjöfartens i hög grad internationella karaktär. I ett antal fall förekommer förklaringar som ”ingen respons från flaggmyndighet”, ”fartyget sålt” och liknande. I den mån denna typ av förklaring relativt sett är vanligare i sjömålen än i de ”vanliga målen” förklarar det en del av skillnaden.
- Bristande resurser hos åklagarens utredare. I Västra Götaland (inkl. Göteborg) finns det en (1) enda polis som utreder sjöärenden. Denna polis utreder även båtstölder och annat.

Även om man alltså möjligen kan förklara en del av skillnaderna i jämförelsen återstår det ändå rimligen en stor del som är mer svårförklarad.

Utbildning/samordning

Då det gäller brottslighet till sjöss kan man urskilja fyra myndigheter som kan vara inblandade. Dessa är, förutom Sjöfartsinspektionen, Åklagarmyndigheten, Polisen och Kustbevakningen. Även om arbetet mellan dessa olika myndigheter mestadels fungerar bra finns det tillfällen då uppfattningen myndigheterna emellan om vars och ens roll inte är helt överensstämmande. Det är exempelvis inte helt ovanligt att olika myndigheter gör olika prioriteringar med utgångspunkt från sina respektive synvinklar. Vid några tillfällen har denna skillnad i prioritering lett till konflikter på olycksplatsen, med risk för en sämre utgångspunkt för utredningen.

Så småningom har man inom myndigheterna försökt att åtgärda detta problem, och våren -01 genomförde man gemensamt en försöksutbildning vid namn ”Fyra myndigheter i samverkan. Kurs för sjöutredare”. Avsikten är just att motverka spänningar mellan myndigheterna samt att öka kompetensen hos de inblandade. Kursen har genomförts även hösten -01, och förhoppningsvis kan den bli ett obligatorium för personer berörda av dessa frågor. Kursen är emellertid begränsad och kan knappast tänkas ersätta en rejäl dos erfarenhet.

Exempel på resultat av åtalsprövning

Det ligger nära till hands att relatera anmärkningsvärda skillnader i resultaten av olika åtalsprövningar till den rent allmänt, som inspektionen menar, otillfredsställande situationen. Som exempel på resultat av åtalsprövningar lämnas här fyra aktuella exempel.

1. Fiskefartyg bedrivit fiske i trafikseparation då man kolliderade med lastfartyg. Vid tillfället rådde tjocka men inget av fartygen avgav mistsignaler. Omfattande skador på fiskefartyget.
-30 dagsböter (i detta fall 1500 kronor) för fiskefartyget eftersom man inte avgivit mistsignaler. (Det andra fartyget var utländskt och föll inte under svensk jurisdiktion.)
2. Mindre passagerarfartyg kört på fel sida om prick och grundstött. Passagerare ombord men ingen personskada. Fartyget skadat, relativt omfattande.
-40 dagsböter (i detta fall 6000 kronor).

3. Faktisk kollision mellan lastfartyg och fiskefartyg. Lastfartyget väjningsskyldigt – fiskebåten höll inte på med fiske men kom på lastfartygets styrbordssida. Bryggan på fiskefartyget var obemannad (man förberedde redskapen för fiske) trots att man gjorde fart genom vattnet (7-8 knop). Skador på fiskefartyget som bedömdes som totalförlust. -Oaktsamhet konstaterades men bedömdes som ringa och därmed inte straffbar. Efter påstötning från lastfartygets flaggstat (registreringsstat) togs ärendet upp igen och befälen på båda fartygen dömdes till dagsböter.
4. Kollision mellan rorofartyg och tankar i tät tjocka. Inget av fartygen avgav mistsignaler. Tankern körde sakta eftersom det fanns en, förmodad, fritidsbåt framför. Efter att ha passerat en farledsboj väjde tankern kraftigt åt babord för att passera fritidsbåten. Man var på tankern inte medveten om att ett annat fartyg var i närheten. Samtidigt kom rorofartyget i full fart (17 knop) för att passera tankern tätt på dess babordssida. Omfattande skador på båda fartygen. Händelsen är dokumenterad på inspelning av radarbild. -Inget åtal väckt med motivering att brott ej kunde styrkas.

Resultat

Jämförelse med tabell 160 förstärker det som tabellerna 150+170 visar. Den mest korrekta jämförelsen torde vara med tabell 160.

De ärenden som klassificeras som ”brott kan ej styrkas” utgör av inspektionens ärenden 23,0 %. Motsvarande för hela riket är 12,6 %.

”Preskriberade brott” utgör 12,9 % av inspektionens ärenden mot 0,3 i hela landet.

I båda dessa fall är ärenden från inspektionen klart överrepresenterade. Vad avser de preskriberade brotten är skillnaden klart anmärkningsvärd.

Någon självklar orsak till denna obalans har inte stått att finna. Däremot finns det ett par möjliga förklaringar som inspektionen vill peka på.

- Sjöfartens internationella karaktär och särart. En del fall kan förklaras med att den misstänkte inte går att nå, fartyg omregistreras och liknande.
- Myndigheternas bristande kunskaper. Många ärenden sprids inom myndigheterna i stället för att samlas på en eller ett fåtal personer. Detta leder naturligtvis till att rutin och erfarenhet inom ett så specifikt och litet område som sjöärenden egentligen inte alls kan byggas upp hos så många åklagare.
- Sviktande resurser. Vissa myndigheter tycks ha bristande resurser rent generellt. Någon tycks t.o.m. medvetet i praktiken ha strukit sjömål från agendan: Polisen i Västra Götaland (som representerar ett väldigt stort upptagningsområde för sjörelaterade brott) har en (1) polis som utreder sjöbrott, inkl. båtstölder och annat. Berörda åklagare märker en tydlig skillnad mot angränsande polismyndigheter som relativt snabbt levererar ett utredningsresultat.

En viss rädsla för att detta ska leda till att man inom branschen ska uppleva en känsla av att ”man inte behöver vara så noga eftersom man ju ändå inte får något straff” förekommer. Till inspektionen har indikationer kommit som tyder på att det tycks vara allt vanligare att fritidsbåtar inte respekterar de regler som gäller i förhållande till yrkesfarten. Risken för en större olycka, vare sig det handlar om människoliv eller miljö, kan också förväntas öka om laglydnaden tillåts minska.

Åtgärder

Vill man verkligen åstadkomma en förändring bör följande åtgärder övervägas.

- Specialisering inom respektive myndighet.
- Uppföljning och eventuell intensifiering av den samordningsprocess som påbörjats.
- Sjöfartsinspektionen bistår mer aktivt med resurser för att förstärka brottsutredande myndighet med sakkunskap.

På Sjöfartsinspektionen bör man vidta åtgärder enligt nedan.

- Säkra att handläggningstiden för ärendena blir så låg som möjligt.
- Dombrottssystemet inom inspektionen, DBS, bör anpassas till BRÅ:s brottsindelningsprincip. På så sätt kan man direkt göra jämförelser utan att riskera att jämföra fel siffror med varandra.

Slutord

Sjöfartsinspektionen har som uppdrag att befrämja säkerheten till sjöss, dels genom att förebygga olyckor, och dels, om det ändå inträffar olyckor, se till att konsekvenserna blir så små som möjligt. Det åligger Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen att uppfylla det mål i regleringsbrevet som säger att antalet dödsfall och allvarliga olyckor ska halveras till år 2007.

Sjöfartsinspektionen anser att det i det arbetet är angeläget att ha ett samarbete mellan parterna i branschen som grundar sig på förtroende. För att ett sådant förtroende ska kunna existera, behöver det finnas utrymme för en ”no blame culture”, dvs. en enskild person ska i regel inte behöva vara rädd för att straffas eller bli utsatt för represalier för begångna misstag.

Däremot ska medvetet och systematiskt utförda handlingar som utgör hot mot sjösäkerheten lagföras. Flertalet av de 348 fallen i denna sammanställning är av den karaktären.

Avslutningsvis ett citat från f riksåklagaren Magnus Sjöbergs ”Rapport avseende sjösäkerhetsarbetet inom Sjöfartsinspektionen”, Kommunikationsdepartementet 1995, s 38:

En särskild form av bristande uppföljning av lämnad information, som under utredningens gång påtalats av företrädare för såväl inspektionen som flera av fackförbunden, är att rättsliga åtgärder sällan vidtas mot vad som upplevs som klara brott mot sjösäkerheten. Det sägs sålunda att denna brist på ingripande sprider uppfattningen att det inte är någon mening med att påpeka

missförhållande eftersom ingenting sker. Det påstås också att det nu föreligger en markant nedgång i antalet utförda åtal jämfört med tiden då det fanns en särskild sjöåklagare.

...

Det sägs sålunda att det numera är ytterst svårt, även i vad som upplevs som otvetydiga fall, att förmå åklagare att väcka åtal för olika sjösäkerhetsbrott. Detta anses i sin tur bero på att dessa fall nu fördelas över ett stort antal åklagare som var och en får endast enstaka fall. På grund härav och då sjösäkerheten är omgärdad av ett relativt omfångsrikt och inte alltid lättöverskådligt regelsystem kan svårigheter för åklagaren uppkomma. Under utredningen har framkommit fall som inte talar mot de slutsatser som ovan anförts. Vad gäller avsaknaden av rättslig prövning som hämsko på viljan att rapportera missförhållanden är det utredarens bedömning att det borde övervägas om även brottmål som rör lagen om undersökning av olyckor i de delar som avser sjöfarten, liksom fallet nu är med brott mot sjölagen och fartygssäkerhetslagen, uteslutande skall handläggas av åklagarmyndigheterna vid de orter där sjörättsdomstolarna finns för att på så sätt kunna koncentrera och befrämja kunskap och erfarenhet. I allt fall borde någon form av fördjupad utbildning på området kunna erbjudas åklagare och polis.

Sjöolyckor inträffar på grund av att det funnits brister i sjösäkerheten. Som i all annan verksamhet kan mindre brister få allvarliga konsekvenser. Uppdagade brister leder till att fartyget får föreläggande från Sjöfartsinspektionen att inom viss tid rätta till bristerna, eller – i allvarliga fall – ett förbud att nyttja fartyget tills bristerna åtgärdats.

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller en mängd straffsanktioner i fall av tekniska brister hos fartyg, handhavandefel mm. Den utredning, som nu redovisats, tyder på att sanktioner inte mäts ut i tillräcklig omfattning.