



SVEA HOVRÄTT  
Avdelning 05  
Rotel 0501

**DOM**  
2022-11-07  
Stockholm

Mål nr  
B 14645-20

Sid 1 (10)

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts dom den 24 november 2020 i mål nr B 5106-20, se bilaga A

### PARTER (antal tilltalade 1)

#### Klagande (Åklagare)

Kammaråklagare Johanna Levin  
Åklagarmyndigheten  
Söderorts åklagarkammare i Stockholm

#### Motpart (Tilltalad)

GUSTAV Johan Erik Ljungquist, 19911208-5759  
Runebergsgatan 9  
114 29 Stockholm

Ombud och offentlig försvarare: Advokat Max Eriksson  
Block Advokater AB  
Kungsholmsgatan 10  
112 27 Stockholm

#### SAKEN

Grovt sjöfylleri

---

### HOVRÄTTENS DOMSLUT

1. Hovrätten ändrar tingsrättens dom på så sätt att hovrätten
  - a) dömer Gustav Ljungquist för grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 5 § sjölagen (1994:1009) den 19 juli 2019,
  - b) bestämmer påföljden till villkorlig dom och 70 dagsböter om 500 kr vardera,
  - c) ålägger Gustav Ljungquist att betala en avgift om 800 kr enligt lagen (1994:419) om brottsofferfond, samt
  - d) ålägger Gustav Ljungquist att betala tillbaka 5 514 kr till staten för försvararkostnaden i tingsrätten.
2. Max Eriksson får ersättning av staten med 5 179 kr. Av beloppet avser 4 065 kr arbete, 78 kr utlägg och 1 036 kr mervärdesskatt. Denna kostnad ska Gustav Ljungquist betala tillbaka till staten.

---

Dok.Id 1698178

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 2290	Birger Jarls Torg 10	08-561 670 00		måndag – fredag
103 17 Stockholm		08-561 672 90		09:00–16:30
		<b>E-post:</b> svea.hovratt@dom.se		
		www.svea.se		

## **YRKANDEN I HOVRÄTTEN**

Åklagaren har yrkat att hovrätten ska döma Gustav Ljungquist för grovt sjöfylleri och bestämma påföljden till villkorlig dom med antingen samhällstjänst eller dagsböter.

Gustav Ljungquist har motsatt sig att hovrätten ändrar tingsrättens dom.

## **HOVRÄTTENS DOMSKÅL**

### **Utredningen i hovrätten**

Utredningen i hovrätten är densamma som i tingsrätten. Målet har därför samma omfattning som det hade i tingsrätten.

### **Gustav Ljungquists inställning till åtalet**

Gustav Ljungquist har erkänt de faktiska omständigheterna men har bestritt ansvar för brott på den grunden att det trots hans alkoholkoncentration i utandningsluften inte kan antas att han inte kunde utföra uppgifterna ombord på båten på ett betryggande sätt. Han har invänt att de åtgärder som åklagaren har gjort gällande att han inte har följt enligt viss lagstiftning, bl.a. när det gäller en befälhavares skyldigheter ombord på båten enligt 6 kap. sjölagen (1994:1009) och konsekvenserna av antalet passagerare samt kravet på båtens sjövärdighet enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364), måste framgå av gärningsbeskrivningen för att kunna beaktas vid bedömningen av hans straffrättsliga ansvar. Han är av uppfattningen att han har gjort vad som har ålegat honom som befälhavare och förare av båten samt att framförandet av båten har skett på ett betryggande sätt. Han motsätter sig också att de omständigheter som nämns mot slutet i gärningsbeskrivningen ska, för det fall brott anses föreligga, kunna beaktas även som skäl vid bedömningen av brottets rubricering.

### **Allmänna utgångspunkter för hovrättens prövning**

Genom den bevisning som åklagaren har åberopat är det klarlagt att Gustav Ljungquist har framfört en motorbåt av typen snipa efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,78 milligram per liter. Denna alkoholkoncentration måste bedömas som hög. Den

överstiger med femtio procent gränsen för grovt sjöfylleri; gränsen går vid 0,50 milligram per liter i utandningsluften.

Det var Gustav Ljungquist som framförde båten. När Kustbevakningen stoppade båten befann sig 13 personer, utöver Gustav Ljungquist, ombord. Det har också framkommit att båtens lanternor inte fungerade på avsett sätt. Frågan är om Gustav Ljungquist till följd av sin alkoholpåverkan kan antas inte ha kunnat utföra med sin roll ombord på båten förenade uppgifter för säkerheten till sjöss på ett betryggande sätt (se 20 kap. 4 § andra stycket sjölagen).

### **Straffbestämmelserna om sjöfylleri och grovt sjöfylleri**

Bestämmelsen om sjöfylleri i 20 kap. 4 § sjölagen har sin grund i 325 § i 1891 års sjölag (1891:35 s. 1) och förarbetena finns bl.a. i prop. 1966:145. Från början hade bestämmelsen följande lydelse: Är den som framför fartyg eller eljest på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel, att det måste antagas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms han till böter eller fängelse i högst ett år. Bestämmelsen var oförändrad fram till år 1991. Den fick då följande lydelse: Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan 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. Vidare infördes genom samma lagstiftningsärende en ny straffbestämmelse, 325 a §, om grovt sjöfylleri.

Ändringen av rekvisitet ”att det måste antagas” till ”att det kan antas” var en anpassning till trafikbrottslagens bestämmelse om s.k. kliniskt rattfylleri.

Departementschefen anförde följande om denna ändring (prop. 1990/91:128 s. 18 f.):

Tillämpningsområdet för denna bestämmelse behandlades i samband med de nyligen genomförda ändringarna av trafikbrottslagen. I denna fråga sade jag (prop. 1989/90:2 s 36) bl.a. följande:

"Jag kan instämma i - - - att det uttryckssätt som används för att beskriva påverkansgraden - - - ger utrymme för olika tolkningar. Enligt min mening måste emellertid en bestämmelse av detta slag tolkas och tillämpas i ljuset av de kunskaper som vi har om alkoholens inverkan på körförmågan den utveckling som skett av bl.a. trafikens omfattning och intensitet samt de förändringar som allmänt skett när det gäller inställningen till trafiksäkerhet och de krav som måste ställas på fordon förare och uppträdande i trafiken. Det råder inte heller någon tvekan om att det i alla dessa hänseenden inträtt stora förändringar sedan uttryckssättet infördes i lagstiftningen. Samtliga talar också för en strängare syn på det kliniska rattfylleriet. Jag vill här endast erinra om att de s.k. olycksriskundersökningarna visar på dramatiskt höjda olycksrisker vid alkoholhalter som är klart under 1,5 promille.

- - -

Allmänt sett bör ansvar för kliniskt rattfylleri kunna komma i fråga så snart föraren varit så berusad att han vid en objektiv bedömning framstår som olämplig som förare. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör bl.a. ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillekörning. Ett annat synsätt skulle enligt min mening vara svårt att försvara sakligt. Det kan ju knappast vara rimligt att upprätthålla radikalt olika krav när det gäller påverkan vid överskridande av den i lagen fastställda promillegränsen å den ena sidan och ansvar för kliniskt rattfylleri å den andra."

I sitt yttrande över lagrådsremissen anförde lagrådet utan att invända mot mina allmänna synpunkter att de ändringar som föreslogs beträffande kliniskt rattfylleri, även om man skärpte kraven på betryggande körning praktiskt sett inte innefattade någon mer vidsträckt nykriminalisering i förhållande till tidigare lagstiftning. Bakgrunden till lagrådets påpekande var att trafikbrottslagens bestämmelser om kliniskt rattfylleri främst tillämpas när det saknas bevisning om blodalkoholhalten. Lagrådet framhöll att en fällande dom därför i praktiken normalt förutsätter en utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt som ger tillräckligt underlag för slutsatsen att det är ställt utom varje rimligt tvivel att det kan antas att den tilltalade till följd av sin alkoholpåverkan inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Enligt lagrådets uppfattning skulle en sådan utredning knappast kunna åstadkommas med mindre den tilltalade förtärt alkohol som gett en betydligt högre alkoholhalt än 0,3 promille (som var den nedre gränsen i det av lagrådet granskade förslaget).

De bevisproblem som lagrådet berörde i sitt yttrande har som jag nyss nämnde sin bakgrund i att lagrådet utgått från att det i tillämpningen av trafikbrottslagens bestämmelse om kliniskt rattfylleri saknas utredning om alkoholhalten i blodet eller utandningsluften. Motsvarande problem kan naturligtvis uppkomma även vid tillämpning av sjölagens straffbestämmelser. Som jag nyss sagt är det en fördel om man har blodprov eller utandningsprov vid utredningen om misstänkta sjöfyllerier. En sådan utredning kan ge underlaget för en slutsats om att det inte kan antas att den tilltalade kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt även när det inte finns tillräcklig bevisning av det slag som lagrådet angett. Det kan i detta sammanhang hänvisas bl.a. till den sammanställning av olika undersökningar om alkohol och trafik som finns i propositionen till de senaste ändringarna i trafikbrottslagen (prop. 1989/90:2 s 18 f, jfr även s. 31). Av den framgår att en försämrad körförmåga normalt inträder vid mycket låga blodalkoholhalter och därefter ökar kraftigt i förhållande till påverkansgraden. Men självfallet kommer det även i fortsättningen för straffansvar att krävas att det på grund av utredningen är ställt utom rimligt tvivel att den tilltalade faktiskt varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra de uppgifter som ålegat honom. Vilket mått av påverkan det förutsätter hänger förstås samman med arten av de uppgifter som den tilltalade haft att fullgöra. Mer komplicerade inslag kräver naturligtvis en än högre grad av nykterhet.

De i målet tillämpliga bestämmelserna om sjöfylleri och grovt sjöfylleri avser s.k. kliniskt sjöfylleri. Bestämmelserna har betydande likheter med 4 § tredje stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Vad gäller utredningskravet vid denna typ av rattfylleri har Lagrådet uttalat följande (prop. 1989/90:2 s. 37):

För att straff ska kunna ådömas för s.k. kliniskt rattfylleri krävs att det på grund av utredningen är ställt utan varje rimligt tvivel att den tilltalade vid det med åtalet avsedda tillfället faktiskt varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker som anges i tredje (tidigare andra) stycket. Det kräver i praktiken en utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt, som kan ge underlag för slutsatsen att den tilltalade inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Man kanske också i vissa fall kan tänka sig en utredning om den tilltalades alkoholförtäring före körningen.

Detta uttalande gör sig gällande även vid kliniskt sjöfylleri.

### **Kort om befälhavarens uppgifter**

En befälhavare på ett fartyg (båt) ska innan en resa påbörjas se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras (6 kap. 1 § och 1 kap. 9 § sjölagen). Ett fartyg är enligt 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor. Befälhavaren ska vidare se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten (6 kap. 2 och 6 §§ sjölagen). Dessa skyldigheter gäller i betydande mån även för den som framför ett fritidsfartyg (fritidsbåt).

### **Frågan om Gustav Ljungquist ska dömas för grovt sjöfylleri**

Utredningen ger inte stöd för att det fram till Kustbevakningens ingripande hade inträffat någon sammanstötning med annan båt eller sjömärke eller grundstötning eller att det uppstått någon konkret fara för en sådan sammanstötning. Vittnet Jessica Janses uppgifter visar dock att Gustav Ljungquist haft svårigheter att manövrera båten i samband med Kustbevakningens ingripande. Även om det inte har funnits några andra fartyg i båtens omedelbara närhet har den likväl framförts i farvatten där andra båtar förekommer i en inte obetydlig omfattning, även vid den tid på dygnet då den aktuella gärningen begicks. Händelsen inträffade dessutom vid en tid på året då inte minst fritidsbåtstrafiken är betydande.

Den aktuella båten har kunnat framföras av en enda person. Något egentligt behov av att involvera andra personer för uppgiften, eller till förandet anknyttande uppgifter, tycks inte ha förelegat – det har alltså inte funnits någon annan ombord med vilken Gustav Ljungquist delat ansvaret för båtens säkra framförande utan detta har varit kanaliserat till honom. Den aktuella båten har varit förhållandevis stor och har haft ett betydande antal passagerare ombord vid det aktuella tillfället. Dessa förhållanden har ställt höga krav på Gustav Ljungquist i nykterhetshänseende. Det har också det

förhållandet att det – efter vad fotografier av båten från tillfället visar – förekom alkoholförtäring under färden, eller i vart fall att det fanns tillgång till alkohol under denna samt att ingen av passagerarna burit flytväst eller att det annars, såvitt framkommit, funnits livräddnings- eller annan säkerhetsutrustning ombord på båten.

Straffbestämmelsens konstruktion är sådan att det inte krävs att föraren, eller den som annars utfört en väsentlig uppgift ombord, rent faktiskt har brustit i något av de avseenden som följer med uppgiften och att detta haft en negativ effekt för säkerheten till sjöss. Inte heller krävs en konkret fara för denna följd. Den som framför en båt och har en alkoholkoncentration på 0,78 milligram per liter i utandningsluften, vilket motsvarar en blodalkoholkoncentration på 1,56 promille, utgör emellertid typiskt sett ett så betydande faremoment i sjötrafiken att vederbörande får antas inte kunna på ett betryggande sätt framföra båten eller utföra andra uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Det går inte heller att bortse från att de manövreringssvårigheter som Jessica Janse har berättat om kan ha föranletts av, eller i vart fall haft en koppling till, Gustav Ljungquists alkoholpåverkan. Den omständigheten att Gustav Ljungquist må vara en van båtförare och ha kännedom om de aktuella farvattnen ändrar inte denna bedömning.

De omständigheter som åklagaren gör gällande ska medföra att Gustav Ljungquist har gjort sig skyldig till grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 4 § andra stycket och 5 § sjölagen har blivit tydligt redovisade under huvudförhandlingarna i tingsrätten och hovrätten. Gustav Ljungquist har alltså haft full insikt i vad som lagts honom till last och kunnat försvara sig mot detta. Vad Gustav Ljungquist har fört fram i förhållande till gärningsbeskrivningens utformning föranleder därför inga andra ställningstaganden än de ovan redovisade.

Gustav Ljungquist ska alltså dömas för sjöfylleri. Redan med hänsyn till den betydande alkoholkoncentrationen ska gärningen enligt 20 kap. 5 § 1 sjölagen bedömas som grovt sjöfylleri.

### Påföljdsfrågan

Brottslighetens straffvärde motsvarar en månads fängelse. Grovt sjöfylleri är ett brott av sådan art att det många gånger finns skäl att bestämma påföljden till fängelse. Det ska emellertid beaktas att det inte i påföljdshänseende fullt ut går att jämställa onykterhet i biltrafik med onykterhet till sjöss. Det innebär, typiskt sett, att utrymmet för att välja en icke frihetsberövande påföljd, även vid en så pass hög alkohol-koncentration som det är frågan om här, är något större vid grovt sjöfylleri (jfr NJA 2002 s. 653).

Vid val av påföljd ska rätten fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Till att börja med finns det inte någon särskild anledning att anta att Gustav Ljungquist på nytt kommer att göra sig skyldig till brott. När det gäller omständigheter hänförliga till själva gärningen bör vid påföljdsbestämningen i lindrande riktning beaktas att båten framfördes i låg hastighet och att det inte förekommit någon olyckshändelse under färden eller att det uppkommit någon konkret fara för sjösäkerheten. Hänsyn ska också tas till att brottet begicks den 19 juli 2019. När hovrätten meddelar dom i målet har det alltså förflutit tre år och fyra månader sedan brottet begicks. Gustav Ljungquist har visserligen motsatt sig straffrättsligt ansvar, men utredningen om brottet har varit begränsad. Det får mot denna bakgrund anses ha förflutit en i förhållande till brottets art ovanligt lång tid sedan brottet begicks.

Vad sedan gäller frågan om långsam handläggning har den tid som åtgått i tingsrätten för att handlägga målet inte varit sådan att Gustav Ljungquists rätt till rättegång inom skälig tid har kränkts. Målet inleddes i hovrätten den 28 december 2020. Därefter förekom handläggningsåtgärder i målet fram till den 5 mars 2021. Någon ytterligare åtgärd vidtogs sedan inte förrän den 9 juni 2022 då målet bokades ut till huvudförhandling den 28 oktober 2022. Det har alltså förekommit ett stillestånd i hovrättens handläggning på ett år och tre månader. Stilleståndet har inte till någon del berott på Gustav Ljungquist. Ett så pass långt stillestånd är inte godtagbart. I rättsfallet ”Toftavägen” NJA 2021 s. 820 konstaterade Högsta domstolen att handläggningen i hovrätten hade pågått i drygt två år. Det hade förekommit ett stillestånd på nio månader. Högsta domstolen fann att den rättsliga prövningen hade dragit ut på tiden, men ansåg att det, sett till handläggningen som helhet, inte kunde anses ha varit ett sådant



dröjsmål att den tilltalades rätt till rättegång inom skälig tid hade kränkts (se även rättsfallet NJA 2005 s. 726, rätten till rättegång inom skälig tid hade inte kränkts trots inaktivitet i hovrätten under ca ett år och två månader; jfr Europadomstolens dom i *Pretto m.fl. mot Italien*, dom den 8 december 1983, no. 7984/77, vari betonas bl.a. att inaktivitet och ineffektivitet i delar av handläggningen kan tolereras under förutsättning att den sammanlagda handläggningstiden inte är oacceptabelt utdragen; jfr också Justitiekanslerns beslut den 7 december 2021, dnr 2021/4631).

Högsta domstolen har i ”Toftavägen” uttalat att en utgångspunkt för bedömningen av om det förekommit långsam handläggning kan vara att en handläggningstid om upp till två år per instans för relativt okomplicerade brottmål får godtas, om inte skäl för en särskilt skyndsam handläggning föreligger eller framkommer av hänsyn till den tilltalade (se p. 16). Högsta domstolen har däremot inte uttalat sig om denna riktlinje bör justeras i de fall då en stor del av handläggningstiden har utgjorts av stillestånd i berörd instans. Med hänsyn till detta och till att det i bl.a. rättsfallet ”Toftavägen” samt i avgöranden från Europadomstolen fästs avgörande betydelse vid den sammanlagda handläggningstiden, bör det stillestånd som har förekommit i det aktuella målet här – där handläggningstiden sedd som helhet inte har överstigit två år – inte innebära att Gustav Ljungquists rätt till rättegång inom skälig tid har kränkts.

En sammanvägning av omständigheterna kring brottet och den sena lagföringen medför att påföljden bör bestämmas till villkorlig dom. Denna ska i enlighet med huvudregeln förenas med dagsböter.

### Övrigt

Med den ovan angivna utgången i skuldfrågan ska Gustav Ljungquist åläggas att betala en avgift om 800 kr enligt lagen om brottsofferfond. Han ska även med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden åläggas att till staten betala tillbaka försvararkostnaden både i tingsrätten och i hovrätten.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2022-12-05

*Thomas Kaevergaard*

*Angelica Jonsson*

*Carina Sjögren*

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Thomas Kaevergaard, Angelica Jonsson och Carina Sjögren, referent, samt nämndemännen Katharina Åhlund och Rasmus Lyckhammar.



NACKA TINGSRÄTT  
Avdelning 1

DOM  
2020-11-24  
meddelad i  
Nacka

Mål nr: B 5106-20

**PARTER** (Antal tilltalade: 1)

**Tilltalad**

GUSTAV Johan Erik Ljungquist, 19911208-5759  
Baldersgatan 5 Lgh 1001  
114 27 Stockholm

Offentlig försvarare:  
Advokat Max Eriksson  
Block Advokater AB  
Kungsholmsgatan 10  
112 27 Stockholm

**Åklagare**

Kammaråklagare Angelica Runesson  
Åklagarmyndigheten  
Söderorts åklagarkammare i Stockholm  
Box 1194  
141 24 Huddinge

---

**DOMSLUT**

**Åtal som den tilltalade frikänns från**

Grovt sjöfylleri, 20 kap 5 § sjölagen (1994:1009)  
2019-07-19

**Ersättning**

1. Max Eriksson får ersättning av staten med 5 514 kr. Av beloppet avser 3 490 kr arbete, 643 kr tidsspillan, 278 kr utlägg och 1 103 kr mervärdesskatt.
  2. Staten ska stå för kostnaden för försvararen.
- 

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 10 E-post: <a href="mailto:nacka.tingsratt.avdelning1@dom.se">nacka.tingsratt.avdelning1@dom.se</a> <a href="http://www.nackatingsratt.domstol.se">www.nackatingsratt.domstol.se</a>		måndag - fredag 08:00-16:30

NACKA TINGSRÄTT

DOM  
2020-11-24

B 5106-20

Avdelning 1

**YRKANDEN M.M.**

Åklagaren har begärt att Gustav Ljungquist ska dömas för grovt sjöfylleri enligt följande gärningsbeskrivning.

Gustav Ljungquist har framfört och varit befälhavare på båt efter att ha intagit alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgick till 0,78 milligram per liter. Han har därvid varit så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte kunnat utföra uppgifterna ombord på ett betryggande sätt. Det hände den 19 juli 2019 vid Bullandö Marina hamnkontor, Värmdö kommun.

Brottet bör bedömas som grovt eftersom alkoholkoncentrationen i Gustav Ljungquists utandningsluft uppgått till minst 0,5 milligram per liter samt eftersom framförandet av båten utgjort en påtaglig fara för säkerheten till sjöss genom att han:

- i en vältrafikerad led framfört båten i mörker utan tända lanternor,
- haft 13 passagerare ombord, samtliga utan flytväst.

Gustav Ljungquist begick gärningen med uppsåt.

Gustav Ljungquist har förnekat brott.

**UTREDNINGEN**

Gustav Ljungquist har hörts över åtalet. På åklagarens begäran har förhör hållits med vittnet Jessika Janse. Åklagaren har även åberopat skriftlig bevisning i form av alkoholutandningsprov, fotografier och sjökortsutdrag.

**DOMSKÄL**

Inledningsvis kan det konstateras att det i målet är utrett att Gustav Ljungquist fört en båt på tid och plats som åklagaren påstått och att han efter färden haft en alkoholkoncentration i utandningsluften om 0,78 milligram per liter.

De grundläggande förutsättningarna för straffansvar för sjöfylleri återfinns i 20 kap. 4 § sjölagen. I första stycket av nämnda bestämmelse regleras fall då ett fartyg har en motordrift som möjliggör framförande med en hastighet om minst femton knop eller vars skrov har en största längd av minst tio meter. Det har inte gjorts gällande att nu aktuell båt har sådana egenskaper. Tillämpligt lagrum är istället 20 kap. 4 § andra stycket sjölagen. Av nämnda bestämmelse följer att den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt, döms för sjöfylleri.

Frågan i målet är om Gustav Ljungquist på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom ombord på båten.

Gustav Ljungquist driver ett båtvarv och har uppgett sig ha mycket goda kunskaper om båtar. Han har uppgett att han kör båt året om och har kört båt i hela sitt liv. Han har vidare uppgett att han känner det aktuella området väl och att det inte är mycket sten och grund i området. Han har berättat att han hade kört båten, som är en snipa, med 13 passagerare i en till två minuter och bara kommit ut från infarten till Bullandö när kustbevakningen kom. Han har beskrivit att båtens lanternor glappar och att de hade hunnit dö när kustbevakningen kom men att ficklampa istället användes. Han har vidare beskrivit att lanternorna kom igång igen i samband med att kustbevakningen kom.

Kustbevakningsinspektören Jessika Janse har berättat att hon och hennes kollega såg ett fartyg i radarn som inte skulle vara där enligt sjökortet. Hon har berättat att de åkte mot fartyget och att de, när de kom närmare, såg konturerna av en båt vars lanternor inte var på. Hon har beskrivit att det blixtrade till som en lampa och sen kom lanternorna igång. Hon har uppgett att hon ville prata med föraren av båten om den bristande lanternföringen och om att det var så många människor i en liten båt. Hon har berättat att hon bad föraren, Gustav Ljungquist, att komma till deras sida eftersom det momentet kan vara en indikation på vilket tillstånd föraren är i. Hon har beskrivit att Gustav Ljungquist hade lite problem att komma till deras sida och att det till viss del berodde på alkoholpåverkan men att det också kan vara så att båten är svår att finmanövrera. Hon har uppgett att hon upplevde att Gustav Ljungquist gav upp försöken. Gustav Ljungquist har å sin sida uppgett att det var orimligt att lägga till vid kustbevakningens båt utifrån den vinkel han kom i och att det därför var några meter emellan. Jessika Janse har vidare beskrivit att när Gustav Ljungquist skulle förflytta sig till relingen för att prata med henne så fick hon känslan av att det var lite väl berusat och att det bekräftades när de pratade med varandra.

Tingsrätten noterar att den aktuella händelsen enligt åklagarens uppgifter inträffade runt kl. 22.30-23.00. Enligt Gustav Ljungquist var det skymning men inte mörkt, fint sommarväder, inga andra båtar ute och inte blåsigt. Jessika Janse har bekräftat att det var stiltje och inte dåligt väder men uppgett att det var runt midnatt och mörkt. Hon har inte kunnat svara på huruvida det var några andra båtar ute.

Tingsrätten gör följande bedömning. Av Jessika Janses berättelse framgår att det förefaller ha varit andra omständigheter än sättet som båten fördes på som föranledde hennes misstanke om att Gustav Ljungquist var berusad. Utöver de svårigheter som Gustav Ljungquist hade att lägga till, och som både Gustav Ljungquist och Jessika Janse, med delvis samstämmiga förklaringar, beskrivit, har det i målet inte framkommit några konkreta uppgifter kring Gustav Ljungquists sätt

NACKA TINGSRÄTT

**DOM**  
2020-11-24

B 5106-20

Avdelning 1

att föra båten som visar att han inte kunde utföra det som ålåg honom. Vidare har det inte framkommit att förhållandena på platsen var särskilt besvärliga såvitt avser t.ex. trafik, sikt och väder. Den höga alkoholkoncentrationen i Gustav Ljungquists utandningsluft, den bristande lanternföringen samt det höga antalet passagerare är besvärande omständigheter men enligt tingsrättens mening inte i sig tillräckliga för att åtalet ska anses styrkt. Sammantaget finner tingsrätten således att det genom vad som framkommit i målet inte är styrkt att Gustav Ljungquist inte kunnat på ett betryggande sätt utföra vad som ålegat honom ombord på båten. Åtalet ska därför ogillas.

Den ersättning som försvararen har begärt är skälig och ska utgå. Kostnaden ska, med hänsyn till utgången i målet, stanna på staten.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 1 (TR-01)

Ett överklagande, ställt till Svea hovrätt, ska ha kommit in till tingsrätten senast den 15 december 2020.

Josefin Backman

I avgörandet har tingsfiskalen Josefin Backman samt nämnd deltagit. Rätten är enig.



## Hur man överklagar

Dom i brottmål, tingsrätt

TR-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

### Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis.

Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhört eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att målsäganden ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.  
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

### Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.



## Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

## När krävs det prövningstillstånd?

### Brottmålsdelen

I brottmålsdelen behövs prövningstillstånd i två olika fall:

- Den åtalade har dömts enbart till böter.
- Den åtalade har frikänts från ett brott som inte har mer än 6 månaders fängelse i straffskalan.

### Skadeståndsdelen

Det krävs prövningstillstånd för att hovrätten ska pröva en begäran om skadestånd. Undantag kan gälla när en dom överklagas i brottmålsdelen, och det är kopplat en begäran om skadestånd till brottet. Då krävs inte prövningstillstånd för skadeståndsdelen om

- det inte krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen eller om
- hovrätten meddelar prövningstillstånd i brottmålsdelen.

### Beslut i övriga frågor

I de mål där det krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen (se ovan), krävs det också prövningstillstånd för sådana beslut som bara får överklagas i samband med att domen överklagas. Beslut som kan överklagas särskilt kräver inte prövningstillstånd.

## När får man prövningstillstånd?

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

## Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).



## Hur man överklagar hovrättens avgörande

---

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

### Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

### Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rätts-tillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

### Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

### Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

### Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se [www.hogstodomstolen.se](http://www.hogstodomstolen.se)