



SVEA HOVRÄTT
Avdelning 05
Rotel 0508

DOM
2022-08-08
Stockholm

Mål nr
T 7845-21

Sid 1 (9)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Stockholms tingsrätts dom 2021-05-25 i mål nr T 5857-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Dödsboet efter Gustaf Winqvist, 19490606-1090
Solbergaslingan 41
134 92 Tynningö

Ombud: Advokat Pontus Gunnarsson
MAQS Advokatbyrå KB
Box 226
201 22 Malmö

Motpart

Svenska Sjö Aktiebolag, 556221-0343
Box 266
185 22 Vaxholm

Ombud: Advokat Emil Nordh
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

SAKEN

Skadestånd

HOVRÄTTENS DOMSLUT

1. Hovrätten fastställer tingsrättens dom.
2. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska ersätta Svenska Sjö Aktiebolag för rättegångskostnader i hovrätten med 55 000 kr, varav 44 000 kr avser ombudsarvode och 11 000 kr avser mervärdesskatt, samt ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

Dok.Id 1821856

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

YRKANDEN I HOVRÄTTEN

Dödsboet efter Gustaf Winqvist har yrkat att hovrätten ska ogilla Svenska Sjö Aktiebolags talan och befria dödsboet från skyldigheten att ersätta bolaget för dess rättegångskostnader vid tingsrätten. Dödsboet har också yrkat att hovrätten ska förplikta bolaget att ersätta dödsboet för dess rättegångskostnader vid tingsrätten med där yrkat belopp.

Svenska Sjö har motsatt sig att tingsrättens dom ändras.

Parterna har yrkar ersättning för sina rättegångskostnader i hovrätten.

Målet har avgjorts utan huvudförhandling.

GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN I HOVRÄTTEN

Parterna har här åberopat samma grunder och omständigheter samt utvecklat sin talan på väsentligen samma sätt som vid tingsrätten (se domen s. 4–7). Parterna har emellertid i hovrätten vidareutvecklat några av omständigheterna och kommenterat tingsrättens dom enligt vad som framgår i det följande. De har inte heller i hovrätten åberopat någon bevisning.

Dödsboet

Gasreglaget, som var ett elektroniskt manöverreglage av standardtyp, hade monterats av ett professionellt varv som byggde båten i sin helhet. Ett manöverreglage på en motorbåt kan, oavsett var det placeras, förorsaka en skada på person och sak eftersom det alltid finns en risk för att någon stöter till eller ramlar på det oavsiktligt då sådana elektroniska manöverreglage oavsett tillverkare saknar mekanisk spärr eller broms i manöverspaken. Motsvarande reglage används idag, och vid tidpunkten för skadan, utan inbyggd spärr. Det är således inte möjligt att placera manöverreglaget på ett sätt som gör att risker helt kan elimineras. Den aktuella placeringen av manöverreglaget var sedvanlig och det fanns inte någon möjlig alternativ placering av detsamma. Det är inte en rimlig slutsats att en båtägare, som fått en normal anläggning monterad av

varvet i samband med förvärvet av båten, inom ramen för sin aktsamhetsbedömning ska göra överväganden om gasreglagets placering i samband med att man gör en helt normal manöver som inte strider mot några föreskrifter. Det finns inte några föreskrifter om utformningen eller placeringen av reglaget och inte heller någon föreskrift med krav på elektroniska eller mekaniska dödmansgrepp. Elektroniskt dödmansgrepp utgör inte heller någon produkt som är vanlig på den svenska marknaden. Gustaf Winqvist lät installera ett manuellt dödmansgrepp som en säkerhetshöjande utrustning utöver standardutrustning.

Manövern skedde inte i en särskilt riskfylld situation. Den aktuella slussen har en bredd om ca 20 meter. Avståndet till andra båtar, och därmed risken för skador, är lika stort i många andra situationer såsom navigering i hamn och i farleder. Att i den situationen ställa krav på en annan placering av gasreglaget eller krav på ett elektroniskt dödmansgrepp som är ovanligt på svenska marknaden är ett orimligt krav inom ramen för en aktsamhetsbedömning och skulle innebära mycket svåröverskådliga krav för svenska båtägare.

Svenska Sjö

Det är inte utrett vad som orsakade det ofrivilliga gaspådraget och det ligger därför på dödsboet att styrka att skadan inte har berott på Gustaf Winqvists oaktsamhet. Om orsaken till kollisionen anses vara utredd ligger det i stället på bolaget att visa att skadan uppkommit genom oaktsamhet från Gustaf Winqvists sida.

Det finns en allmän omsorgsplikt för alla som vistas på sjön, dvs. ett gott sjömanskap. Den omsorgsplikten medför en skyldighet att inte agera på ett sätt som ökar risken för skada och att vidta varje rimlig åtgärd för att undvika att skada uppkommer. Gustaf Winqvist ökade risken för att skada kunde uppstå genom bl.a. utformningen av den yttre styrplatsen på båten, att inte använda ett dödmansgrepp och att lämna sittbrunnen för att klättra på utsidan av båten medan motorn var i gång. De åtgärder som kunde ha vidtagits var t.ex. att ta med en extra besättningsman för att hjälpa till vid manövrerandet i slussen, att bära ett dödmansgrepp genom tråd eller elektroniskt, att placera gasreglaget på en annan plats på båten eller att låta reglaget skyddas av en kåpa.

Gustaf Winqvist hade också kunnat avstå från att lämna sittbrunnen och gå ut på relingen. Om han behövde skjuta ut båten från kajen kunde han ha lutat sig ut från brunnen, använt något hjälpmedel eller lagt ut klotfendrar på sidan för att hålla ett avstånd mellan båten och kajen. Om han inte hade lämnat sittbrunnen kunde han ändå ha kommit åt reglaget men då hade framdriften slagits av automatiskt genom att det dödmansgrepp som han normalt bar vid den yttre manöverplatsen skulle ha utlösts, alternativt hade han själv kunnat dra av på gasen.

Det var Gustaf Winqvist som köpte båten av ett varv och lät ett annat varv göra installationerna av maskin, reglage och inredning. Han bestämde gasreglagets placering och det är alltså inte fråga om ett originalutförande. Direkt efter händelsen lät han installera precis ett sådant elektroniskt dödmansgrepp som diskuteras i tingsrättens dom, med den uttryckliga motiveringen att händelsen då inte skulle kunna upprepas.

Skadan inträffade efter att Gustaf Winqvist kom åt reglaget. Det är dock fortfarande inte klarlagt *varför* han kom åt reglaget. Dödsboets förklaring till att det hände var att han halkade när han skulle ta sig in i båten igen från däckets, medan bolaget har pekat på att det finns andra möjliga förklaringar, t.ex. att han kom åt reglaget och att han sedan ramlade i sjön när båten accelererade. Bolagets inställning är att det är oklart vad som orsakade det felaktiga manövrerandet av båten som gjorde att den kolliderade med de andra båtarna och att det därför finns en presumtion för att skadan har vållats genom Gustaf Winqvists oaktsamhet. Utan entydig utredning om vad som ledde till gaspådraget kan dödsboet aldrig visa att manövern inte berodde på oaktsamhet och dödsboet svarar då för skadan.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Inledning

Tingsrätten behandlar i sin dom (s. 2–3 och s. 7–8) bakgrunden till tvisten och den rättsliga reglering som gäller vid bedömningen av Gustaf Winqvists – och därmed dödsboets – skadeståndsrättsliga ansvar för de skador som uppkom i samband med de sammanstötningar som ägde rum mellan hans båt och tre andra båtar i Hammarby-slussen den 26 maj 2018. Hovrätten hänvisar till den redogörelsen.

Enligt 1 kap. 9 § sjölagen (1994:1009) ska ett fartyg (bl.a. båt; i det följande används beteckningen båt på det fartyg som Gustaf Winqvist framförde) vara sjövärdigt, vilket inbegriper bl.a. att fartyget är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av olycksfall och att det är bemannat på ett betryggande sätt. Vidare ansvarar befälhavaren för att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med *gott sjömanskap* (se 6 kap. 2 § första stycket sjölagen). Även sjötrafikförordningen ställer ett sådant krav (se 1 kap. 5 § sjötrafikförordningen, 1986:300). Begreppet gott sjömanskap omfattar bl.a. att riktigt bedöma sakläget och att handla rätt i olika situationer till sjöss eller i hamn då fartyget är ankrat eller förtöjt samt att inte ta obefogade risker. Samtliga förhållanden som kan inverka på olycksrisken, t.ex. storleken på fartyget och dess manöverförmåga, ska beaktas. Regleringen motsvarar därför en aktsamhetsstandard som ansetts ligga högt (se Hugo Tiberger m.fl., Praktisk sjörätt, fjärde upplagan, s. 157; se också samma författares uttalanden i bl.a. SvJT 2016 s. 674 och Sjötrafikens föreskrifter m.m. 2021).

Reglerna om skadestånd vid kollisioner mellan fartyg bygger på ett ansvar för visat vållande *hos det fartyg som påstås vara ansvarigt*. Om vållande inte kan visas, eller om en skada har inträffat på grund av en *olyckshändelse*, får det skadade fartyget svara för sin egen skada (se 8 kap. 2 § sjölagen). För reglernas tillämpning krävs inte att de berörda fartygen har medvetet manövrerat, dvs. varit under gång. Ansvarsreglerna gäller även om ett av fartygen legat stilla eller inget av dem har framförts utan det ena t.ex. drivit på det andra. Med olyckshändelse likställs i ansvarshänseende inom nu aktuellt område det fallet att det inte kan utredas att sammanstötningen har orsakats av ett vållande från något fartygs sida. För att den skadelidande parten ska kunna få framgång med ett ersättningsanspråk måste parten kunna visa att culpa, dvs. ett fel eller annan försummelse, har förekommit vid handhavandet av det andra fartyget vid sammanstötningen. Det är inte en förutsättning för ansvar att ett vållande kan knytas till en viss person ombord på fartyget, eller som annars utfört en uppgift knuten till fartyget (jfr tingsrättens uttalande om rättsläget i denna fråga nederst på s. 8 i domen). Detta hänger i vart fall delvis samman med att manövreringen av ett fartyg kan involvera flera olika befattningshavare ombord på fartyget. Det är alltså inte nödvändigt att i varje situation försöka klarlägga vem som har utfört den skadevållande

handlingen eller underlåtenheten och slå fast att culpaprekvisitetet beträffande den personen är uppfyllt till alla delar. Redaren kan dock föra bevisning om att ingen av de involverade personerna har gjort sig skyldig till vårdslöshet och att ansvar därför inte kan bli aktuellt. Om väl ett felaktigt handhavande kan bevisas, presumeras detta alltså ha utgjort oaktsamhet. Det är likväl inte fråga om ett presumtionsansvar, eller exculpationsansvar, i vanlig bemärkelse. (Se JUNO, kommentaren till 8 kap. 2 § sjölagen, Thor Falkanger m.fl., Sjørett, sjunde upplagan, s. 204, Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1984, s. 45 f., och Tiberger, Praktisk sjörätt, s. 160.).

Den redovisade synen på ansvaret tycks främst ha rört haft fall då det sjörättsliga principalansvaret har aktualiserat. I nu aktuellt fall har emellertid bogseringen utförts av en enda person, Gustaf Winqvist. Någon principalansvarssituation har alltså inte förelegat. Det kan därför ifrågasättas om den nämnda presumptionen gäller. Den culpa-bedömning som då ska göras är mer objektiv och utrymmer för att ta hänsyn till individuella förhållanden hos skadevällaren som t.ex. trötthet eller bristande erfarenhet är begränsat (se Falkanger, a.a., s. 209). Skillnaden i förhållande till en presumptionsregel torde därför inte bli särskilt stor. Frågan i målet är alltså om Gustaf Winqvists agerande har inneburit en sådan vårdslöshet som medför att dödsboet ska bli skadeståndsrättsligt ansvarigt för de uppkomna skadorna.

Agerade Gustaf Winqvist vårdslöst?

Utredningen ger inte stöd för att Gustaf Winqvist bröt mot några föreskrifter som uttryckligen har gällt för manövrering av fartyg i den aktuella slussen eller för bogsering av ett annat fartyg. Svenska Sjö har inte heller påstått något annat.

Emellertid har det ålegat Gustaf Winqvist att iaktta gott sjömanskap och därmed att bedöma läget samt välja ett sådant handlingssätt som har varit nödvändigt för att undvika skada. Vid bedömningen av om ett visst handlande, eller brist på handlande, har varit försvarligt måste hänsyn tas till vad man vanligtvis kan förvänta sig av en normalt förständig och insiktsfull person under motsvarande förhållanden, hur stor risken för skada har varit, hur allvarig en realiserad skada har kunnat bli samt till vilka kostnader eller andra ansträngningar som krävts för att undvika skada.

Gustaf Winqvist har, efter att ha kört in i slussen, låtit den bogserande båtens motor vara igång, dvs. även innan slussporten i andra änden av slussen öppnats och genomfart blivit möjlig. Det är oklart om växeln var i friläge eller om motorns drivning var igång något. Behovet av att ha motorn igång under slussningen, och även under de moment av denna då Gustaf Winqvist inte var placerad vid styranordningen och gasreglaget, har inte klarlagts i målet. Det är således inte känt om detta är ett anvisat förfarande eller likväl ordinärt agerande i samband med slussning exempelvis för att snabbt kunna köra ut ur slussen eller kompensera för rörelser i det vatten som strömmar in i eller ut ur slussen. Det har inte visats att agerandet har varit nödvändigt, eller i vart fall motiverat, för att Gustaf Winqvist exempelvis till förmån för andras passage genom slussen skulle snabbt kunna komma iväg med såväl den egna båten som den som han hade på släp.

Det kan dock antas vara ett allmänt intresse vid slussning – både för båtförare och anläggningsinnehavaren – att fartygen snabbt lämnar slussen och kommer ut på öppet vatten samt att nya fartyg kan färdas in i slussen. Det kan rent generellt inte sägas vara i sig oaktsamt att vid slussning låta fartygets motor vara igång. Men om motorn är det kräver det att den som för fartyget har kontroll över att motorn inte börjar driva fartyget i någondera riktningen med risk för sammanstötningar med exempelvis andra fartyg. Det anförda gäller i än högre grad när det är en enda person ombord på fartyget som ska hålla denna uppsikt, och detta samtidigt som han eller hon i övrigt ska iaktta nödvändiga försiktighetsmått för att genomföra en skadefri manövrering. Kraven skärps ytterligare om fartygets utförande är sådant att det redan vid ett i övrigt normalt agerande ombord, t.ex. förflyttning på eller inom fartyget, finns en inte obetydlig risk för att den ombordvarande oavsiktligt ska komma åt växel- och gasreglage eller annan utrustning som kan påverka fartygets manövrering och rörelser.

Utredningen ger stöd för att Gustaf Winqvist, som alltså var ensam ombord, och inte heller begärde assistans från någon person iland, har förflyttat sig ombord på båten från förarplatsen till skarndäck/reling för att kunna skjuta ut båten från slussväggen. Han har då passerat den plats på båten där den yttre styranordningen samt växel- och gasreglaget var placerade. Han hade inte något dödmansgrepp fäst vid sig eller tillgång

till någon annan säkerhetsanordning som kunde stoppa motorn om han exempelvis föll i vattnet eller föll omkull ombord på båten eller någon annan farlig situation uppstod.

Gustaf Winqvists agerande, då han alltså inte använde någon säkerhetsanordning, har innefattat en stor risk för en händelseutveckling där han förlorade kontrollen över båten med skador på den egna eller andras båtar som en högst sannolik följd. Denna risk måste ha varit tydlig för en normalt aktsam skeppare i motsvarande situation som den aktuella.

Det har inte helt kunnat klarläggas om Gustaf Winqvist oavsiktligt kom åt gasreglaget och föll i vattnet eller om han halkade och i samband därmed kom åt gasreglaget så att båten började röra sig framåt. Endera händelseutvecklingen har emellertid medfört att Gustaf Winqvists båt sammanstötte med andra båtar. Denna händelseutveckling har legat helt i linje med det risktagande som hovrätten har beskrivit ovan.

Gustaf Winqvist hade enligt hovrättens mening med tämligen enkla åtgärder kunnat begränsa risken för sammanstötningen och skadorna på flera olika sätt. Han hade under slussningen t.ex. kunnat stanna kvar vid förarplatsen och begära hjälp av exempelvis slusspersonalen, eller ha använt sig av något hjälpmedel från förarplatsen för att skjuta ut båten från slusskanten. Vidare hade han kunnat bära det dödmansgrepp som fanns installerat, vilket hade fått båtmotorn att stanna när han föll i vattnet. Den omständigheten att hans rörlighet ombord kan ha begränsats om han burit dödmansgreppet har, med hänsyn till riskens storlek, inte utgjort ett godtagbart skäl att inte använda dödmansgreppet, i vart fall inte utan att som compensation vidta andra säkerhetsåtgärder. Gustaf Winqvist hade alltså på olika sätt kunnat motverka förverkligandet av risken för sammanstötning och skador som följd genom, var för sig eller flera, relativt enkla åtgärder som inte kan anses ha varit oproportionerliga i förhållande till skaderisken.

Även om placeringen av gasreglaget på båten inte kan sägas ha varit felaktigt eller i strid med någon föreskrift, har placeringen och utförandet ändå medfört en risk för att någon oavsiktligt skulle komma åt reglaget och således orsaka att motorn började driva eller att hastigheten ökade. Detta kan inte ha undgått Gustaf Winqvist. Till skillnad från tingsrätten (se s. 9) anser hovrätten att sannolikheten för att Gustaf Winqvist

oavsiktligt skulle kunna komma åt gasreglaget har varit så pass hög att det funnits anledning för honom att ta den i beaktande när reglaget monterades. Några åtgärder för att motverka denna risk tycks emellertid inte ha övervägts av Gustaf Winqvist.

Hovrätten anser således sammantaget, i likhet med tingsrätten, att Gustaf Winqvist genom sitt handhavande av båten vid slussningen och underlåtenheten att vidta nödvändiga säkerhetsåtgärder har orsakat sammanstötningen med de övriga båtarna av vårdslöshet. Dödsboet är därmed skyldigt att ersätta de skador som har uppkommit vid sammanstötningen. Det råder inte tvist om det yrkade beloppet.

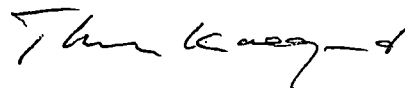
Tingsrättens dom ska alltså inte ändras.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång i sak ska skyldigheten för dödsboet att ersätta Svenska Sjö för dess rättegångskostnader i tingsrätten inte ändras och samma fråga här ska regleras på sätt som framgår av domslutet. Hovrätten anser att det belopp som Svenska Sjö har yrkat här är skäligt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2022-09-05



I avgörandet har deltagit hovrättsråden Thomas Kaevegaard, Monica Björnfot Spaak och Carina Sjögren, referent.



STOCKHOLMS TINGSRÄTT
Avdelning 4

DOM
2021-05-25
Meddelad i
Stockholm

Mål nr
T 5857-20

PARTER

Kärande

Svenska Sjö Aktiebolag, 556221-0343
Box 266
185 22 Vaxholm

Ombud: Advokat Emil Nordh
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

Svarande

Dödsboet efter Gustaf Winqvist, 19490606-1090
Solbergaslingan 41
134 92 Tynningö

Ombud: Advokaterna Pontus Gunnarsson och Hannes Josephson
MAQS Advokatbyrå KB
Box 226
201 22 Malmö

DOMSLUT

1. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska till Svenska Sjö Aktiebolag betala 498 690 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 12 november 2018 till dess betalning sker.
 2. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska ersätta Svenska Sjö Aktiebolags rättegångskostnader med 327 800 kr, varav 260 000 kr avser ombudsarvode. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska också betala ränta på hela beloppet, beräknat enligt 6 § räntelagen från dagens datum till dess betalning sker.
-

Dok.Id 2356711

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 8307 104 20 Stockholm	Scheelegatan 7	08-561 654 10 E-post: stockholms.tingsratt.avdelning4@dom.se www.stockholmstingsratt.se		måndag – fredag 08:00–16:00

BAKGRUND

Skepparen Gustaf Winqvist drev under många år den enskilda firman Winqvist Båttjänst. Genom firman utförde han bland annat olika bogseringsuppdrag med sin båt Solvik II.

Solvik II var en aluminiumbåt av typen Anytec 860 CAB. Den vägde cirka 3,5 ton, var 8,6 meter lång och hade en motorstyrka om 370 hästkrafter. På långsidorna fanns ett halkskyddsförsett skarndäck med en bredd om cirka 12 centimeter. Det löpte även en 5 centimeter bred gummireling runt båten som skapade ytterligare yta att stå på. Båten hade två förarplatser; dels inne i kabinen, dels ute på akterdäcket. Förarplatsen på akterdäcket var försedd med ett dödmansgrepp och ett elektroniskt gasreglage. Gustaf Winqvist hade låtit bestämma gasreglagets placering när han köpte båten av tillverkaren.

Den 26 maj 2018 fick Gustaf Winqvist ett bogseringsuppdrag av bolaget Sjöassistans. En båt av typen Aquador 22 hade fått ett maskinfel utanför Fjäderholmarna och skulle bogseras in i Mälaren. Gustaf Winqvist använde Solvik II för att utföra uppdraget.

På väg tillbaka med Aquadoren på släp behövde han passera genom Hammarbyslussen. När vattnet hade höjts till Mälarnivå, och slussportarna öppnats, skulle han lägga ut och bära av från slusskanten (d.v.s. förhindra att båten slår eller skrapar emot slusskanten) för att därefter föra båten vidare. Han startade motorn, lade den i friläge, och tog sig ut på skarndäcket för att trycka ifrån med foten från en position där det fanns balans i båten. På vägen tillbaka till förarplatsen, fortfarande ute på skarndäcket, kom han oavsiktligt åt det elektroniska gasreglaget. Båten började accelerera och Gustaf Winqvist föll i vattnet. Det fanns i och med detta ingen kvar ombord som kunde stoppa båten.

Solvik II åkte framåt i hög fart med Aquadoren på släp. Solvik II kolliderade först med en båt av typen Nimbus 32 Ballista som låg på Södermalmssidan av slussen. Därefter vände Solvik II om, åkte över till andra sidan och kolliderade med en båt av typen Bayliner 175. Solvik II fastnade efter en stund i en kil i slussen. Ägaren till Aquadoren lyckades i detta läge ta sig ombord på Solvik II och slå av tändningen. Även Aquadoren skadades under denna händelse.

Parterna är sålunda överens om att Gustaf Winqvist ofrivilligt kom åt gasreglaget, att han hamnade i en situation där han saknade möjlighet att avbryta gaspådraget, och att detta var den direkta orsaken till skadorna. Parterna är även överens om att Gustaf Winqvist inte hade på sig dödmansgreppet när han föll överbord.

De båtar som skadades var samtliga försäkrade hos Svenska Sjö Aktiebolag ("Svenska Sjö"). Kostnaderna för att reparera och lösa in de skadade båtarna uppgick till 498 690 kr. Svenska Sjö har ersatt dessa skador och inträtt i båtägarnas rätt till skadestånd. Sedan Svenska Sjö väckte talan mot Gustaf Winqvist i målet har Gustaf Winqvist gått bort. Talan förs nu av hans dödsbo ("Dödsboet").

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Svenska Sjö har yrkat att tingsrätten ska förpliktiga Dödsboet att till Svenska Sjö betala 498 690 kr jämte ränta beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 12 november 2018 till dess betalning sker.

Dödsboet har bestridit käromålet. Kapitalbeloppets storlek och sättet att beräkna ränta har vitsordats som skäliga i och för sig.

Båda parter har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

GRUNDER**Svenska Sjö**

Gustaf Winqvist har genom vållande orsakat sammanstötningarna mellan Solvik II och de tre båtarna. Han är därför ersättningsskyldig för de skador som därigenom uppstod enligt 8 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). De skadade båtarna var försäkrade hos Svenska Sjö. Bolaget har ersatt skadorna och inträtt i båtägarnas rätt till skadestånd.

Dödsboet

Gustaf Winqvist har inte varit vårdslös vid framförandet av Solvik II. Han utförde bogseringen på sedvanligt vis och i enlighet med gällande regelverk. Kollisionerna har endast inträffat på grund av en ren olyckshändelse, vilket innebär att vardera sidan enligt 8 kap. 2 § sjölagen ska svara för sin egen skada. Käromålet ska därför ogillas.

UTVECKLING AV TALAN**Svenska Sjö**

Gustaf Winqvist har vållat kollisionerna genom sin oaktsamhet. Oaktsamheten består av följande moment, tagna var för sig eller kombinerade med varandra.

Bristande bemanning

Ett fartyg ska enligt allmänna aktsamhetskrav vid dess framförande vara bemannat så att det kan framföras på ett säkert sätt. Hänsyn ska tas till bland annat fartygets storlek, väderförhållandena och de arbetsuppgifter som ska utföras. I förevarande fall har Gustaf Winqvist varit ensam ombord på fartyget. Hans uppgift var att bogsera en båt som vägde cirka två ton. Det behövde manövreras genom Hammarbyslussen. Båtarna rörde sig på ett oförutsebart sätt eftersom slussningen skapade svårnavigerade strömmar. Gustaf Winqvist var under dessa förhållanden tvungen att föra båten ut ur slussen utan att köra in i kajerna eller några andra båtar. Det krävdes en större bemanning för att detta skulle kunna utföras säkert. Det var inte möjligt för Gustaf

Winqvist att utföra dessa uppgifter själv. Det var vårdslöst att framföra båten med endast en enmansbesättning.

Dödmansgreppet användes inte

Gustaf Winqvist bar inte det dödmansgrepp som fanns installerat på båten. Ett sådant grepp är avsett att förhindra att motorn är i gång utan att föraren samtidigt befinner sig vid båtens styrreglage. Motorn hade sålunda stannat när Gustaf Winqvist föll överbord om han hade haft på sig dödmansgreppet. Att starta och framföra båten utan att ha dödmansgreppet kopplat till kroppen är också oaktsamt i sig.

Vistades utanför sittbrunnen när motorn var igång

Gustaf Winqvist stod på båtens skarndäck när han tappade balansen. Det har framgått att han startade båtens motor när han stod placerad på listen utanför sittbrunnen. Genom att starta båten utan att befinna sig vid förarplatsen och genom att klättra omkring utanför sittbrunnen när motorn var igång har Gustaf Winqvist varit oaktsam.

Felaktig placering av gasreglage

Gasreglaget vid förarplatsen på akterdäcket var lätt att komma åt oavsiktligt. Gustaf Winqvist bestämde dess placering när båten byggdes. Gasreglaget hade inte heller någon spärr som förhindrade att växeln läggs i om någon kommer åt reglaget. Det var inte lämpligt att ha det placerat så att det kan påverkas oavsiktlig på det sätt som skedde.

Dödsboet

Sammanstötningarna har uppstått på grund av en olyckshändelse. Gustaf Winqvist utförde en sedvanlig manöver och halkade när han befann sig ute på skarndäcket, varpå han oavsiktligt kom åt gasreglaget. Han har inte varit oaktsam vid framförandet av Solvik II eller på annat sätt vållat skadorna. Han har inte brutit mot några föreskrifter avseende bemanning eller andra nautiska föreskrifter avseende bogsering och sjötrafik.

Ej bristande bemanning

Det finns inte några formella bemanningskrav vid utförande av bogseringsuppdrag av aktuell typ, d.v.s. när en mindre båt bogserar en annan mindre båt. Dessa uppdrag utförs i princip alltid med en bemanning av en skeppare.

Bogseringsuppdraget har i förevarande fall utförts på uppdrag av Sjöassistans. Den ersättning som betalas ut av Sjöassistans, som är huvudsaklig förmedlare av denna typ av uppdrag i Sverige, har anpassats för att arbetet ska utföras av en skeppare. Det är inte ekonomiskt möjligt att utföra dessa uppdrag med något annat än en enmansbesättning. Gustaf Winqvist hade själv, såsom ensam skeppare, utfört liknande bogseringsuppdrag under 15 års tid åt Sjöassistans. Det har följaktligen varit sedvanligt att Gustaf Winqvist utfört bogseringsuppdraget som ensam skeppare. Det finns sålunda inte något oaktsamhetsmoment i den omständigheten att han på egen hand utförde uppdraget.

Ej oaktsam avseende dödmansgreppet

För att genomföra slussningen var det nödvändigt för Gustaf Winqvist att ta sig fram på skarndäcket för att bära av i samband med att han skulle lägga ut. Dödmansgreppet nådde inte hela vägen fram för en sådan manöver. Det var anledningen till att han inte bar dödmansgreppet. Han genomförde ett sedvanligt bogseringsuppdrag, med en sedvanlig bemanning, och var nödgad att genomföra en manöver under vilken det inte var möjligt att bära dödmansgreppet. Det har därför inte varit oaktsamt att inte bära dödmansgreppet.

Ej oaktsamt att vistas utanför sittbrunnen

Olyckan inträffade när Gustaf Winqvist skulle köra ut båten ur slussen. I samband med detta var han tvungen att bära av båten från slusskanten. Denna manöver görs säkrast genom att trycka ifrån med foten från en plats där det finns balans i båten. Detta gäller särskilt vid bogsering. Det hade inte varit lämpligt att lägga ut med fören när en annan båt var i släp. Balanspunkten fanns cirka en meter framför förarplatsen. Gustaf Winqvist har följaktligen tagit ett fåtal steg ut på skarndäcket. Skarndäcket hade en

bredd om ca 12–13 centimeter och var försett med ett halkskydd. Det fanns även ett handtag ovanpå kabinen att hålla sig. Gustaf Winqvist har sålunda utfört en helt normal, säker och sedvanlig manöver. Båten konstruerades för att man på ett säkert sätt skulle kunna bära av på detta sätt. Gustaf Winqvist har inte varit oaktsam genom att utföra denna manöver.

Ej oaktsamt att ha motorn igång

Gustaf Winqvist behövde starta motorn innan han bar av båten från slussen. Det säkerställde att han snabbt skulle kunna manövrera båten efter att han kommit tillbaka till förarplatsen. Det säkerställde även att motorn faktiskt skulle gå igång efter att båten tryckts ut från slusskanten. Att starta motorn på ett sådant sätt är helt normalt och brukligt. Det är helt enkelt så man gör. Det finns inte något moment av oaktsamhet i den omständigheten att Gustaf Winqvist startade motorn innan han bar av båten från skarndäcket.

Ej oaktsam placering av gasreglaget

Båten är försedd med ett reglage av typen Mercruiser DTS. Det är ett elektroniskt gasreglage som inte har någon spärr eller stopp. Placeringen av reglaget på båten är sedvanlig.

UTREDNING

Målet har avgjorts utan huvudförhandling. Parterna har inte åberopat någon bevisning.

DOMSKÄL

Rättsliga utgångspunkter

I 8 kap. sjölagen regleras hur ansvaret ska fördelas för skada som uppstått genom att två eller flera fartyg sammanstöter. Om sammanstötningen är orsakad genom vållande ska skadan enligt 8 kap. 1 § ersättas av skadevällaren. Om sammanstötningen har inträffat genom en olyckshändelse, eller om det inte kan utredas att den orsakats av

vållande, svarar de inblandade parterna enligt 8 kap. 2 § för sina egna skador. Ansvaret fördelas sålunda efter skulden på respektive sida. Regleringen speglar ett sådant ansvar för egen oaktsamhet som sedan lång tid har varit gällande i svensk rätt och som kommer till uttryck i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

I 8 kap. 1 § femte stycket sjölagen föreskrivs att det vid vållandebedömningen särskilt ska beaktas om tiden medgav övervägande eller inte. Andra viktiga moment att beakta är om några offentliga föreskrifter åsidosatts. I regel konstituerar underlåtenhet att iaktta gällande sjövägsregler culpaansvar. Likaså anses överträdelse av säkerhetsföreskrifter på sådant sätt att detta påverkat ett fartygs manöverförmåga såsom ett culpöst handlande. Den grundläggande frågan vid vållandebedömningen är dock ytterst om den påstått oaktsamme borde ha handlat på annat sätt. Vårdslöshet anses föreligga om skadegöraren inte agerat på samma sätt som en förnuftig och hänsynsfull person av samma kategori kan antas ha handlat, om han varit i skadegörarens situation. Om inte författningar och andra föreskrifter, prejudikat eller sedvana ger tillräcklig ledning, ska en fri bedömning av kraven på handlandet göras, i vilken det särskilt ska beaktas risken för skada, den sannolika skadans storlek, möjligheterna att förekomma skadan och den handlandes möjligheter att inse risken för skada.

Tingsrättens bedömning

Frågan i målet handlar om Gustaf Winqvist genom vårdslöshet har orsakat de aktuella sammanstötningarna. Om så är fallet har Svenska Sjö rätt till ersättning i enlighet med 8 kap. 1 § sjölagen. Om sammanstötningarna har inträffat genom en olyckshändelse, d.v.s. om det inte kan utredas att de har orsakats av vållande, ska de inblandade parterna stå för sina egna skador i enlighet med 8 kap. 2 § samma lag, varvid käromålet ska ogillas. Målet rör sålunda gränsdragningen mellan vårdslöshet och olyckshändelse.

I sjörättspraxis har det, vid sammanstötningar mellan fartyg, uttryckts en presumtion för att en felaktig manöver har orsakats av någon ombordvarandes culpösa handling. I

målet är dock parterna överens om händelseförloppet såsom det har angivits ovan i bakgrunden. Det är utrett i målet vad som orsakat skadorna och vilka omständigheter som förevarit sammanstötningarna. Det finns ingen bevisning för tingsrätten att värdera. Det som i stället återstår är för tingsrätten att göra en rättslig bedömning av om Gustaf Winqvists agerande utgjorde skadeståndsgrundande vårdslöshet enligt 8 kap. 1 § sjölagen.

Tingsrätten konstaterar att Gustaf Winqvist inte bröt mot några föreskrifter vid framförandet av Solvik II den aktuella dagen. Han åsidosatte inga formella bemanningskrav genom att bogsera båten ensam. Han har inte heller åsidosatt några säkerhetsföreskrifter genom att vistas utom förarplatsen när motorn var i gång. Dock konstaterar tingsrätten att hans agerande, som måhända var lämpligt med hänsyn till att han skulle bära av med en annan båt på släp, utgjorde ett inte obetydligt risktagande. Genom att lämna förarplatsen med motorn i gång och gasreglaget lättåtkomligt från utsidan av båten, utan att använda ett dödmansgrepp, riskerade Gustaf Winqvist att förlora kontroll över båten på sätt som inträffade. Eftersom han befann sig i Hammarbyslussen kunde risken, om den realiserades, medföra såväl sak- som personskador, vilket Gustaf Winqvist måste ha insett. Sannolikheten för att han skulle komma åt gasreglaget måste förvisso betraktas som ganska liten. Med beaktande av de förhållandevis omfattande skadeverkningar som kunde befaras anser emellertid tingsrätten att denna risk inte helt kunde lämnas utan några närmre överväganden. Gustaf Winqvist hade därtill möjligheter att förekomma skadan; han hade dels kunnat tillse att gasreglaget inte satt lättåtkomligt från utsidan av båten, dels kunnat installera och använda ett elektroniskt dödmansgrepp för att säkerställa att motorn stängs av ifall han skulle falla i vattnet.

Med hänsyn till de skador som kunde befaras genom att, i den trånga och trafikerade Hammarbyslussen, lämna båtens förarplats med motorn i gång och gasreglaget åtkomligt från utsidan, och de förhållandevis enkla åtgärder som kunde ha vidtagits för att reducera den inte obetydliga risken för olycksfall, anser tingsrätten sammantaget att Gustaf Winqvist på ett vårdslöst sätt orsakat kollisionerna. Farereducerande åtgärder

var erforderliga för att bogseringen genom slussen, med en enmansbesättning, skulle kunna genomföras på ett säkert sätt, och i dessas frånvaro anser tingsrätten att Gustaf Winqvist ska stå för de skador som därigenom uppstått. Om skadornas storlek, orsakssambandet och räntans beräkning råder ingen tvist. Käromålet ska därför bifallas.

Rättegångskostnader

Svenska Sjö har vunnit målet och har därför rätt till ersättning för sina rättegångskostnader. Det begärda beloppet är skäligt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se [bilaga 1](#)

Ett överklagande, ställt till Svea hovrätt, ska ha inkommit till tingsrätten senast den 15 juni 2021. Prövningstillstånd krävs.

Tomas Zander



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

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.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

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 motparten 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.

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.

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

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.



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 prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen 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