
Svea hovrätt

RH 2022:41

Målnummer:	T 7845-21	Avdelning:	5
Avgörandedatum:	2022-08-08		
Rubrik:	Fråga om skadeståndsskyldighet enligt 8 kap. sjölagen (1994:1009) vid sammanstötning mellan fartyg i samband med slussning.		
Lagrum:	<ul style="list-style-type: none">• 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207)• 1 kap. 9 § sjölagen (1994:1009)• 6 kap. 2 § första stycket sjölagen (1994:1009)• 8 kap. 2 § sjölagen (1994:1009)• 1 kap. 5 § sjötrafikförordningen (1986:300)		
Rättsfall:			

REFERAT

Stockholms tingsrätt

A.A. ansökte om stämning mot dödsboet efter B.B. (dödsboet) och yrkade att tingsrätten skulle förplikta dödsboet att betala ett visst belopp samt ränta.

A.A. anförde bl.a. följande. B.B. skulle bogsera en båt genom Hammarbyslussen i Stockholm. I samband med detta orsakade han genom vållande sammanstötningar mellan sin egen båt och andra som samtidigt uppehöll sig i slussen. B.B. har varit oaktsam i följande avseenden.

a) B.B. var ensam ombord på sin båt och det var inte möjligt för honom att utföra de uppgifter som slussningen medförde ensam utan det krävdes en större bemanning för att uppgifterna skulle kunna utföras säkert.

b) B.B. bar inte det dödmansgrepp som fanns ombord på båten. Om han hade gjort det skulle båten ha stannat när han föll överbord. B.B. vistades, efter att ha startat motorn, på skarndäck när han föll överbord. Gasreglaget på B.B:s båt var felplacerat och det var lätt att komma åt det oavsiktligt.

c) Bemanningen ombord på hans båt var bristfällig genom att bemanningen ombord på hans båt var bristfällig.

B.B. är enligt 8 kap. sjölagen (1994:1009) skadeståndsskyldig för de skador som uppstod på de andra båtarna. Dessa båtar var försäkrade hos A.A. Bolaget har betalat ersättning för skadorna och har inträtt i båtägarnas rätt till skadestånd av B.B.

Dödsboet motsatte sig skadeståndsyrkandet och gjorde gällande att sammanstötningarna hade uppstått till följd av en olyckshändelse. Dödsboet förnekade att B.B. hade varit oaktsam i något av de avseenden som A.A. hade gjort gällande.

Tingsrätten (rådmannen Tomas Zander) anförde i dom den 25 maj 2021 följande.

DOMSKÄL

Rättsliga utgångspunkter

I 8 kap. sjölagen regleras hur ansvaret ska fördelas för skada som uppstått genom att två eller flera fartyg sammanstötter. Om sammanstötningen är orsakad genom vållande ska skadan enligt 8 kap. 1 § ersättas av skadevållaren. 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 iakttä 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 B.B. genom vårdslöshet har orsakat de aktuella sammanstötningarna. Om så är fallet har A.A. rätt till ersättning i enlighet med 8 kap. 1 § sjölagen. Om sammanstötningarna har inträffat genom en olyckshändelse, dvs. 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 B.B:s agerande utgjorde skadeståndsgrundande vårdslöshet enligt 8 kap. 1 § sjölagen.

Tingsrätten konstaterar att B.B. inte bröt mot några föreskrifter vid framförandet av båten 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 B.B. 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 B.B. 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. B.B. 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 B.B. 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 B.B. ska stå för de skador som därigenom uppstått. Om skadornas storlek, orsakssambandet och räntans beräkning råder ingen tvist. Käromålet ska därför bifallas.

DOMSLUT

1. Dödsboet efter B.B. ska till A.A. betala - - - jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 12 november 2018 till dess betalning sker.

2. - - -

Svea hovrätt

Dödsboet efter B.B. överklagade tingsrättens dom och yrkade att hovrätten skulle avslå A.A:s yrkanden. Dödsboet yrkade även ersättning för rättegångskostnader i tingsrätten och i hovrätten.

A.A. motsatte sig att hovrättens dom ändrades.

Parterna åberopade samma omständigheter och utvecklade sin talan på i huvudsak samma sätt som i tingsrätten, men vidareutvecklade vissa omständigheter. Utredningen var densamma som i tingsrätten.

Hovrätten (hovrättsråden Thomas Kaevergaard, Monika Björnfot Spaak och Carina Sjögren, referent) anförde i dom den 8 augusti 2022 följande.

DOMSKÄL

Inledning

Tingsrätten behandlar i sin dom bakgrunden till tvisten och den rättsliga reglering som gäller vid bedömningen av B.B:s - 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 Hammarbyslussen den 26 maj 2018. Hovrätten hänvisar till den redogörelsen.

Enligt 1 kap. 9 § sjölagen (1994:1009) ska ett fartyg (bl.a. båtar; i det följande används beteckningen båt på det fartyg som B.B. 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 Tiberg 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 Tiberg, Praktisk sjörätt, s. 160.).

Den redovisade synen på ansvaret tycks främst ha rört fall då det sjörättsliga principalansvaret har aktualiserat. I nu aktuellt fall har emellertid bogseringen utförts av en enda person, B.B. Någon principalansvarssituation har alltså inte förelegat. Det kan därför ifrågasättas om den nämnda presumtionen gäller. Den culpabedömning som då ska göras är mer objektiv och utrymmet för att ta hänsyn till individuella förhållanden hos skadevållaren 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 B.B:s agerande har inneburit en sådan vårdslöshet som medför att dödsboet ska bli skadeståndsrättsligt ansvarigt för de uppkomna skadorna.

Agerade B.B. vårdslöst?

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

Emellertid har det ålegat B.B. att iaktta gott sjömanskap och därmed att bedöma läget samt välja ett sådant handlings sätt 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 allvarlig en realiserad skada har kunnat bli samt till vilka kostnader eller andra ansträngningar som krävts för att undvika skada.

B.B. 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 B.B. 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 B.B. 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 B.B., 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 styr-anordningen 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.

B.B:s 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 B.B. 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 B.B:s båt sammanstötte med andra båtar. Denna händelseutveckling har legat helt i linje med det risktagande som hovrätten har beskrivit ovan.

B.B. 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 kompensation vidta andra säkerhetsåtgärder. B.B. 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 B.B. Till skillnad från tingsrätten anser hovrätten att sannolikheten för att B.B. 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 B.B.

Hovrätten anser således sammantaget, i likhet med tingsrätten, att B.B. 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.

DOMSLUT

1. Hovrätten fastställer tingsrättens dom.
2. - - -

Sökord: Sjölagen, Befälhavare, Skadeståndsansvar, Oaktsamhet; Kollision

Litteratur: Hugo Tiberg m.fl., Praktisk sjö rätt, fjärde upplagan, s. 157 och 160; även samma författares uttalanden i SvJT 2016 s. 674 och Sjötrafikens föreskrifter m.m. 2021, JUNO, kommentaren till 8 kap. 2 § sjölagen; Thor Falkanger m.fl., Sjørett, sjunde upplagan, s. 204 och 209; Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1984, s. 45 f.
