

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

Mål nr

meddelad i Stockholm den 16 december 2004

B 246-04

KLAGANDE

EL

Offentlig försvarare och ombud: advokaten PA

MOTPARTER

1. Riksåklagaren

2. SL

Ombud, tillika målsägandebiträde: advokaten LR

3. SA

4. UA

5. Dödsboet efter CEA

Ombud, tillika målsägandebiträde för 3-5: advokaten RS

6. AS

7. CA

8. Dödsboet efter TA

Ombud, tillika målsägandebiträde för 6-8: advokaten TM

SAKEN

Vårdslöshet i sjötrafik m. m.

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET

Svea hovrätt, avd. 5, dom den 12 december 2003 i mål B 9881-02

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

För biträde åt SL i Högsta domstolen tillerkänns LR ersättning av allmänna medel med tjugotretusensexhundrafemtio (23.650) kr, varav 22.500 kr för arbete och 1.150 kr för tidspillan.

För biträde åt SA, UA och dödsboet efter CEA i Högsta domstolen tillerkänns RS ersättning av allmänna medel med tjugotvåusenfyrahundra (22.400) kr, varav 21.250 kr för arbete och 1.150 kr för tidspillan.

För biträde åt AS, CA och dödsboet efter TA i Högsta Domstolen tillerkänns TM ersättning av allmänna medel med tjugotretusenåttahundranittio (23.890) kr, varav 22.500 kr för arbete, 1.150 kr för tidspillan och 240 kr för utlägg.

För försvaret av EL i Högsta domstolen tillerkänns PA ersättning av allmänna medel med fyrtiotretusensjuhundrafemtio (43.750) kr för arbete.

Kostnaderna för ersättning till målsägandebiträderna och försvararen skall stanna på staten.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

EL har yrkat att han skall befrias från ansvar för vållande till annans död, vållande till kroppsskada, vårdslöshet i sjötrafik och sjöfylleri. Han har vidare yrkat att han skall befrias från skyldigheten att betala skadestånd.

Riksåklagaren och övriga motparter har bestritt yrkandena.

DOMSKÄL

En sjötrafikanter skall enligt 1 kap. 5 § sjötrafikförordningen (1986:300) visa gott sjömanskap och iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka skall enligt 20 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) dömas för vårdslöshet i sjötrafik, om inte oaktsamheten är ringa. Regler för sjötrafiken finns i 1972 års internationella sjövägsregler, vilka är tillämpliga enligt 1 kap. 2 § sjötrafikförordningen.

Varje fel som begås till sjöss och som kan leda till en sjöolycka innefattar inte en straffbar försummelse. Avgörande för det straffrättsliga ansvaret är ytterst omständigheterna i det enskilda fallet. (Se NJA 2000 s. 234.)

I åtalet har det lagts EL till last att han brustit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka genom att dels vara ouppmärksam på båtens kurs och position i förhållande till annan i farvattnet förekommande sjötrafik, dels hålla en med hänsyn till omständigheterna alltför hög fart, allt med följd att han inte i tid observerade den av TV förda båten och en kollision uppstod. Hovrätten har i sin dom funnit att EL brustit i sin utkik i förhållande till den fart han höll.

EL har i Högsta domstolen uppgett i huvudsak följande om händelseförloppet i samband med kollisionen. Hans båt höll en hastighet av cirka 20 knop när de passerade Fjäderholmarna. Han minskade då gradvis på hastigheten. En av passagerarna frågade varför han gjorde det. EL nickade då mot den fyr som de strax skulle passera och förklarade att det där började en fartbegränsning till 12 knop. När han tittade tillbaka upptäckte han TVs båt på babords sida. Han vill minnas att han då slog av farten helt. I övrigt minns han ingenting av själva kollisionen. Det var en kraftig kollision som medförde att han blev medvetslös. När han vaknade hörde han att båtmotorn gick på tomgång. Det var vid det aktuella tillfället god sikt och man kunde se ända in till Stockholm. Före kollisionen såg han inte några andra ljus på vattnet än ljuset från den nyss nämnda fyren. Vid kollisionen höll ELs båt en hastighet av cirka 15 knop.

Som förklaring till att kollisionen kunde ske har EL gjort gällande att TVs båt måste ha gjort en plötslig gir åt babord framför ELs båt. Han har dragit slutsatsen att han bör ha sett TVs båt tidigare men att han på grund av sin medvetlöshet har glömt detta. Det skulle kunna förhålla sig så att han har sett ett vitt sken från TVs båt och i sådant fall utgått från att det antingen varit en båt som färdades i samma riktning som han själv eller en sådan liten båt som endast behöver föra vitt ljus. Den sist nämnda båttypen får inte ha en maximifart som överstiger 7 knop. I detta sammanhang har EL framhållit att han förde sin båt i rätt kurs och position i farleden och att han inte kunde göra något för att undvika en kollision med en båt som plötsligt gjorde en gir framför hans egen båt. Han har också som en starkt bidragande orsak till kollisionen åberopat att TVs båt saknade fungerande rött ljus på babords sida.

TV har för sin delaktighet i kollisionen dömts för bl.a. vårdslöshet i sjötrafik. Hovrättens dom har i den delen vunnit laga kraft. Fråga är nu om även EL vid det aktuella tillfället har gjort sig skyldig till straffbar oaktsamhet.

Av utredningen framgår att det vid det aktuella tillfället var mörkt men att sikten var god. EL har själv uppgett att man kunde se andra båtar på 100-150 meters avstånd. Vinden var svag.

Vittnena MS och AE, som vid tillfället befann sig på Nackalandet, har uppgett att de uppfattade situationen på det sättet att de båda båtarna fördes mot varandra i hög fart fram till kollisionen. TV har uppgett att han inte hade påbörjat någon gir innan han omedelbart före kollisionen upptäckte ELs båt och gjorde en panikartad gir åt babord. Vittnet MA, som färdades i TVs båt, har uppgett att han upptäckte ELs båt på cirka 20 meters avstånd före kollisionen och att den kom i en väldigt hög fart rakt mot TVs båt.

Av det undersökningsprotokoll med bifogade bilder som upprättades av Länskriminalpolisens tekniska rotel efter kollisionen framgår bl.a. följande. Båda båtarna uppvisade kraftiga skador på styrbords sida. ELs båt hade dessutom en skada i fören som sträckte sig cirka 80 cm in på babords sida. Delar av ELs båt återfanns inne i TVs båt. Skadorna på båtarna och de losslitna delarna av ELs båt i TVs båt talade för att farten varit hög vid kollisionstillfället.

Av den muntliga bevisningen och den tekniska undersökningen kan sammantaget slutsatsen dras att båtarna förts nästan rakt mot varandra i hög fart.

Att EL har hållit sin position i farleden har inte ifrågasatts. Frågan är emellertid om han har varit ouppmärksam i förhållande till den fart han höll.

Enligt regel 5 i sjövägsreglerna skall varje fartyg ständigt hålla noggrann utkik såväl med syn och hörsel som med alla andra tillgängliga och under rådande förhållanden och omständigheter användbara medel, så att en fullständig bedömning av situationen och risken för kollision kan göras. Regel 6 föreskriver att varje fartyg skall framföras med säker fart, så anpassad att det kan vidta lämplig och effektiv åtgärd för att undvika kollision och kan stoppas upp inom en distans avpassad efter rådande omständigheter och förhållanden. Vid bedömningen av vad som skall anses vara säker fart skall en rad faktorer beaktas, bl.a. siktförhållandena, trafiktätheten, fartygets manöverförmåga under rådande förhållanden särskilt med hänsyn till stoppsträcka och girförmåga samt förekomsten under mörker av bakgrundsljus exempelvis ljus från land eller av reflexer från egna ljus.

Som tidigare nämnts rådde det vid tillfället god sikt. MS och AE kunde också se båda båtarna från Nackalandet, ett avstånd på cirka 150 meter. Även målsäganden SL, som färdades i ELs båt, har uppgett att det var god sikt och lugnt vatten. TVs båt måste alltså ha varit lätt att upptäcka trots att, som den tekniska undersökningen får anses visa, båten saknade fungerande rött ljus på babords sida. Trots detta har EL inte vidtagit några som helst åtgärder för att i tid undvika kollisionen. Ingenting tyder därför på att EL uppmärksammat TVs båt förrän ögonblicket före kollisionen.

Det har ålegat EL att hålla en säker fart med hänsyn till stoppsträcka och girförmåga. För den händelse förekomsten av bakgrundsljus, t.ex. ljuset från land, varit besvärande för honom har han varit skyldig att beakta det vid anpassningen av båtens fart. Även om EL inte hållit högre hastighet än den han själv uppgett har han emellertid inte, när han upptäckte TVs båt, kunnat stoppa sin båt eller vidta någon annan lämplig åtgärd för förhindra kollisionen.

En avgörande fråga för bedömningen av ELs ansvar är om man kan räkna med möjligheten att denne – även om han numera inte kommer ihåg det – faktiskt observerat TVs båt i god tid innan båtarna skulle mötas men att TV genom en babordsgir överraskande skurit ELs kurs så tätt inpå dennes båt att EL inte haft någon möjlighet att avvärja kollisionen. En sammanvägning av den muntliga bevisningen och den tekniska utredningen måste anses ge vid handen att TV inte gjort någon babordsgir förrän båtarna var så tätt inpå varandra att kollisionen var oundviklig. Även om det inte kan uteslutas att denna gir från TVs sida bidragit till att sammanstötningen fick en så allvarlig utgång måste utredningen anses ge underlag för slutsatsen att EL inte uppmärksammat TVs båt förrän omedelbart före sammanstötningen samt att han borde ha kunnat observera den tidigare och att olyckan i så fall skulle ha kunnat avvärjas.

På grund av det nu anförda har EL brutit mot regel 5 i sjövägsreglerna om utkik i förhållande till den fart han höll. Han har därigenom brutit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Eftersom ELs oaktsamhet inte kan bedömas som ringa skall han därför dömas för vårdslöshet i sjötrafik.

Genom sin oaktsamhet har EL vållat TAs och CEAs död samt SL sådan kroppsskada som inte är ringa. Han skall därför dömas även för vållande till annans död och vållande till kroppsskada.

EL hade vid framförandet av båten en alkoholkoncentration i blodet av minst 0,81 promille. Det får antas att hans alkoholpåverkan varit en bidragande orsak till hans oaktsamhet. Han skall därför dömas även för sjöfylleri.

Med denna utgång är EL skyldig att utge skadestånd till målsägandena. Om be-

loppen råder inte tvist.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Munck, Lennander, Regner (skiljaktig),
Blomstrand (skiljaktig) och Virdesten (referent)
Föredragande revisionssekreterare: Bergkvist

HÖGSTA DOMSTOLEN

Bilaga till
PROTOKOLL
2004-11-23Mål nr
B 246-04

Justitieråden Regner och Blomstrand är av skiljaktig mening i fråga om ansvar för vårdslöshet i sjötrafik, vållande till annans död och vållande till kroppsskada samt anför:

”I målet är klarlagt att ELs och TVs båtar stötte samman så att fören på ELs båt träffade TVs båt i främre delen av styrbordssidan. Båtarnas skador talar för att den sammanlagda farten var hög i kollisionsögonblicket. Sammanstötningen skedde inom ELs sida av farleden.

Händelseförloppet närmast före sammanstötningen är utrett endast så till vida att både EL och TV uppgett sig ha sett den andra båten omedelbart före kollisionen. TV har vidare uppgett att han gjorde en panikartad babordsgir när han upptäckte ELs båt, medan EL anser att han endast lade motorreglaget i friläge. Eftersom det i målet inte påstås annat än att EL hållit en riktig kurs och position i farleden, måste det alltså vara en utgångspunkt för bedömningen att TVs båt har skurit ELs kurs. Varken skadorna på båtarna eller andra omständigheter ger i övrigt något klart besked i målet om båtarnas läge i förhållande till varandra i kollisionsögonblicket.

Enligt vad EL berättat har han saknat möjlighet att undvika sammanstötningen när han alldeles före denna såg TVs båt. Frågan är då om han på grund av bristande gott sjömanskap orsakat olyckan genom att dessförinnan inte hålla utkik och en till omständigheterna väl anpassad fart. EL har gjort gällande att han på grund av minnesförlust som orsakats vid olyckan när han slog huvudet i räcket

framför honom inte kan säga om han upptäckt TVs båt tidigare. Inte heller SL har kunnat uppge om han sett den båten före kollisionen. Visserligen bör siktförhållandena varit sådana att det varit möjligt för EL att se TVs båt tidigare än alldeles före sammanstötningen, men det kan inte uteslutas att TV genom en bordsgir överraskande skurit ELs kurs så tätt inpå dennes båt att EL inte kan anses ha medverkat till kollisionen på ett sådant sätt att han kan sägas ha brustit i gott sjömanskap. Han skall därför frikännas från ansvar för vårdslöshet i sjötrafik, vållande till annans död och vållande till kroppsskada.”