

# HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 17 september 2009

Mål nr

B 3472-08

## **KLAGANDE**

1. AK

2. PT

Ombud och offentlig försvarare för båda: Advokat BT

## **MOTPART**

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

## **SAKEN**

Brott mot fartygssäkerhetslagen

## **ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET**

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2008-07-07 i mål B 2318-07

## DOMSLUT

Högsta domstolen ändrar hovrättens dom endast på så sätt att Högsta domstolen ogillar åtalet mot AK och PT för brott enligt 8 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364).

För försvaret av AK och PT i Högsta domstolen tillerkänns BT ersättning av allmänna medel med femtontusenåttahundraåttio (15 870) kr, avseende arbete. Denna kostnad ska stanna på staten. Av beloppet hänför sig hälften till vardera av AK och PT. I ersättningen ingår mervärdesskatt med 3 174 kr.

## YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

AK och PT har yrkat att Högsta domstolen ogillar åtalet i dess helhet.

Riksåklagaren har bestritt ändring.

## DOMSKÄL

AK och PT är majoritetsägare i Merengue Charter AB, som äger segelmotorfartyget Merengue. Fartyget är 19 meter långt, 5 meter brett och har en bruttodräktighet om 30. Det är registrerat i fartygsregistret som fritidsfartyg. Åtalet i målet föranleddes av en resa med fartyget som hade Västindien som slutmål. Resan avbröts på grund av haveri på Nordsjön utanför Skottlands kust. Under resan hade fartyget elva personer ombord och PT var befälhavare. Flertalet av dem som följde med på resan gjorde det i egenskap av s.k. paying crew.

Hovrätten har fällt AK och PT till ansvar enligt 8 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364) för att de använt segelmotorfartyget Merengue till sjöfart utan att ha erforderligt fribordscertifikat. Vidare har hovrätten fällt PT till ansvar enligt 8 kap. 3 § 5 och 6 samma lag för att han framfört fartyget på Nordsjön utan att ha erforderlig behörighet och AK till ansvar enligt 8 kap. 3 § 6 samma lag för att hon underlåtit att hindra att fartyget framfördes av en obehörig befälhavare.

Bestämmelser om fribord och fribordscertifikat finns i 3 kap. 4–8 §§ fartygssäkerhetslagen. Av bestämmelserna framgår att ett fartyg ska ha ett fribordscertifikat, om Transportstyrelsen (vid den i målet aktuella tidpunkten Sjöfartsverket) har fastställt fartygets minsta tillåtna fribord. I målet har inte påståtts att minsta tillåtna fribord har fastställts för Merengue och ingenting tyder på att så har skett. Det har inte lagts de tilltalade till last att de underlåtit att se till att fartyget undergått sådan tillsyn som skulle ha behövts för fastställande av minsta fribord, något som är särskilt straffbelagt enligt 8 kap. 2 § 8 fartygssäkerhetslagen. Redan på grund av det anförda ska åtalet i denna del ogillas.

Med stöd av bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) meddelar Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket) föreskrifter om fartygs bemanning. Vid den i målet aktuella tidpunkten gällde Sjöfartsverkets föreskrifter om bemanning på vissa handelsfartyg (SJÖFS 2000:18). Av Bilaga 1 till föreskrifterna framgår att ett fartyg med dräktighet 20–70 skulle ha en befälhavare med behörighet klass III vid Europafart. Det är klarlagt att PT inte hade sådan behörighet och att fartyget vid haveritillfället befann sig i Europafart.

Enligt 1 § i bemanningsföreskrifterna gäller dessa – med vissa undantag som inte är aktuella här – på svenska handelsfartyg. I 1 kap. 2 § förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal (jfr 4 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen) definieras handelsfartyg som fartyg som används för handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning. Denna definition kan uppfattas så att varje transport av passagerare skulle göra ett fartyg till handelsfartyg. Detta kan emellertid inte ha varit avsikten; det skulle uppenbarligen föra för långt att tillämpa bemanningsföreskrifterna på varje fartyg som transporterar passagerare. Att tanken har varit en annan bekräftas av att definitionen har utformats annorlunda i andra sammanhang. I Sjöfartsverkets föreskrifter om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation (SJÖFS 1999:17) definierades sålunda handelsfartyg som ett fartyg som nyttjas affärsmässigt, för skolsegling eller för befordran av passagerare samt fartyg som används som uthyrningsfartyg eller charterfartyg, medan fritidsfartyg definierades som ett fartyg som inte har ombordanställda, inte medför mer än tolv passagerare och inte används i affärsmässig verksamhet. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2009:2), som har ersatt Sjöfartsverkets nyssnämnda föreskrifter, definieras handelsfartyg som fartyg som används i affärsmässig verksamhet och fritidsfartyg som fartyg som inte är ett handelsfartyg. Det kan också noteras att i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal, som har ersatt 1998 års förordning i ämnet, transport av passagerare har uteslutits ur definitionen. Det får antas att en förutsättning för att ett fartyg ska vara ett handelsfartyg är att det används i affärsmässig verksamhet och att detta gällde även år 2004 när den i målet aktuella resan företogs.

För att åtalet ska kunna bifallas måste alltså Merengue ha använts i en affärsmässig verksamhet. Fartyget ägs av ett aktiebolag. Av utredningen i målet framgår att bolaget har använt Merengue för charterverksamhet, där fartyget hyrts ut för längre eller kortare resor. Resor med Merengue har bjudits ut till allmänheten genom annonsering. Det framstår som klart att den verksamhet som bolaget har bedrivit med Merengue har varit affärsmässig.

AK och PT har emellertid gjort gällande att den nu aktuella resan inte var affärsmässig utan genomfördes som en privat resa för fritidsändamål. De har framhållit att deltagarna inte var passagerare utan utgjorde s.k. paying crew, vilket innebär att de visserligen betalade för att delta i resan men under resan medverkade i fartygets drift och delade på sysslorna ombord. De har anfört att resan inte genomfördes i kommersiellt syfte utan att det för alla som deltog i resan primärt var fråga om att uppleva segling och äventyr.

Av betydelse vid bedömningen om resan var affärsmässig är om de personer som sålunda deltog i resan som paying crew är att anse som passagerare på fartyget.

Viss ledning för denna bedömning kan hämtas från 1 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen, där det anges vad som avses med passagerarfartyg. Enligt paragrafens andra stycke räknas som passagerare varje person ombord utom vissa uppräknade personkategorier. Klart är att personer som följer med fartyget i egenskap av paying crew inte befinner sig ombord till följd av ett anställningsavtal. De tillhör därför inte den undantagna kategorin ombordanställda (punkt 2). En annan kategori som undantas (punkt 3) är personer som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som

bedrivs med fartyget. Detta undantag exemplifieras i lagens förarbeten med sådant fartygsarbete som utförs av resereparatörer, garantipersonal eller rederiets fartygsinspektörer samt övervaknings- och justeringsarbeten som utförs ombord (se prop. 1987/88:3 s. 56 och prop. 2002/03:109 s. 168 f.). Varken de nu nämnda eller de övriga undantagen i paragrafen stämmer in på paying crew.

Vid bedömningen om de personer som följde med ombord på Merengue – förutom PT och dennes närmaste medhjälpare ombord – var passagerare eller personer som utförde arbete för fartygets räkning bör även beaktas vad som var avtalat mellan redarna och dessa deltagare i resan. Det står klart att det huvudsakliga syftet med avtalet var själva befordringen även om deltagarna också utförde visst arbete ombord. Arbetsuppgifterna ingick snarast som en del av själva den upplevelse – deltagande i ett seglaräventyr – som de hade betalat för. Att redarna ställde vissa krav på deltagarna ändrar inte den bedömningen.

Deltagarna är alltså att betrakta som passagerare i fartygssäkerhetslagens mening. De hade då anledning att förlita sig på besättningen och dess kompetens. Det är utrett att resan utannonserades till allmänheten och att flera av deltagarna inte var nära vänner eller anhöriga till PT eller AK. Vidare framgår det av utredningen att deltagarna betalade inte bara löpande utgifter under resan utan även en avgift för själva resan. Det finns därmed inte anledning att bedöma denna resa på annat sätt än den verksamhet som i övrigt har bedrivits med Merengue. Även den nu aktuella resan utgjorde således ett led i den affärsmässiga verksamhet som har bedrivits med fartyget. Att fartyget var registrerat som fritidsfartyg ändrar inte den bedömningen.

Av det anförda följer att Sjöfartsverkets bemanningsföreskrifter (SJÖFS 2000:18) var tillämpliga på resan i oktober 2004 och att PT inte hade erforderlig behörighet som befälhavare. De överträdelser av fartygs-säkerhetslagen som åklagaren i denna del har lagt AK och PT till last är därmed styrkta.

Det finns inte anledning att sänka de bötesstraff som hovrätten har dömt ut.

---

---

---

I avgörandet har deltagit: justitieråden Johan Munck, Leif Thorsson, Severin Blomstrand (referent), Torgny Håstad och Lena Moore  
Föredragande revisionssekreterare: Kerstin Norman