

Befälhavarskap på nöjesbåtar igen

I SvJT 1989 s. 377 ff. gavs en omfattande redovisning och analys av praxis om befälhavarskap på nöjesbåtar, huvudsakligen i berusningsfall. Det anförda bör kompletteras med två nya rättsfall om överlämnande av befäl på mindre motorbåtar. Det kan konstateras att domstolarna efter kritiken av det i artikeln refererade Gräsöfallet RfH 1988:131 tycks ha accepterat att befälhavaren på en mindre motorbåt inte behöver vara den som kör, men det kan ändå vara tveksamt vem de ser som förare. Frågan togs upp av HD i en dom hösten 1991 och av Svea Hovrätt i en dom våren 1992 som riksåklagaren inte fullföljt trots hemställan från sjösäkerhetsrådet. Jag koncentrerar mig på hovrättsdomen, som jag är kritisk till.

Omständigheterna

H hade varit i Vaxholm med två vänner och köpt öl och vin, som de drack i Hs båt på väg hem till Saltsjö-Duvnäs. I Skurusundet strax före hamnen kolliderade de i mörkret med en bojliggare. Inför polisen lämnade H motstridiga uppgifter om vem som kört vid kollisionen, men inför domstolarna påstod han att han själv kört till Skurusundet och att de andra turats om inne i sundet. H hade minst 1,5 promille i blodet sedan han kommit i land och åtalades sedermera för sjöfylleri, men alla ombord var enligt polisen märkbart berusade.

Tingsrätten fann att H såsom ägare, sjövan och känd med farvattnet var ansvarig för båtens framförande även om han inte hållit i ratten vid kollisionen. Hovrätten antog däremot (DB 11/92 i mål B 2738/90) att H anförtrott åt en utpekad gäst att föra båten vid tillfället och att den utpekade var tillräckligt sjövan för uppgiften och inte visats ha varit så berusad att det skulle varit oförsvarligt att låta honom köra.

Hovrättsdomen

Hovrättsdomen stöder sig delvis på det kritiserade avgörandet i Gräsöfallet, där den starkt berusade sonen till en båtägare undgick ansvar eftersom de två ombord inte kunde minnas vem som kört. Den nya domen tar emellertid avstånd från den förras tes att bara den som styr en småbåt kan hållas ansvarig.

I och för sig kan man mena att det borde ha räckt för fällande dom att H enligt egen uppgift kört fram till sundet, en kort tid före smällen. Den körningen faller emellertid utanför åklagarens gärningsbeskrivning, som avsåg körning ”i Skurusundet”.

Avgörande blir därmed om H skall ansvara som befälhavare fastän han inte styrt på den sträcka som åtalet avser. H kan ha lämnat över styrningen antingen till de övriga gemensamt eller, som hovrätten antar, till en av dem. Hovrätten menar att H därmed frigjort sig från sitt befälhavaransvar. Frågan blir då om man lagligen kan överlämna befälhavaransvaret så som kan ha skett. Den frågan bör avgöras i belysning av vad sjölagen kräver av en befälhavare, vartill jag återkommer.

HD-domen

Högsta Domstolen hade emellertid redan i november 1991 (DB 484/1991 i mål DB 34/91) tagit ställning till en fråga om överlämnande av

befäl. Den åtalade C kom med taxi till en båt i Limhamn som han disponerade såsom uthyrare, och då han själv var alkoholpåverkad och ville fortsätta att dricka bad han chauffören att köra båten, mot att taxametern i bilen fick stå på och sedermera registrerade 700 kr, som C betalade. Chauffören hade kört mindre båtar förr och ansåg sig kunna klara även den här. Före färden gav C de instruktioner han brukade ge personer som hyrde båten.

Under färd mot Malmö gav C vissa kursanvisningar, och vid möte med bärplansbåten från Köpenhamn sade han åt chauffören att ge gas för att komma undan. När de kom iland fanns polis till hands, som misstänkte att båten förts av en berusad. Blodprov togs på C, som hade 2,03 promille. Han åtalades för sjöonykterhet enligt de då gällande reglerna.

C friades i tingsrätten men dömdes i hovrätten, i båda fallen med dissenser. Hovrättens majoritet framhöll att taxichauffören hade begränsad sjövana och inte tidigare kört en så stor båt och ansåg att C fortsatt varit befälhavare ombord men varit för berusad för att fungera betryggande i den egenskapen.

Högsta Domstolen friade C. I domskälen framhölls att C instruerat taxichauffören om båtens funktion och sedan låtit honom föra båten självständigt. Att säga till om gaspådrag när bärplansbåten kom var en normal reaktion som inte innebar något anspråk på att föra befäl.

Av vem kräver lagen nykterhet?

Sjölagen 325 § utpekar som straffbar för sjöfylleri ”den som (berusad) framför fartyg eller i övrigt fullgör” en säkerhetsmässigt viktig funktion ombord. Domstolarnas tolkning av detta uppvisar tre olika stadier i förståelsen av befälhavarskapets betydelse.

Gräsödomen 1988 antar att ”framför fartyg” beskriver läget på småbåtar som ”kan framföras av en enda person” och att någon annan ansvarig än denne ”förare” inte finns på en sådan båt. Att någon ”i övrigt fullgör” säkerhetsmässigt viktiga funktioner skulle bara avse stora fartyg där en formell uppdelning görs i olika uppgifter på bryggan. Riksåklagaren intar samma ståndpunkt i sitt svar till sjösäkerhetsrådet med anledning av 1992 års hovrättsdom; bevissvårigheter av samma art skulle förekomma i bilmål och saknade principiellt intresse. Det är en ohöjlt ”bilsynt” tolkning av vad det innebär att köra båt.

”Bilsyntheten” har i övrigt minskat efter kritiken mot Gräsödomen. Både HD-domen i Malmöfallet och Svea Hovrätts Skurudom visar att styrandet av en småbåt inte längre ses som enda faktor som kan medföra ansvar. Man har förstått att ”övriga” säkerhetsmässigt viktiga funktioner finns även på mindre motorbåtar. Fortfarande betonas dock särlaget på en ”båt som kan föras av en person”. På en sådan antas den som styr bära ansvaret i första hand. Det är denne som ”framför fartyget”, även om andra kan ha säkerhetsmässiga funktioner dessutom.

Det ändrade synsättet lämnar rum för en befälhavare som kan ha lämnat rodret men bär fortsatt ansvar för kurs och fart. Skurudomen klargör dessutom att ägaren kan vara befälhavare när han är med ombord. Men båda domarna ser i första hand den ansvarige såsom ”föraren”, uppfattad som den som sitter vid pinn eller ratt.

Nu är det naturligtvis inte fel att domstolarna kräver nykterhet av den som styr en båt. Man kan mena att det gör detsamma om han anses ansvarig ”i första eller andra hand” så länge både han och andra i säkerhetsmässigt avgörande ställning avkrävs nykterhet. I de aktuella fallen lämnas utrymme för att lägga ansvar även på den som inte styr, fastän denne i båda fallen ansågs ha behörigen överlämnat sina uppgifter till ”föraren”. Båda domarna tillåter även att man graderar nykterhetskravet med hänsyn till vars och ens funktion ombord.

Men det är ändå inte likgiltigt ur säkerhetssynpunkt vem som anses föra en småbåt. Med domstolarnas synsätt blir i första hand den som styr ansvarig, och det skall bevisning till innan man lägger ansvar på någon annan. Man godtar inte ens en presumtion att den som tillhandahåller båten och känner den, eller den som kört ut med båten och tvelsutant varit befälhavare, behåller den funktionen. Och därvid frångår man sjölagens synsätt och äventyrar säkerheten i våra farvatten.

En tredje läsning av 325 § är att föraren inte nödvändigtvis styr båten men är den som bestämmer kurs och fart. Den lösningen är inte klart angiven i någon dom men tangeras i en del vota i underrätterna.

För rätt förståelse av befälhavaruppgiften på en småbåt bör man pröva sjölagens beskrivning mot det faktiska läget ombord. Enligt sjölagen har befälhavaren på ett fartyg ett övergripande ansvar för hur fartyget förs och åtskilliga skyldigheter avseende sjösäkerhet i allmänhet. En befälhavare skall vid tillträdet kontrollera fartygets sjövärdighet, tillse att han känner fartyget eller vederbörligen orientera sig om det. Den som överlämnar befälet måste tillse att den tillträdande har möjlighet till erforderlig kontroll och orientering och uppfyller kraven på att vara befälhavare. Naturligast och normalt sker detta vid resans början, såsom skett i HD-fallet.

Är det rimligt och behövt att tillämpa sådana krav på en vanlig motorbåt? Ett par omständigheter bör beaktas, som skiljer båtförande från bilförande.

Det kan finnas viktigare uppgifter ombord än att styra. I synnerhet är navigationen en viktig uppgift som kräver annat än kartläsning i en bil. Det kan finnas svårbestämbara grund som måste pejlas in och vilkas lokalisering är den naturliga uppgiften för den mer kvalificerade ombord. Väg- och kursval kan medföra risker med hänsyn till vind och våghöjder och kräver avgörande av en som svarar för hela färden. Om dimma kommer eller väder eller andra förhållanden eljest ändras kan båten inte parkeras vid någon väggkant i avvaktan på återgång till normala förhållanden. En befälhavares skyldighet enligt sjölagen och sjönödskungörelsen att bistå nödställda har aktualitet även för småbåtar och kan inte läggas på en som tillfälligt råkar sitta till rors. Och sist men inte minst, så länge vem som helst kan ställas till rors utan krav på särskild kompetens, är det av vikt att någon som kan väntas ha ansvar för båten svarar permanent för dess framförande, även om en annan kan få tillfälligt styra.

Det är om denna viktiga sammanhållande funktion på en båt man måste värna i fyllerimålen. När nu faktiskt vem som helst får styra, måste hos allmänheten inskärpas vikten av att *en* ska ha befäl och behörighet att fatta de viktiga avgöranden som faktiskt kan bli aktuella även på en

liten båt. Det sker genom att sjölagens befälhavarregler tillämpas även på den lilla båten. De är generellt utformade och är faktiskt inte illa anpassade för en motorbåt även om den "kan föras av en enda person". Börjar man tafsa på sjölagen finns snart ingen gräns för hur bedömningarna kan flyta.

Granskning av domarna

Om vi från den utgångspunkten granskar de två nya domarna, är resultatet i HD-domen i sak godtagbart. Även om man ansett den som styrt vara "i första hand ansvarig", betonas att han kunde köra båt och fått befälet överlämnat till sig genom en instruktion lik den som ges till hyrestagare. Därmed finns en befälhavare som kan godtas även i ägarens frånvaro, och det är inget som hindrar att ägaren kopplar av befälet och dricker sig redlös om han så vill.

Hovrättens Skurudom får däremot knappast godkänt betyg. Att en åtminstone halvfull båtägare överlämnar styrningen till en annan ombord, som han just har druckit med och som uppenbarligen inte heller är nykter, kan inte tillgodose kraven på ett sådant överlämnande av befälet som sjölagen kräver. Än mindre kan man lämna över genom att, såsom tycks ha skett enligt tingsrättens redogörelse, låta alla andra ombord gemensamt ta hand om körningen.

Inte heller verkar det godtagbart att bevisbördan för överlämnandet lagts på åklagaren. Genom att påvisa att den ursprunglige befälhavaren varit för berusad för sina uppgifter har åklagaren visat skäl för att åtalet skall bifallas. Om den åtalade då påstår att någon annan övertagit hans uppgifter, kan han väl i och för sig skifta tillbaka bevisbördan, men kravet på ansvarstagande för fartyget tillåter inte att det sker utan bevisning om vederbörligt överlämnande. Hur förvissade sig svaranden om den påstämde befälhavarens sjövana? På vilket sätt orienterades denne om båten och dess egenskaper? Det har inte redovisats någon sådan bevisning i målet.

Problemet med Skurudomen avser dock mindre vad hovrätten ansett bevisat om överlämnandet än synen på befälet på en nöjesbåt. Både domen i Skurumålet och den i Gräsöfallet ser befälet på en nöjesbåt som en trivial uppgift som kan överföras hipp som happ på någon som finns till hands, åtminstone om han verkar att ha rimlig förmåga att klara den. En sådan inställning strider mot vad som lärs i landets navigationsundervisning och är internationellt vedertaget. Godtagen av domstolarna blir den uppfattningen förödande för sjösäkerheten i en tid när snabba och motorstarka båtar ökar i antal under förhållanden som ofta — och även här — liknar dem på landsväg. Ett ökande antal grova felgrepp såsom uppkörning på land och vårdslösa kollisioner talar sitt tydliga språk.

Det är möjligt att uppfattningen om "förande" såsom styrning av en nöjesbåt är för ingrodd för att terminologien skall kunna ändras. Den har stöd av ett motivuttalande och används genomgående av åklagare och även i de underrättsdomar och avvikande vota som varit för fällande dom i de aktuella fallen. Men man kan nå det eftersträvade resultatet även med sådan läsning som praxis anammat. Att den som styr måste vara nykter tvingar inte till slutsatsen att han är den i första hand ansva-

rige. Även den som "i övrigt fullgör" en säkerhetsmässigt viktig uppgift kan tänkas bli förstahandsansvarig om man ser till realiteterna. Om situationen utpekar en befälhavare har denne att "i övrigt fullgöra" sin uppgift, och det kan inte godtas att han undgår ansvar genom att påstå ett överlämnande varom de erforderliga detaljerna ej kan bevisas.

Vilken läsning man än väljer kräver sjösäkerhetens och den lojala allmänhetens intresse ett ansvarsfullt ställningstagande till frågan om befälhavaransvar, och det är av vikt att saken blir fastställd av HD, eftersom missuppfattningar blivit så utbredda. Ett gott tillfälle har missats, där två domar kunnat ställas emot varandra och möjliggöra ett klagorand. Måtte misstaget inte återupprepas när frågan kommer upp igen i framtiden. Det är en fråga av avgörande vikt för säkerheten i den betydande sektor av samhället som båtlivet är hos oss.

Hugo Tiberg