

Gott sjömanskap — om begreppets innebörd i domstolspraxis

Av professor emeritus HUGO TIBERG och advokaten MATTIAS WIDLUND

*Enligt sjölagen (1994:1009) ska fartyg framföras med den aktsamhet som betingas av "gott sjömanskap". Innebörden av begreppet har en central betydelse för såväl brott- som tvistemål, men saknar legaldefinition. Det kan nu, närmare ett halvt sekel efter att begreppet infördes i den sjörättsliga lagstiftningen, finnas anledning att utreda hur gott sjömanskap utmejslats i domstolspraxis. Analysen utgår från ett stort antal rättsfall refererade i Sjörettsinstitutets rättsfallssamling *Swedish Maritime Law*, liksom från relevanta domar publicerade i *Nytt Juridiskt arkiv*, *Rättsfall från hovrätterna* och *Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender*.*

1 Lagstiftning om gott sjömanskap

1.1 Inledning

För svenskt vidkommande förekommer begreppet "gott sjömanskap" i såväl nationell lagstiftning som i den för all sjötrafik, världen över, grundläggande *konventionen om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss*, från 1972 (de internationella sjövägsreglerna).

Begreppet "sjömanskap" i sig ställer krav på sjöfarande, och det definieras i Svensk ordbok som "(god) förmåga att vårda, hantera och framföra ett fartyg samt att handla med omdöme till sjöss". Från ett icke-juridiskt perspektiv borde tydligen *gott sjömanskap* motsvara en aktsamhetsstandard som ligger högre än vad man kan förvänta sig av en sjöman i gemen.

Vi ska i detta avsnitt presentera den lagstiftning som upptar begreppet samt redogöra för förekommande förarbetsuttalanden.

1.2 Sjölagen 6:2 1 st.

I sjölagen 6:2 1 st. finns följande, för svensk sjörättslig lagstiftning grundläggande, sjömanskapsanknutna aktsamhetskrav:

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Av lydelsen framgår dels att både befälhavaren och andra omfattas av kravet ("befälhavaren skall se till..."), dels att kravet, förutom vad gäller framförande av fartyget, även täcker annat som rör *handhavandet*.

Enligt motiven omfattar stadgandet bland annat maskin- och radio-tjänst.¹ Det omfattar vidare såväl yrkesfartyg som nöjesfartyg.²

Lagrummet belyses av ett förarbetsuttalande i prop. 1966:145 (s. 66), där departementschefen anger att med gott sjömanskap avses närmast "... korrekt uppträdande till sjöss eller riktigt bedömande av saken och rätt handlande i olika situationer till sjöss eller i hamn."

1.3 Sjölagen 20:2

Till aktsamhetskravet i sjölagen 6:2 ansluter en ansvarsbestämmelse i sjölagen 20:2 om *vårdslöshet i sjötrafik*:

Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

Lagrummet motsvarar *vårdslöshet i trafik* enligt 1 § *lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*. Straffansvaret kan träffa var och en som brister i gott sjömanskap, så som detta ska förstås enligt sjölagen 6:2 1 st., alltså inte endast befälhavaren.³ I förarbetena betonas att straff, till skillnad från tidigare gällande regler om *ovarsamhet till sjöss*, kan utdömas vare sig en olycka uppkommit eller inte.⁴ Begreppet "sjöolycka" ska enligt departementschefen tolkas vidsträckt och inte endast avse olyckor av större omfattning.⁵

Som framgår av 1 st. ursäktas emellertid ett visst mått av ("ringa") oaktsamhet, exempelvis vid felbedömningar.

Genom hänvisning i sjölagen 20:15 till brottsbalkens medverkansregler utökas straffansvaret så att det, teoretiskt sett, skulle kunna omfatta exempelvis en redare som på något vis *medverkar* till någon annans vårdslöshet i sjötrafik.

1.4 Sjölagen 20:6 2 st.

I sjölagen 20:6 2 st. finns ett straffstadgande som innebär att en befälhavare som försummar sina skyldigheter som *god sjöman* när fartyget

¹ Prop. 1966:145 s. 202. Jfr Christer Rune, *Revision av sjölagen*, SvJT 1968 s. 361 ff. (s. 375).

² Jfr t.ex. prop. 1966:145 s. 200 f.

³ Här kan noteras att den finska formuleringen av sjölagen 20:2 skiljer sig från den svenska och föreskriver att en befälhavare, maskinchef, styrman, maskinmästare eller någon annan som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, som försummar det som han för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman, straffas för underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap. Det till sjölagen 6:2 1 st. motsvarande aktsamhetskravet återfinns i den finska sjölagen 6:9 om iakttagande av gott sjömanskap. Detta lagrum motsvarar ordagrant den svenska lydelsen. I rättsfallet ND 2010 s. 43 har Finlands HD klargjort att bestämmelsen, till skillnad mot vad som gäller i Sverige, inte kan tolkas som tillämplig på nöjessjöfart, närmare Raimo Kurki i Sjärrättsinstitutets nyhetsbrev nr 2/2016 (tillgängligt på www.sjorattsbiblioteket.se).

⁴ Christer Rune, a.a., s. 374.

⁵ Prop. 1966:145 s. 201.

är i fara, döms till böter eller fängelse i högst två år. Den fara som avses i detta sammanhang uppnår dock inte höjden för vad som innebär *sjönöd* (sjölagen 6:6 1 st.). Grundläggande om fara hotar är att befälhavaren över huvud taget inte får vara frånvarande (sjölagen 6:7 2 st.), och i övrigt måste han alltså handla som en god sjöman. Vad som här förväntas av en god sjöman handlar snarast om *god sjömansed*,⁶ även om detta begrepp är närliggande gott sjömanskap.⁷

1.5 Sjötrafikförordningen

De internationella sjövägsreglerna har i Sverige satts i kraft genom *sjötrafikförordningen (1986:300)*, som i 1:2 föreskriver att de internationella sjövägsreglerna gäller för all sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Enligt 1:4 1 st. gäller de internationella sjövägsreglerna, liksom sjötrafikförordningen, även för svenskt fartyg utanför nämnda områden i den mån det inte strider mot tillämplig lokal lag.

Även sjötrafikförordningen 1:5 innehåller en allmän aktsamhetsregel i vilken det stadgas:

En sjötrafikant skall visa gott sjömanskap och iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna.

Regelns tillämpningsområde är begränsat till nautiska förhållanden.⁸ Samtidigt omfattas varje *sjötrafikant*, vilket gör att kretsen av ansvarssubjekt är vid.⁹ Begreppet "sjöolycka" torde här ha samma vida innebörd i sjölagens definition av begreppet (se ovan).¹⁰

Sjötrafikförordningen 5:1 innehåller vidare ansvarsbestämmelser som bland annat rör brott mot regler om trafikseparering, brott mot vissa myndighetsföreskrifter beträffande sjötrafiken, samt brott mot förbud mot att förtöja vid fyr, sjömärke eller annan sjösäkerhetsanordning. Påföljden för sjötrafikanter ombord på skepp är dagsböter, medan sjötrafikanter på båt riskerar penningbot.¹¹ Om strängare straff stadgas i sjölagen, brottsbalken, eller skyddslagen (2010:305) tillämpas inte 5:1.

1.6 De internationella sjövägsreglerna, COLREG

De internationella sjövägsreglerna, ofta benämnda COLREG som akronym för dess engelska rubrik¹², består av 9 grundläggande artiklar, 41 regler (indelade i 6 avdelningar), samt 4 tekniska bilagor. En

⁶ Jfr prop. 1966:145 s. 199.

⁷ Jfr prop. 1966:145 s. 65 f. och 199.

⁸ Jfr prop. 1985/86:85 s. 14.

⁹ Av viss betydelse för frågorna om sjömanskap är också att 2 kap. sjötrafikförordningen ger vidsträckt befogenheter för Transportstyrelsen, liksom för resp. länsstyrelse att meddela närmare detaljerade bestämmelser om sjötrafiken (omfattande bl.a. fartbegränsningar och ankringsförbud).

¹⁰ Jfr prop. 1966:145 s. 201.

¹¹ Ett *skepp* är, enligt sjölagen 1:2, ett fartyg, vars skrov har en största längd av minst 12 m och en största bredd av minst 4 m. Övriga fartyg kallas båt.

¹² Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

svensk översättning finns publicerad som bilaga 1 till *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler*. Enligt artikel IX är konventionen utfärdad i engelsk och fransk original lydelse, vilket innebär att dessa båda språk äger företräde framför Transportstyrelsens översättning vid tolkning av konventionen. Innan vi går närmare in på begreppet gott sjömanskaps *faktiska* innebörd bör en felaktighet i den svenska översättningen uppmärksammas. I regel 2 a, 2 meningen föreskrivs följande:

Reglerna fritar inte heller ett fartyg, eller fartygets ägare, redare, befälhavare eller besättning, från ansvar för följderna av att ha underlåtit att vidta de försiktighetsåtgärder som anses ingå i gott sjömanskap eller som kan komma att krävas vid rådande omständigheter.

Denna svenska text från år 2009 ändrar den tidigare formulering som återfanns i Sjöfartsverkets översättning¹³ av COLREG. Den nu gällande översättningen återger inte vare sig den engelska eller den franska originaltexten, vilka hänvisar till "any precaution which may be required by the *ordinary practice* of seamen" respektive "toute précaution que commandent *l'expérience ordinaire* du marin".

Inte heller den tidigare översättningen eller nuvarande text i våra nordiska grannländer använder uttrycket gott sjömanskap i detta sammanhang. Den svenska formuleringen i Sjöfartsverkets översättning var "vanligt sjömansbruk". Norge och Danmark anger "alminnelig sjømannsskikk" respektive "almindeligt sømandskab", medan Finland anger "merimiestapa", det vill säga endast sjömannsskikk utan närmare bestämning.

Vi återkommer nedan i avsnitt 3.8 till frågan huruvida det är någon reell skillnad mellan den nya svenska och den konventionsgivna formuleringen av COLREG:s regel 2 a. Här ska emellertid noteras att termen gott sjömanskap ("good seamanship") verkligen förekommer i COLREG, nämligen i regel 8 a, som en specialregel om hur man ska väja för att undgå en kollisionssituation. En sådan manöver ska utföras

... tydligt, i god tid och med vederbörligt iakttagande av gott sjömanskap.

Här stämmer den svenska formuleringen överens både med konventionens originalformuleringar ("with due regard to the observance of good seamanship", respektive "conformément aux bons usages maritimes"), liksom med de övriga nordiska ländernas texter.

2 Relationen till sjövärdighet

2.1 Sjövärdighetsbegreppet

Det grundläggande stadgandet om sjövärdighet i svensk lagstiftning finns i sjölagen 1:9 1 st.:

¹³ Publicerad i *Sjöfartsverkets kungörelse (SJOFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m.*

Ett fartyg skall, när det hålls i drift vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på ett betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.

Traditionellt har sjövärdighet närmast avsett fartygs skrov med dess fastmonterade utrustning. Detta betecknas i doktrinen som *sjövärdighet i inskränkt betydelse* (eller *bemärkelse*), medan ett fartygs skick i fråga om annan utrustning (inklusive proviant), dess bemanning samt lastning brukar hänföras till den så kallade *resevärdigheten*. Tillsammans utgör dessa båda egenskaper vad man kan beteckna som *sjövärdighet i vidsträckt betydelse* (*bemärkelse*). Kravet på gott sjömanskap ansluter främst till fartygs *bemannning*, det vill säga resevärdigheten.¹⁴

En betryggande bemanning uppnås bland annat genom att sjömännen ombord har rätt behörigheter och uppfyller föreskrivna krav beträffande hälsa och vilotid, samt att fartyget har den besättning och vakthållning som föreskrivs.¹⁵

Gränsytan mellan gott sjömanskap och sjövärdighet illustreras i fallet ND 2009 s. 54 (Göteborgs TR) *Skarven*, där befälhavaren hade somnat under tjänstgöring på bryggan. Brott mot någon vilotidsbestämmelse hade visserligen inte skett, men det faktum att befälhavaren inte var tillräckligt utvilad ansågs strida mot kravet på gott sjömanskap.

2.2 Ansvar för fartygets sjövärdighet

Redaren och befälhavaren ansvarar gemensamt för sjövärdigheten (sjölagen 6:1 och 20:1), med en skyldighet för befälhavaren att underrätta redaren om sjövärdighetsbrister som uppkommer under en sjöresa. Genom sådan vetskap om en sjövärdighetsbrist blir även redaren ansvarig för bristen.

En del av sjövärdigheten kallas *sjöklarhet* och ska, enligt *fartygssäkerhetslagen* (2003:438) 2:6 2 st., särskilt kontrolleras inför avgång.¹⁶

¹⁴ Även *fartygssäkerhetslagen* (2003:364) innehåller ett stadgande härom. I 2:1 anges: "Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i eller avses att användas i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor." Denna definition är uttömmande och omfattar (i) sjövärdighet i inskränkt betydelse, samt (ii) utrustning. Samtidigt utesluts sjölagens krav på betryggade bemanning och säker lastning/barlastning. Dessa båda egenskaper behandlas istället i särskilda lagrum i 2 kap. Fartygssäkerhetslagens sjövärdighetsstadgande är alltså inte relevant för analysen av gott sjömanskap.

¹⁵ Hugo Tiberg/Johan Schelin/Mattias Widlund, *Svensk sjö rätt*, Stockholm 2016, s. 114 ff.

¹⁶ *Lagen* (1965:719) om säkerheten på fartyg 9:16 innehöll en detaljerad bestämmelse om innehållet i befälhavarens sjövärdighetskontroll, som bl.a. stadgade att kontroll skulle ske av nautisk utrustning, sjökort och nautiska publikationer, samt säkerhetsutrustning. Då lagen upphävdes avsågs den detaljerade regleringen av sjövärdighetskontrollen bli överförd till "verkställighetsföreskrifter" (prop. 1987/88:3 s. 68). Då så aldrig skedde bör den upphörda regeln ge ledning (jfr Tiberg & Schel-

Denna avser närmast fartygets *materiella funktion* och inkluderar inte någon särskild besättningskontroll. I sjölagen 6:1 med hänvisning till 1:9 föreskrivs emellertid en sådan kontroll före avgång.

Brott mot bestämmelserna om sjövärdighetsansvaret kan medföra straffansvar (böter eller fängelse i högst sex månader). För en redare som, trots att han skulle ha kunnat förhindra ett sjövärdigt fartyg att gå till sjöss, inte hindrar detta, gäller ett strängare straff (böter eller fängelse i högst två år), om resan kan vara förenad med allvarlig fara för de ombordvarande. Reglerna träffar även försummelser i att tillse att besättningen är fulltalig och kompetent.

3 Domstolspraxis

3.1 Sjölagen 6:1 1 st.

Bestämmelsen att befälhavaren ska se till att fartyget framförs och handhas i enlighet med gott sjömanskap förefaller, vid en bokstavs-tolkning, att lägga ett mycket strängt ansvar på befälhavaren. I Stockholms TR:s dom 2011-05-12 i mål nr B 2208-11 *Nimbus* betonas att befälhavaren alltid ytterst svarar för fartygets framförande enligt gällande trafikföreskrifter. I Svea HovR:s dom 2008-05-27 i mål nr B 5454-07 *Stridsbåt 929* betraktas båtchefen till rors på en kolonnkörande militärbåt som ansvarig enligt lagrummet, då helt oavbruten utkik ska hållas på framförvarande båt i kolonnen. I S. Roslags TR:s dom 2006-06-19 i mål nr B 224-05 *Brödstycket* redovisas lagrummet så som stöd för en övervakningsplikt för en båtägare som överlämnat den omedelbara hanteringen av båten till sin flickvän.¹⁷

I Stockholms TR:s dom 2011-06-01 i mål nr B 12587-10 *Gotlandia II* klargörs dock att det finns gränser för hur mycket ansvar som kan läggas på befälhavaren. Han kan inte övervaka varje moment av framförandet utan får överlämna vissa uppgifter enligt etablerad och godtagbar praxis ombord (s.k. *kommando*). I RH 2014:54 *Silja Symphony* ansåg domstolen att vakthavande styrman som planerat en omkörning bär straffansvar för fartöverskridande, även om befälhavaren är på bryggan under en del av omkörningen.¹⁸

Några mer bestämda ledtrådar för tolkningen av gott sjömanskap ger inte den begränsade rättspraxis som finns angående sjölagen 6:1 1 st.

3.2 Sjölagen 20:2 — Inledning

Den huvudsakliga rättspraxis som finns beträffande begreppet gott sjömanskap hänför sig till straffbestämmelsen i sjölagen 20:2 om att

in On Maritime & Transport Law, Stockholm 2016, s. 85 fn 240, samt *Sjötrafikföreskrifter m.m.*, Stockholm, 2016, s. 116).

¹⁷ Åberopandet fick stöd av ordf. i Svea HovR:s dom 2008-04-04 i mål nr B 6037-06, men ansågs ej tillämpligt av majoriteten.

¹⁸ Frågan illustreras i "vaktbytesfallen" Stockholms TR:s dom 1988-06-22 nr DB 16 (mål nr B 8-13-86) *Thjelvar*, refererad i Hugo Tiberg/Johan Schelin/Mattias Widlund, a.a., s. 158, och den sakligt parallella domen NJA 1974 s. 535 *ångfartyget Waxholm*.

den som ”brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader”, eller vid grovt brott upp till två år. Bestämmelsen går tillbaka till sjölagsrevisionen 1967 och fanns med redan i 1891 års sjölag som 324 §, belysande kommenterad av hovrättslagmannen Christer Rune i SvJT 1968 s. 361 ff. (s. 374).

Stadgandets rikliga tillämpning i rättspraxis sammanhänger med dess vida och obestämda formulering, där praxis återopas för att ge stadgandet innehåll. Detta förhållande sammanfattas av dåvarande chefsrådmannen Jan Öhman i ND 2000 s. 21 (Stockholms TR) (s. 23) i dom om skolfartyget *Ellen*:

Gott sjömanskap är inte något entydigt och klart definierat begrepp. Uttrycket får mera betraktas som en standard för den skicklighet och aktsamhet som allmänt sett är utmärkande för en god sjöman. Kravet på sjömanskap varierar naturligtvis beroende på vad det är för båt som framförs.

Att straffansvar förutsätter brist i gott sjömanskap *till förekommande av sjöolycka* innebär, å ena sidan, att olycka inte måste ha inträffat fastän det i praktiken varit ”nära ögat”.¹⁹

Å andra sidan innebär undantaget för *ringa oaktsamhet* en begränsning av det straffbara utrymmet, grundat på förståelsen för att handlandet på ett fartyg inte kan övervägas lika noga som vid en prövning inför en domstol. Gärningen beskrivs då vanligen som att den åtalade *brustit i gott sjömanskap men inte varit så vårdslös att han förtjänar straff*.²⁰ Ibland undviks istället att alls beteckna fallet som brist i gott sjömanskap.²¹ På motsvarande sätt anges ibland som motivering för straff, att vederbörande *i icke ringa avseende har brustit i gott sjömanskap*.²²

Tillämpningen av lagrummet kan delas in i följande, i praxis vanligt förekommande, kategorier som behandlas närmare nedan:

- Fortkörning (avsnitt 3.3)
- Grundstötning (avsnitt 3.4)
- Kollision (avsnitt 3.5)
- Allmänt sjövett (avsnitt 3.6)

¹⁹ Straff har utdömts i ND 1993 s. 17 (Svea HovR), där Finlandsfärjan *Amorella* genom backmanöver undvek kollision med den i dimma korsande bilfärjan *Freja*, i ND 1997 s. 4 (HovR V. Sverige), där en i farled liggande julle tvingade gastankern *Helga* till häftig undanmanöver, samt i ND 2003 s. 5 (Luleå TR), där lastfartyget *Nordtrader* för undvikande av kollision med dagtursbåten *Laponia* tvingades väja ur leden.

²⁰ T.ex. ND 1992 s. 116 (Svea HovR), där charterfartyget *Real Life* genom hastig inbromsning undgått kollision med korsande skärgårdsbåten *Skarpö*, vars befälhavare dock ovederlagt menat sig hela tiden ha haft kontroll över läget, samt ND 2000 s. 19 (Göteborgs TR), där skolfartyget *Britta* visserligen gick på grund men där bl.a. skepparens ideella engagemang ansågs motivera att aktsamhetskravet inte ställdes så högt att misstaget var straffbart.

²¹ T.ex. ND 1982 s. 16 *Skärgården*, där befälhavaren valt en utomskärspassage som orsakade vatteninträngning.

²² T.ex. ND 1997 s. 17 (HovR N. Norrland) *isbrytaren Tor*.

3.3 Sjölagen 20:2 — Fortkörning

Som närmare utvecklas under avsnitt 3.7 rörande sjötrafikförordningen brukar *blotta överskridanden av fartbegränsningar* närmast ses som ordningsförseelser och bestraffas med penningböter. Sådant betraktas alltså inte automatiskt som brott mot gott sjömanskap. Det gäller även relativt betydande överskridanden, så länge ingen farlig vårdslöshet är visad.²³ I något fall har ansvar knutits till om begränsningsskyltning varit vederbörligen utförd eller ej.²⁴

När *skador orsakas* av fartöverskridande blir sjömanscapsregeln i sjölagen 20:2 aktuell. I fallet ND 1972 s. 352 (HD) *Sunnan* tillämpades regeln i fråga om diverse svallskador från en skärgårdsbåt och i Svea HovR:s dom 2016-02-12 i mål nr B 3763-15 på en vattenskoterförarens påkörning av en simmande som han ansågs ha bort se om han hållit tillåten fart.

Planande mörkerkörning betecknades i tidigare underrättsdomar som stridande mot gott sjömanskap med bötesansvar som följd men har i senare överrättspraxis setts som godtagbar vid kollision med obelysta farkoster.²⁵ Ansvar har istället lagts på den saknat föreskrivet ljus.

I S. Roslags TR:s dom 2003-05-14 i mål nr B 1016-03, där en båtägare i mer än 25 knop sladdat in i trånga 5-knopsbegränsade Stegesund vid Vaxholm och inte stannat på kallelse av kustbevakningen, fann domstolen hans beteende strida mot gott sjömanskap.

3.4 Sjölagen 20:2 — Grundstötning

Grundstötning är normalt ett resultat av felnavigering men ses i nöjesfarten ofta som en följd av segling på okända farvatten. De rättsliga konsekvenserna beror på vilket slags fartyg det gäller. Högre krav ställs på yrkesfartyg än på nöjesfartyg.

I Stockholms TR:s dom 2001-02-01 i mål nr B 2777-00 hade lastfartyget *Uppland* grundstött i snöglopp på grund av befälhavarens försummelse att noga kontrollera sin radar mot sjökortet. Han dömdes till dagsböter, och domstolen uttalade att ett minimum för gott sjömanskap är att man följer sin kurs och rätt kontrollerar sin position.²⁶

I ND 1994 s. 1 (HovR V. Sverige) *Storebro* hade en privat motoryacht på sällskapstur med sammanlagt tretton personer ombord gått på ett

²³ I några exempel anges överskridanden med fart i *knop/begränsning*: Nacka TR:s dom 2015-01-27 i mål nr B 5435-14, 21/8 vattenskoter i Lännerstasundet; påstående om uppvarningsbehov p.g.a. motorfel godtogs ej, Nacka TR:s dom 2015-04-15 i mål nr B 6270-14, motorbåt vid Aborrkroken, Vindösund 20/7, Kalmar TR:s dom 2001-06-08 i mål nr B 2956-08, >40/7 i Gamlebyviken, samt HovR:s V. Sverige dom 2003-10-20 i mål nr B 2048-03, uppkörning på land; påstod tekniskt fel, "högfart"/7.

²⁴ HovR:s V. Sverige dom 2011-04-20 i mål nr B 4768-10, om oklar skyltning i Karlstad hamn; friande dom (jfr Norrtälje TR:s dom 2015-10-16 i mål nr B 740-15, i Furusund; påstående om ej synlig skylt avfärdat som *likgiltighetsuppsåt*).

²⁵ HovR:s Skåne & Blekinge dom 1996-05-07 i mål nr B 1316-95 resp. NJA 2000 s. 234 *Kungshamn*.

²⁶ Liknande i Kalmar TR:s dom 2001-06-08 i mål nr B 304-01 om passagerarförande *Relax af Westervik*.

för ägaren känt grund, till följd av missbedömning av grundets exakta läge. Båten tog in vatten, varför sjöräddningen måste tillkallas för att ta de ombordvarande iland. Domstolarna såg grundstötningen som ett brott mot gott sjömanskap och dömde ägaren till dagsböter.

Besvärande för en sjöfarare är att grundstöta vid färd i en utprickad led. Sådant kan bero exempelvis på

1. försummelse att notera att leden ändrat huvudriktning så att prickarna kommer på motsatt sida,²⁷
2. mörkerfart där prickar kan vara svårupptäckta,²⁸
3. distraktion vid sjökortsbyte,²⁹ eller
4. olämpligt sjökortsval.³⁰

Ansvar har vid nämnda situationer ådömts vid yrkessjöfart, men i varje fall vid grövre misstag får man räkna med straff även vid privat båt-fart.³¹

3.5 Sjölagen 20:2 — Kollision

En annan typsituation är kollision, där det regelmässigt uppstår skada även på en motpart, vilket särskilt kan motivera rättslig behandling. Ofta gäller det *påkörning i sidled*, där den grundläggande regeln beträffande maskindrivna fartyg innebär företräde för fartyg från styrbord (COLREG 15). Det finns dock flera hänsyn som enligt gott sjömanskap kan motivera avsteg från denna enkla regel.

Avgörande för företrädet är vem som kommer från styrbord och inte hur kollisionen råkar träffa. I Nacka TR:s dom 2010-03-12 i mål nr B 2668-09 (fastställd genom Svea HovR:s dom 2010-11-23 i mål nr B 3165-10) *Tegelön* såg en styrbordsbåt en babordskommande mindre båt väja för synbart möte akteröver enligt reglerna, varefter babordsbåten plötsligt dök upp framför stäven och påkördes, varvid dess förare avled. Inget fel lades föraren av styrbordsbåten till last, och varken straff eller skadestånd till dödsbo kom i fråga.

På liknande sätt ansågs en seglare, i Norrköpings TR:s dom 2008-02-07 i mål nr B 3138-07, ha rätt att utgå från att en mötande som på frikurs försvunnit bakom hans fock skulle vidhålla sin kurs och blev inte ansvarig när den mötande plötsligt dök upp framför seglarens stäv och påseglades från babord.

Vid en kollision utanför Aspö vid Dalarö var styrbordsbåtens uppbromsning otillräcklig så att den från styrbord gick in i den utkiksförsummande babordsbåten, vilken i Stockholms TR:s dom 2016-03-15 i

²⁷ ND 1996 s. 44 (Göteborgs TR) *KBV 282*.

²⁸ ND 2000 s. 19 (Göteborgs TR) *Britta* (visserligen yrkesfart, men skepparens ideella engagemang beaktades; ej straffansvar).

²⁹ Stockholms TR:s dom 2000-04-28 i mål nr B 6803-99 *Stella Polaris*.

³⁰ ND 1997 s. 17 (HovR N. Norrland) *isbrytaren Tor* med småskaligt sjökort.

³¹ Stockholms TR:s dom 2008-04-14 i mål nr B 2085-08 (ej prövningstillstånd i överrätterna), ang. uppkörning på en holme vid mörkerkörning enbart efter plotter.

mål nr B 16787-15 *Boghammarbåt/Buster* ensam ålades ansvar för kollisionen.

Detta betyder inte att den som kommer från styrbord alltid får rätt. I några fall har styrbordsbåtar gått rätt in i långsamtgående babordsbåtar, som varit sysselsatta med fiske eller liknande aktivitet, och det har då setts som brott mot gott sjömanskap att inte väja för den långsamtgående.³² Försummad *utkiksplikt* enligt COLREG 5,³³ kan hindra iakttagande av en föreskriven ”sista-minuten-väjning” enligt COLREG 8 f. 3.³⁴

Som brott mot gott sjömanskap ses även kollisioner orsakade av hög fart i dålig sikt orsakad av dimma³⁵, bakgrundsbelysning som förhindrar upptäckt av en akterlanterna,³⁶ sikthinder, och inte minst stävresning vid acceleration.³⁷ Vidare har brott mot sjömanskap ansetts föreligga bland annat vid bristande vetskap om fritt vatten före sådant gaspådrag,³⁸ samt vid distraktion vid sjökortsvändande,³⁹ eller ”titt” åt sidan i skärpt läge.⁴⁰

I farleder som är *trånga* för vissa fartyg kräver gott sjömanskap att man inte stör dem som endast kan gå i leden, även om man själv kommer från styrbord (COLREG 9).⁴¹

3.6 Sjölagen 20:2 — Allmänt sjövätt

Flera rättsfall berör skilda frågor om gott sjömanskap. Några huvudlinjer som framgår av praxis är följande:

1. Gott sjömanskap uppfattas enligt tolkningen av COLREG 2 a som vägledande där specifika handlingsregler saknas, exempelvis i relationen mellan segel- eller motorfartyg och en roddbåt eller kanot.⁴²

³² Uddevalla TR:s dom 2011-05-03 i mål nr B 880-10 (ej sakprövning i HovR V. Sverige och HD) *Hamburgön*, Uddevalla TR 2009-04-15 i mål nr T 3367-07, T 3368-08, resp. T 3369-09 *Tängesund* (ej prövningstillstånd i överrätterna), båda dörjningsfall, samt om överkörning av en långsamtgående eka Göta HovR:s dom 2009-06-06 i mål nr B 147-09 *Ämmeberg*.

³³ Underlåten utkik angavs även i det nämnda fallet *Boghammarbåt/Buster* som en omständighet (risktagande) för att lägga hela ansvaret på babordsbåten. Bland andra fall kan nämnas Kalmar TR:s dom 2010-04-16 i mål B 202-10 *Nauticat* och Nacka TR:s dom 2005-04-19 i mål B 2597-04.

³⁴ Sålunda Stockholms TR:s dom 2016-12-28 i mål nr B 1258-15 *Cabbie* (fastställd i Svea HovR:s dom 2016-09-26 i mål nr B 804-16). I NJA 2004 s. 764 *Blockhusudden* konstruerar HD ett brott angivet som ”utkik i förhållande till (hållen) fart”.

³⁵ Kalmar TR:s dom 2008-04-24 i mål nr B 4076-07 *Tinto*.

³⁶ Se närmare angivna rättsfall i tidskriften *På Kryss & Till Rors*, 1980 nr 7/8, s. 29.

³⁷ Nacka TR:s dom 2015-02-12 i mål nr B 5663-13 *RIB Rupert 32*, Stockholms TR:s dom 2009-09-02 i mål nr B 9406-08 *Liv-Bua*, Stockholms TR:s dom 2008-12-15 i mål nr B 7418-08 *Princess/Utterbåt*, HovR:s Ö. Norrland dom 2001-06-11 i mål nr B 32-99 *Umeåfontänen*, Umeå TR:s dom 1992-10-08 nr DB 707/92 (mål nr B 695/92), samt Göteborgs TR:s dom 1990-02-23 nr DB 3/90 (mål nr B 4591-89) *Vrängö*.

³⁸ I föregående not nämnda *RIB Rupert 32* och *Princess/Utterbåt*, men knappast beaktat i Nacka TR:s dom 2009-10-21 i mål nr B 2814-09 *Stavsudda*.

³⁹ Nacka TR:s dom 2012-08-23 i mål nr B 3121-12.

⁴⁰ Svea HovR:s dom 2008-05-27 i mål nr B 5454-07 *Stridsbåt 929*.

⁴¹ Stockholms TR:s dom 1973-09-17 nr DB 25 (mål nr B 13-73) *Oklahoma/segelbåt*, samt Stockholms TR:s avd. 8 dom 1978-11-28 nr DB 36 (mål nr B 43/77) *Angelina Laura*.

2. Gott sjömanskap dikterar att man inte tar risker och inte rider på sin rätt när säkerheten kan komma i fara.⁴³
3. Det har ansetts strida mot gott sjömanskap då större fartyg gått in i kappseglingfält som de lätt kunnat runda.⁴⁴
4. Gott sjömanskap anses kräva att deltagare i en äventyrsfärd noga instrueras om riskerna före färdens anträdande.⁴⁵
5. Några fall berör överlastning av fartyg som vält eller skadats vid förflyttning.⁴⁶

3.7 Sjötrafikförordningen

Stadgandet i sjötrafikförordningen 1:5 om en sjötrafikants skyldighet att ”visa gott sjömanskap och iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna” innebär närmast ett förhållningsdirektiv och är inte direkt straffsanktionerat i förordningen. Praxis beträffande bestämmelsen har främst utvecklats i form av stöd för talan enligt straffstadgandet i sjölagen 20:2 här ovan.⁴⁷

3.8 COLREG 2 a

I presentationen av de internationella sjövägsreglerna ovan nämndes att COLREG:s regel 2 a inte innehåller begreppet gott sjömanskap, utan handlar om ansvar för uraktlåtenhet av en försiktighet som dikteras av *vanligt sjömansbruk* (ordinary practice of seamen), och att motsvarande uttryck används i Norge och Danmark, liksom i den tidigare svenska översättningen. Eftersom COLREG:s originaltexter har företräde kan det sägas att den svenska formuleringen får betydelse endast som en anvisning för sjöfarande. Även i det avseendet kan det vara skäl att fråga om den speciella svenska formuleringen — att man vid sidan av de internationella sjövägsreglerna måste iaktta gott sjömanskap — kan läsas som någon utvidgning av konventionens krav. Det

⁴² Svenska seglarförbundets Regelkommitté, disciplinärende nr 1/2008 (jfr Uddevalla TR:s dom 2009-11-19 i mål nr B 1763-09 *Djupeskär*).

⁴³ *Oklahoma* och *Angelina Laura*, se not 42 ovan.

⁴⁴ Svea HovR:s dom 1994-02-01 nr DB 4/94 (mål nr B 2122-93) *Bellman I* (jfr även det danska fallet ND 2005 s. 503 (S&H) *Lille Tanja/Leon*).

⁴⁵ RH 1998:51 *Råne Älv* (jfr Stockholms TR:s dom 2015-09-10 i mål nr B 6963-15 *RIB-5*).

⁴⁶ Stockholms TR:s dom 2002-05-29 i mål nr B 2697-01 (ej sakprövat i HovR) *Alubåt*, samt Stockholms TR:s dom 1998-12-09 i mål nr T 4-1988-95 *Maritime Hibiscus*. I ND 2007 s. 26 (Stockholms TR) *Olivia* diskuteras skillnad mellan överskridande av tillåten passagerarlast och sjöovärdighet (befälhavaren frikändes för det senare).

⁴⁷ Så t.ex. rättsfallet Kalmar TR:s dom 2008-04-24 i mål nr B 4076-07 *Tinto*. En betydande praxis finns däremot angående förordningens direkta straffbestämmelser i 5:1, särskilt avseende hastighetsöverskridanden och andra brott mot myndighetsföreskrifter utfärdade med stöd av förordningens 2 kap. Här uppstår inte sällan gränsdragningsproblem, bestående i att fartöverskridanden som bedöms som farliga och brytande mot gott sjömanskap hänförs till sjölagen 20:2, där straffattituden sträcker sig till fängelse i högst två år, medan straff för blotta åsidosättanden för båt är penningbot (t.ex. Kalmar TR:s dom 2008-11-13 i mål nr B 2956-08, med över 40 knop i 7-knopsomåde), respektive för skepp dagsböter (se ovan i lagstiftningsdelen).

skulle kunna hävdas att man enligt konventionen endast behöver handla på det sätt som sjömän gör mest (vanligt sjömansbruk), medan den svenska formuleringen skulle kunna innebära att man bedöms utifrån hur en "god sjöman" skulle handla i varje uppkommen situation (gott sjömanskap).

Som illustration av ovanstående kan man tänka följande. I ett område med trafikseparering åligger det passerande fartyg att gå i separeringszon såvitt det kan ske utan *överhängande fara* (jfr COLREG 10 e 1). I en rad rättsfall har svenska domstolar godtagit färd i en bredvidliggande kusttrafikzon, då det bedömts att bara denna vid rådande väderlek ger säker passage.⁴⁸ Det kan då sägas vara gott sjömanskap att välja denna passage, vilket skulle tillfredsställa även nuvarande svenska text. I andra fall har fartyg valt kusttrafikzonen för att det är enklast, då man velat slippa att passera vinkelrätt över motgående zon för att nå (och senare lämna) den led som COLREG föreskriver.⁴⁹ Det kunde då hävdas att valet av kusttrafikzon kan vara vanligt, men i strid mot gott sjömanskap, och att det skulle vara olovligt enligt den nuvarande lydelsen i den svenska översättningen av COLREG.⁵⁰

I övrigt är det svårt att finna stöd för sådana distinktioner mellan "gott sjömanskap" och "vanligt sjömansbruk". Hos Cockroft/Lameijer och i alla rättsfall som presenteras där upptas sålunda "good seamanship" som grund för avvikelser enligt COLREG 2 a,⁵¹ och även ett svenskt rättsfall, ND 1998 s. 55 (Kalmar TR) *Bådan* (s. 56 f.), sammanför "vanligt sjömansbruk" och "gott sjömanskap" på ett sätt som tyder på att någon distinktion inte uppfattats.

3.9 COLREG 8 a

"Good seamanship" används som beteckning för hur man ska handla för att undvika kollision enligt de specifika reglerna 4–19 härom; åtgärderna ska utföras tydligt, i god tid och med vederbörligt iakttagande av gott sjömanskap.⁵² Här överensstämmer den svenska översättningen i sak med originalet.

Hänvisningen till gott sjömanskap innebär bland annat att åtgärder ska följas upp så att deras verkan blir kontrollerad. Någon klagande rättspraxis avseende gott sjömanskap i just detta sammanhang har vi inte funnit.

4 Slutsatser

Vår studie av de många domar i Sverige som avser gott sjömanskap visar att domstolarna *inte* analyserar hur en god sjöman faktiskt beter

⁴⁸ T.ex. Malmö TR:s dom 2008-03-04 i mål nr B 8-08 *Pavona*, Malmö TR:s dom 2008-03-04 i mål nr B 82-09 *Margita* och ND 1998 s. 55 (Kalmar TR) *Bådan*.

⁴⁹ ND 1990 s. 47 (Göta HovR) *Baltic Print*, även *Bådan*, under föregående not.

⁵⁰ I ovannämnda *Baltic Print* ansågs avvikelsen dock straffbar redan enligt dåvarande konventionsenliga formulering, varför någon distinktion knappast kan framletas ur befintlig svensk rättspraxis.

⁵¹ Alfred N. Cockroft/Jan N.F. Lameijer, *A guide to the collision avoidance rules*, 7 u., Oxford & Waltham MA, 2011, s. 48 och 54.

⁵² Närmare om dessa regler, se *Sjötrafikföreskrifter m.m.*, Stockholm, 2016.

sig. Vad domstolarna uttalar sig om är vad som inte är ett gott sjömanskap, utan närmare klargörande av hur man borde ha agerat för att framföra och handha fartyget på ett sådant sätt som gott sjömanskap kan anses kräva.

Andra brott i sjölagen 20 kap. — såsom 1 § om skyldigheten att göra och hålla fartyget sjövärdigt, 3 § om störande sjötrafik (exempelvis hoppa på vågor och föra oväsen, men även svallbildning som i *Silja Symphony* ovan) och 4 § om berusning till sjöss — rymmer i samma mån sjömanskrav. I dessa straffstadganden har lagstiftaren dock inte nämnt begreppet gott sjömanskap, och det anges såvitt vi sett aldrig i domstolspraxis i fråga om dessa lagrum.

Det framstår som att det endast är lagstiftarens tillhandahållande av begreppet gott sjömanskap som grund för vårdslöshetsbedömning enligt sjölagen 20:2, om *framförande och handhavande av fartyg*, som föranleder ett ständigt angivande av gott sjömanskap, inte någon domstolarnas känsla för att det skulle vara just här som det passar.

Det ska i detta sammanhang noteras att våra domstolar har begränsade möjligheter att nautiskt bedöma gott sjömanskap. De har inte, som engelska Admiralty Court, tillgång till några "Elder Brethren of the Trinity House" som ständiga bisittare att bedöma dessa frågor. Dessutom har våra sjörättsdomstolar i praktiken få sjömål att behandla, eftersom de flesta sådana mål gäller nöjesfartyg. Dessa mål får, enligt sjölagen 21:1 2 st., tas upp vid alla tingsrätter.

Svensk rätts svar på frågan om vad som är gott sjömanskap tycks vara att det är ett beteende som enligt allmän domstolsbedömning inte är vårdslöst. Någon närmare innebörd av begreppet har inte utmejslats i domstolspraxis.