



STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avdelning 4

**DOM**  
2021-05-25  
Meddelad i  
Stockholm

Mål nr  
T 5857-20

## PARTER

### Kärande

Svenska Sjö Aktiebolag, 556221-0343  
Box 266  
185 22 Vaxholm

Ombud: Advokat Emil Nordh  
Chouette Advokatbyrå AB  
Box 3625  
103 59 Stockholm

### Svarande

Dödsboet efter Gustaf Winqvist, 19490606-1090  
Solbergaslingan 41  
134 92 Tynningö

Ombud: Advokaterna Pontus Gunnarsson och Hannes Josephson  
MAQS Advokatbyrå KB  
Box 226  
201 22 Malmö

---

## DOMSLUT

1. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska till Svenska Sjö Aktiebolag betala 498 690 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 12 november 2018 till dess betalning sker.
2. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska ersätta Svenska Sjö Aktiebolags rättegångskostnader med 327 800 kr, varav 260 000 kr avser ombudsarvode. Dödsboet efter Gustaf Winqvist ska också betala ränta på hela beloppet, beräknat enligt 6 § räntelagen från dagens datum till dess betalning sker.

---

Dok.Id 2356711

**Postadress**  
Box 8307  
104 20 Stockholm

**Besöksadress**  
Scheelegatan 7

**Telefon**  
08-561 654 10

**E-post:**  
stockholms.tingsratt.avdelning4@dom.se  
www.stockholmstingsratt.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00–16:00

**BAKGRUND**

Skepparen Gustaf Winqvist drev under många år den enskilda firman Winqvist Båttjänst. Genom firman utförde han bland annat olika bogseringsuppdrag med sin båt Solvik II.

Solvik II var en aluminiumbåt av typen Anytec 860 CAB. Den vägde cirka 3,5 ton, var 8,6 meter lång och hade en motorstyrka om 370 hästkrafter. På långsidorna fanns ett halkskyddsförsett skarndäck med en bredd om cirka 12 centimeter. Det löpte även en 5 centimeter bred gummireling runt båten som skapade ytterligare yta att stå på. Båten hade två förarplatser; dels inne i kabinen, dels ute på akterdäcket. Förarplatsen på akterdäcket var försedd med ett dödmansgrepp och ett elektroniskt gasreglage. Gustaf Winqvist hade låtit bestämma gasreglagets placering när han köpte båten av tillverkaren.

Den 26 maj 2018 fick Gustaf Winqvist ett bogseringsuppdrag av bolaget Sjöassistans. En båt av typen Aquador 22 hade fått ett maskinfel utanför Fjäderholmarna och skulle bogseras in i Mälaren. Gustaf Winqvist använde Solvik II för att utföra uppdraget.

På väg tillbaka med Aquadoren på släp behövde han passera genom Hammarbyslussen. När vattnet hade höjts till Mälarnivå, och slussportarna öppnats, skulle han lägga ut och bära av från slusskanten (d.v.s. förhindra att båten slår eller skrapar emot slusskanten) för att därefter föra båten vidare. Han startade motorn, lade den i friläge, och tog sig ut på skarndäcket för att trycka ifrån med foten från en position där det fanns balans i båten. På vägen tillbaka till förarplatsen, fortfarande ute på skarndäcket, kom han oavsiktligt åt det elektroniska gasreglaget. Båten började accelerera och Gustaf Winqvist föll i vattnet. Det fanns i och med detta ingen kvar ombord som kunde stoppa båten.

Solvik II åkte framåt i hög fart med Aquadoren på släp. Solvik II kolliderade först med en båt av typen Nimbus 32 Ballista som låg på Södermalmssidan av slussen. Därefter vände Solvik II om, åkte över till andra sidan och kolliderade med en båt av typen Bayliner 175. Solvik II fastnade efter en stund i en kil i slussen. Ägaren till Aquadoren lyckades i detta läge ta sig ombord på Solvik II och slå av tändningen. Även Aquadoren skadades under denna händelse.

Parterna är sålunda överens om att Gustaf Winqvist ofrivilligt kom åt gasreglaget, att han hamnade i en situation där han saknade möjlighet att avbryta gaspådraget, och att detta var den direkta orsaken till skadorna. Parterna är även överens om att Gustaf Winqvist inte hade på sig dödmansgreppet när han föll överbord.

De båtar som skadades var samtliga försäkrade hos Svenska Sjö Aktiebolag ("Svenska Sjö"). Kostnaderna för att reparera och lösa in de skadade båtarna uppgick till 498 690 kr. Svenska Sjö har ersatt dessa skador och inträtt i båtägarnas rätt till skadestånd. Sedan Svenska Sjö väckte talan mot Gustaf Winqvist i målet har Gustaf Winqvist gått bort. Talan förs nu av hans dödsbo ("Dödsboet").

## **YRKANDEN OCH INSTÄLLNING**

Svenska Sjö har yrkat att tingsrätten ska förpliktiga Dödsboet att till Svenska Sjö betala 498 690 kr jämte ränta beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 12 november 2018 till dess betalning sker.

Dödsboet har bestridit käromålet. Kapitalbeloppets storlek och sättet att beräkna ränta har vitsordats som skäligen i och för sig.

Båda parter har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

## GRUNDER

### Svenska Sjö

Gustaf Winqvist har genom vållande orsakat sammanstötningarna mellan Solvik II och de tre båtarna. Han är därför ersättningsskyldig för de skador som därigenom uppstod enligt 8 kap. 1 § sjölagen (1994:1009). De skadade båtarna var försäkrade hos Svenska Sjö. Bolaget har ersatt skadorna och inträtt i båtägarnas rätt till skadestånd.

### Dödsboet

Gustaf Winqvist har inte varit vårdslös vid framförandet av Solvik II. Han utförde bogseringen på sedvanligt vis och i enlighet med gällande regelverk. Kollisionerna har endast inträffat på grund av en ren olyckshändelse, vilket innebär att vardera sidan enligt 8 kap. 2 § sjölagen ska svara för sin egen skada. Käromålet ska därför ogillas.

## UTVECKLING AV TALAN

### Svenska Sjö

Gustaf Winqvist har vållat kollisionerna genom sin oaktsamhet. Oaktsamheten består av följande moment, tagna var för sig eller kombinerade med varandra.

#### *Bristande bemanning*

Ett fartyg ska enligt allmänna aktsamhetskrav vid dess framförande vara bemannat så att det kan framföras på ett säkert sätt. Hänsyn ska tas till bland annat fartygets storlek, väderförhållandena och de arbetsuppgifter som ska utföras. I förevarande fall har Gustaf Winqvist varit ensam ombord på fartyget. Hans uppgift var att bogsera en båt som vägde cirka två ton. Det behövde manövreras genom Hammarbyslussen. Båtarna rörde sig på ett oförutsebart sätt eftersom slussningen skapade svårnavigerade strömmar. Gustaf Winqvist var under dessa förhållanden tvungen att föra båten ut ur slussen utan att köra in i kajerna eller några andra båtar. Det krävdes en större bemanning för att detta skulle kunna utföras säkert. Det var inte möjligt för Gustaf

Winqvist att utföra dessa uppgifter själv. Det var vårdslöst att framföra båten med endast en enmansbesättning.

#### *Dödmansgreppet användes inte*

Gustaf Winqvist bar inte det dödmansgrepp som fanns installerat på båten. Ett sådant grepp är avsett att förhindra att motorn är i gång utan att föraren samtidigt befinner sig vid båtens styrreglage. Motorn hade sålunda stannat när Gustaf Winqvist föll överbord om han hade haft på sig dödmansgreppet. Att starta och framföra båten utan att ha dödmansgreppet kopplat till kroppen är också oaktsamt i sig.

#### *Vistades utanför sittbrunnen när motorn var igång*

Gustaf Winqvist stod på båtens skarndäck när han tappade balansen. Det har framgått att han startade båtens motor när han stod placerad på listen utanför sittbrunnen. Genom att starta båten utan att befinna sig vid förarplatsen och genom att klättra omkring utanför sittbrunnen när motorn var igång har Gustaf Winqvist varit oaktsam.

#### *Felaktig placering av gasreglage*

Gasreglaget vid förarplatsen på akterdäcket var lätt att komma åt oavsiktligt. Gustaf Winqvist bestämde dess placering när båten byggdes. Gasreglaget hade inte heller någon spärr som förhindrade att växeln läggs i om någon kommer åt reglaget. Det var inte lämpligt att ha det placerat så att det kan påverkas oavsiktlig på det sätt som skedde.

#### **Dödsboet**

Sammanstötningarna har uppstått på grund av en olyckshändelse. Gustaf Winqvist utförde en sedvanlig manöver och halkade när han befann sig ute på skarndäcket, varpå han oavsiktligt kom åt gasreglaget. Han har inte varit oaktsam vid framförandet av Solvik II eller på annat sätt vållat skadorna. Han har inte brutit mot några föreskrifter avseende bemanning eller andra nautiska föreskrifter avseende bogsering och sjötrafik.

*Ej bristande bemanning*

Det finns inte några formella bemanningskrav vid utförande av bogseringsuppdrag av aktuell typ, d.v.s. när en mindre båt bogserar en annan mindre båt. Dessa uppdrag utförs i princip alltid med en bemanning av en skeppare.

Bogseringsuppdraget har i förevarande fall utförts på uppdrag av Sjöassistans. Den ersättning som betalas ut av Sjöassistans, som är huvudsaklig förmedlare av denna typ av uppdrag i Sverige, har anpassats för att arbetet ska utföras av en skeppare. Det är inte ekonomiskt möjligt att utföra dessa uppdrag med något annat än en enmansbesättning. Gustaf Winqvist hade själv, såsom ensam skeppare, utfört liknande bogseringsuppdrag under 15 års tid åt Sjöassistans. Det har följaktligen varit sedvanligt att Gustaf Winqvist utfört bogseringsuppdraget som ensam skeppare. Det finns sålunda inte något oaktsamhetsmoment i den omständigheten att han på egen hand utförde uppdraget.

*Ej oaktsam avseende dödmsngreppet*

För att genomföra slussningen var det nödvändigt för Gustaf Winqvist att ta sig fram på skarndäcket för att bära av i samband med att han skulle lägga ut. Dödmsngreppet nådde inte hela vägen fram för en sådan manöver. Det var anledningen till att han inte bar dödmsngreppet. Han genomförde ett sedvanligt bogseringsuppdrag, med en sedvanlig bemanning, och var nödgad att genomföra en manöver under vilken det inte var möjligt att bära dödmsngreppet. Det har därför inte varit oaktsamt att inte bära dödmsngreppet.

*Ej oaktsamt att vistas utanför sittbrunnen*

Olyckan inträffade när Gustaf Winqvist skulle köra ut båten ur slussen. I samband med detta var han tvungen att bära av båten från slusskanten. Denna manöver görs säkrast genom att trycka ifrån med foten från en plats där det finns balans i båten. Detta gäller särskilt vid bogsering. Det hade inte varit lämpligt att lägga ut med fören när en annan båt var i släp. Balanspunkten fanns cirka en meter framför förarplatsen. Gustaf Winqvist har följaktligen tagit ett fåtal steg ut på skarndäcket. Skarndäcket hade en

bredd om ca 12–13 centimeter och var försett med ett halkskydd. Det fanns även ett handtag ovanpå kabinen att hålla sig. Gustaf Winqvist har sålunda utfört en helt normal, säker och sedvanlig manöver. Båten konstruerades för att man på ett säkert sätt skulle kunna bära av på detta sätt. Gustaf Winqvist har inte varit oaktsam genom att utföra denna manöver.

*Ej oaktsamt att ha motorn igång*

Gustaf Winqvist behövde starta motorn innan han bar av båten från slussen. Det säkerställde att han snabbt skulle kunna manövrera båten efter att han kommit tillbaka till förarplatsen. Det säkerställde även att motorn faktiskt skulle gå igång efter att båten tryckts ut från slusskanten. Att starta motorn på ett sådant sätt är helt normalt och brukligt. Det är helt enkelt så man gör. Det finns inte något moment av oaktsamhet i den omständigheten att Gustaf Winqvist startade motorn innan han bar av båten från skarndäcket.

*Ej oaktsam placering av gasreglaget*

Båten är försedd med ett reglage av typen Mercruiser DTS. Det är ett elektroniskt gasreglage som inte har någon spärr eller stopp. Placeringen av reglaget på båten är sedvanlig.

## **UTREDNING**

Målet har avgjorts utan huvudförhandling. Parterna har inte åberopat någon bevisning.

## **DOMSKÄL**

*Rättsliga utgångspunkter*

I 8 kap. sjölagen regleras hur ansvaret ska fördelas för skada som uppstått genom att två eller flera fartyg sammanstöter. Om sammanstötningen är orsakad genom vållande ska skadan enligt 8 kap. 1 § ersättas av skadevällaren. 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 iaktta 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 Gustaf Winqvist genom vårdslöshet har orsakat de aktuella sammanstötningarna. Om så är fallet har Svenska Sjö rätt till ersättning i enlighet med 8 kap. 1 § sjölagen. Om sammanstötningarna har inträffat genom en olyckshändelse, d.v.s. 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 Gustaf Winqvists agerande utgjorde skadeståndsgrundande vårdslöshet enligt 8 kap. 1 § sjölagen.

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

*Rättegångskostnader*

Svenska Sjö har vunnit målet och har därför rätt till ersättning för sina rättegångskostnader. Det begärda beloppet är skäligt.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se [bilaga 1](#)

Ett överklagande, ställt till Svea hovrätt, ska ha inkommit till tingsrätten senast den 15 juni 2021. Prövningstillstånd krävs.

Tomas Zander



## Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandet har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

### Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.  
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

### Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

## Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

### Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).