**Liten roddjuridik**

*Upphovet till denna korta framställning är en presentation för Akademiska Roddföreningen våren 2018. Diskussion och ställda frågor gav anledning att publicera materialet i åtkomlig form. Föredraget hölls på engelska, men för en större publik här i landet förefaller det att lämpligen publiceras på svenska. De anförda rättsfallen finns mestadels i engelskspråkig version i en parallellversion åtkomlig på Stockholms sjörättsinstitut hemsida* [http://www.sjorattsbiblioteket.se](http://www.sjorattsbiblioteket.se/%22%20%5Co%20%22http%3A//www.sjorattsbiblioteket.se%20Cmd%2BKlicka%20eller%20tryck%20om%20du%20vill%20f%C3%B6lja%20l%C3%A4nken%22%20%5Ct%20%22_blank) .

*.*

 *Framställningen är närmast inriktad på tävlingsrodd, särskilt utriggade sing­lar, dubblar, fyror och åttor, men juridiken är i stor utsträckning likartad för ka­noter och andra roddbåtar och inte minst 10- och 20-manna paddlade drakbåtar. Likartade problem möter också vid forspaddling liksom i en del fiskefall, varför några rättsfall från sådana områden också upptagits som stöd.*

**Tillämpliga regler**

Det är främst den svenska sjölagen med anslutande detaljregler som kan bli ak­tuell för roddare, men vissa internationella principer i havsrättskonventionen (UNCLOS) från 1982 bör vara kända, och sjövägsreglerna (COLREG) kan få direkt tillämpning. Tävlingsroddare bör också känna till de regler som införts av det internationella roddförbundet FISA (Féderation Internationale des Sociétés d’Aviron).

 Sjölagen (1994:1009) tillämpas genomgående på *fartyg,* och som sådana an­ger lagens 1 kap. 3 § alla sjötransportmedel med *skrov* som flyter på innestängd luft och utesluter därmed bl.a. timmerflottar och flytbryggor liksom s.k. jet-ski, som beror av fart för att flyta upp ordentligt. Dessutom förutsätter samma lag­rum att ett fartyg måste ha *styrförmåga,* som kan utövas med roder eller med åror men ska finnas på den egna enheten, vilket utesluter t.ex. pråmar utan eget roder inkl. sådana som styrs och bogseras genom en påskjutningsanordning med pollare i aktern.[[1]](#footnote-1)

 Det är tydligt att de farkoster som behandlas här uppfyller sjölagens kriterier för fartyg. Därmed är de enligt svensk praxis underkastade sjölagens reglering med undantag endast för regler som ter sig *uppenbart otillämpliga.* Hovrätten för Övre Norrland har i det s.k. *Råneåfalle*t[[2]](#footnote-2)klargjort att reglerna om befälhavares ansvar för fartygs sjövärdighet är *uppenbart tillämpliga* på en 4,5 m gummibåt vid forspaddling. Vi kan alltså utgå från att regler som anger sig handla om far­tyg är tillämpliga när inte motsatsen är uppenbar.

 Fartygen indelas enligt sjölagen 1 kap. 2 § i s*kepp,* med en längd av mer än 24 m, och *båtar*, av kortare längd. Det finns några vikingaskepp för rodd med skeppsmått, och sökning har visat en drygt fyrtiometers utriggare i Austin Tex­as, men det finns i övrigt knappast några ”roddskepp” här i landet av intresse för denna framställning, som därmed inskränker sig till båtar.

**Nationalitet och flagga**

Sjölagen 1 kap. 1 § klargör att fartyg som till mer än hälften är i svensk ägo ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Detta krav på far­tygs *nationalitet* grundas på havsrättskonventionens art. 91 och innebär mycket mer än exempelvis den S-märkning som gäller för bilar som ägs av svenskar.

 Nationaliteten medför dels att hemlandets *rättsordning* gällerombord, av sär­skild betydelse för fartyg som färdas på hav och utomlands, vidare en *skydds­plikt* för hemlandet gentemot ingripanden utifrån och slutligen ett visst *ansvar* för hemlandet för eventuella regelbrott på fartygets sida.

 Till nationaliteten ansluter sig regler om *flaggföring* som krävs för att ett far­tyg ska kunna hävda de rättigheter som reglerna ger. De flesta av dessa regler är inriktade på färder till havs och i utländska vatten och kan ha betydelse för ut­landsrodd t.ex. den årliga postroddstävlingen mellan Sverige och Åland och möjligen även rodd i mer skyddade vatten där skärgård, sjöar eller älvar bildar gräns till ett grannland. Vid sådana färder kan det vara klokt att även på en rodd­båt ta med en flagga för att ha möjlighet att markera båtens nationalitet.

 För tävlingsrodd är uppvisande av nationsflagg knappast bruklig ens på en båt som transporterats utomlands, och FISAs regler har inget krav på sådant.

 Däremot finns krav stadgade i svensk rätt på uppvisande av *nationsflagg på svenskt vatten*, nämligen vid *prejning* av svensk militär eller civil myndighet enligt Transportstyrelsens TSFS 2009:49 – om det nu skulle drabba en roddbåt! – och för skepp närhelst ett *örlogsfartyg är i synhåll* – men aktuella roddfartyg uppnår som tidigare sagts knappast de dimensioner som aktualiserar den senare regeln.

**Registrering**

Officiell registrering sker i Sverige i det s.k. *fartygsregistret*, bestående av en del för skepp gemenligen kallad *skeppsregistret,* och en del för båtar kallad *båtre­gistret.* Registrering som skepp är som antytt knappast aktuellt för roddfartyg, men för *båtregistrering* gäller en plikt till sådan för alla fartyg om minst 15 m längd som finns här i landet (lag 1979:377, 4 §). Den bestämmelsen träffar bokstavligen många utriggade fyror och alla utriggade åttor liksom många kyrkbåtar, men plikten lär sällan vara uppfylld i praktiken.

 En utriggad fyra resp. åtta kan vara mellan 50 och 60 cm bred och väga resp. 65 och 95 kg, och det är tydligt att man knappast har tänkt på sådana farkoster vid införandet av registreringsplikt. Ändå kan vi inte blunda för att det inte gjorts något undantag för dem i lagen. Rörande försummelse av ägaren att re­gisteranmäla sin farkost stadgar den antyddda registreringslagens 6 § att ägaren *kan mot vite föreläggas* att fullgöra sin skyldighet. Men det kan säkert antas att registret inte far hårt fram mot ägare av farkoster av det här slaget.

**Sjövärdighetskrav**

Sjölagen 1 kap. 9 § föreskriver att ett fartyg när det hålls i drift ska vara *sjövär­digt* vari också ingår att det ska vara utrustat till förebyggande av olyckor.

 För utriggade roddbåtar innebär det grundläggande sjövärdighetskravet snar­ast en bedömning av *var* farkosten får användas. Dessa båtar är ägnade för vat­ten utan sjögång såsom åar, kanaler och mindre sjöar som Brunnsviken i Stock­holm, och vill man ut på vidare vatten bör man använda bredare och mer sjötål­iga roddbåtar. Men även de mindre vattnen kan vara utsatta för svall från passe­rande motortrafik, och den risken måste beaktas. Planerad rodd måste vara av­passad efter det svall som kan påräknas från den förekommande trafiken med hänsyn till gällande fartbegränsningar. Rättspraxis har vanligen knutit ansvar för svallskada just till överskridande av hastighetsbegränsning, [[3]](#footnote-3) varför roddare får vara beredda på trafik inom den tillåtna gränsen.

 För *personlig säkerhet* vid forsränning har den tidigare nämnda Råneå-domen angett som självklart att deltagare ska ha *flytväst* och, vid tidig färd i kallt vatten även våtdräkt, såsom rekommenderats av klassförbundet FoRS. För tävlingsbruk anses en vanlig flytväst försvåra rodd, men FISAs säkerhetskod anger under pkt C att deltagare som inte visat sig klara 50 m klädsim alltid bör bära personligt flytplagg (lämpligen roddväst) och att motsvarande gäller för alla ombord när vattentemperaturen är under 10°C. I koden står också under pkt II att alla båtar ska flyta i vattenfyllt tillstånd, enligt närmare precisering.

 Särskilda regler ger FISA om *coach på följebåt*, där flytväst inte hindrar och anbefalls. Coachen bör även ha en säkerhetslina till motor som stoppar denna om han skulle falla överbord.[[4]](#footnote-4)

 Särskilda utrustningskrav såsom *ljus* i mörker och *ljudutrustning* vid skymd sikt och i dimma nämns i sina sammanhang i fortsättningen.

**CE-krav**

För att säkra båtar och en hel del tillhörande egendom har EG i ett fritidsbåt­direktiv (Recreational Craft Directive 2013/53/EU) uppställt ett krav på iaktta­gande av vissa säkerhetsnormer, vilket ska betygas genom s.k. *CE-märkning*. I Sverige har direktivet införts genom den s.k. Fritidsbåtlagen (2016:96). Det in­nebär som utgångspunkt att alla båtar som placerats på marknaden sedan lagen trädde i kraft ska vara kontrollerade och CE-märkta, och liknande regler gäller i viss mån även för äldre båtar enligt tidigare regleringar.

 Undantag gäller enligt direktivet och Transportstyrelsens TSFS (1 kap. 4 §) för *rena tävlings- och träningsroddbåtar,* men bara under förutsättning att de är *märkta som sådana av tillverkaren.* Ett annat undantag gäller för *hembyggen* (båtar för eget bruk) såvida de inte tillhandahållits inom EU-marknaden inom fem år från färdigställandet – ett undantag som kan tänkas bli tillämpat bl.a. på kyrkbåtar som byggts i kyrkans regi för dess användning till kyrkbåtsrodd. Ett ytterligare undantag gäller *veteranbåtskopior*, vilket bör kunna tillämpas på en del allmogebåtar för rodd som bl.a. den tidigare nämnda postrodden till Åland.

**Befälhavare (skeppare)**

Sjölagen förutsätter att det på varje fartyg ska finnas en *befälhavare (skeppare)*, som ska vaka över sjövärdighet och säkerhet i övrigt (sjölagen 6 kap. 1 §), men slutligt ansvarig är ägaren (redaren, sjölagen kap. 7, 1 §); vid försummelse bär båda straffansvar (sjölagen 20 kap.1§). I det tidigare nämnda Råneåfalletansåg hovrätten klart att befälhavaren var den som styrde respektive båt, och det var denne som dömdes straffansvarig för den uppkomna dödsolyckan. För en täv­lingsroddbåt med cox bör denne ses som befälhavare, medan det på en utriggad etta inte finns någon annan än roddaren. På en flerroddare utan cox brukar man ange den främre av roddarna, då denne har möjlighet att se förut, men det är en tveksam grund till att göra honom säkerhetsansvarig; det bör snarare efter omständigheterna bedömas om någon haft bestämmande inflytande.

 Efter skepparens kontroll av fartygets sjövärdighet och säkerhet åligger ho­nom ett ansvar för ett *säkert framförande*, eller enligt sjölagen 6 kap. 2 § att far–tyget framförs och handhas såsom ”förenligt med gott sjömanskap”, 20 kap. 2 §. Det gäller även en bedömning av om det är lämpligt att gå ut vid tillfället; detta kan än en gång illustreras av det angivna Råneåfallet, där de berörda forsbåts­skepparnas uraktlåtenhet att i förväg rekognoscera älven nedströms vid rådande vattenföring fick katastrofala konsekvenser med påföljande straffansvar.

 Befälhavaren har också en *biståndsplikt* i nöd inte bara för sitt eget fartyg med besättning utan också för andra som påträffas i nöd (sjölagen 6 kap. 6 §). Plikten gentemot den egna besättningen kanske kan aktualiseras för tävlings­roddare t.ex. om båten kantrar och någon roddare fastnar under vattnet för att en s.k. quickrelease inte fungerar. Vid kollision med annat fartyg omfattar rädd­ningsplikten också motpartens fartyg, som jag snart kommer att utveckla.

**Sjöfylleri**

Riksdagen har under lång tid ägnat stor uppmärksamhet åt *sjöfylleri*, som man har velat likställa med rattfylleri och bestraffar hårdare än i andra länder. En promillegräns – i praktiken närmast för skepparen – infördes 1999 för grovt sjö­fylleri, följd 2010 av en 0,2-gräns för vanligt sjöfylleri på vissa fartyg. Som ex­empel härnedan visar *kan* denna lagstiftning beröra även roddare.

 Vid påtaglig berusning har folk i roddbåtar straffats även före promillegräns­erna. Grovt sjöfylleri enligt 1999 års promilleregel har bestraffats även för rod­dare. [[5]](#footnote-5) Den nya 0,2-gränsen för vanligt sjöfylleri – vilken en lättviktare kan upp­nå redan efter en butelj öl – gäller för snabbare motorbåtar och för fartyg över 10 meters längd (sjölagen 20 kap. 4 §), varav det senare tydligen berör en del roddfyror och alla åttor. Något exempel på tillämpning av den regeln för roddare har jag dock inte sett. Däremot kan en uppmätt alkoholhalt ha betydelse för bedömningen av *ansvar vid sjöolyckor*, såsom kommer att upptas vid diskus­sionen av kollisioner härefter. Här bör slutligen noteras att berusningsansvar kan ådömas även för narkotikapåverkan (sjölagen 20 kap. 4 § 2a st).

**Sjövägs- och kollisionsregler**

Sjövägsregler om hur man ska färdas i förhållande till andra sjöfarande regleras internationellt i den s.k. COLREG-konventionen, som gäller i nästan alla länder och hos oss kompletteras av en del specialregler för inlandsvatten, allt uttryckt i de s.k. Sjötrafikföreskrifterna (Jure 2016). Regleringen av *väjningsplikt* är speci­fikt preciserad för motor- och segelfartyg, medan mer allmänna förhållningsreg­ler gäller gentemot och mellan roende, närmast en allmän skyldighet att iaktta *gott sjömanskap* (COLREG 2a), vilket i praktisk tillämpning tolkas som krav på vanligt gott omdöme; härtill kommer ett påpekande (COLREG 2b) om behovet av hänsyn mot vissa fartyg – inte minst roddbåtar och motsvarande – som kan ha svårt att väja.

 Det senare illustreras avett fall med en deltagare i kappseglingen Tjörn Runtsom ägnade hela sin uppmärksamhet åt seglingen och inte såg eller brydde sig om en från styrbord korsande kajak som blev nedseglad och välte. I disciplin­ärende inför Svenska seglarförbundet (*Tjörnrunt 1*) menade seglaren att det öm­sesidiga hänsynstagande som bestämde väjningsplikten borde innebära att han såsom deltagare skulle få ägna hela sin uppmärksamhet åt seglingen medan ka­notisten såsom åskådare borde hålla sig undan. Men seglarförbundet klargjorde att kappseglingsreglerna inte gäller gentemot utomstående och att seglaren enligt COLREG 2b om sjömanskap och regel 18 om fartyg med begränsad manöver­förmåga borde ha gjort den lilla luffning från idealkurs som krävts för att undgå kollision.[[6]](#footnote-6)

 Den vanligen låga hastigheten hos en roddbåt liksom dess normalt mindre storlek och bräcklighet talar för en hänsyn som kan grunda en preferens i förhål­lande till en kolliderande motor- eller segelbåt; så beträffande straffansvar för motorbåt som välte en utriggad tvåa i Djurgårdskanalen[[7]](#footnote-7); jfr friande dom i ett tidigare mål där en mötande sightseeingbåt endast skrapat mot en åtta i samma kanal.[[8]](#footnote-8) På liknande sätt underlägsen är ofta en småbåt med motor som dörjar i några knop och i det läget inte har stora möjligheter att väja för en snabb motor­båt; för en kollision utanför Hamburgön i Bohuslän fälldes en formellt berättig­ad motorbåtsförare som från styrbord påkört en dörjande fiskare fastän ingen­dera sett den andre,[[9]](#footnote-9) vid påkörning av en dörjande vid Lyr i samma landskap fästes ingen vikt vid den dörjandes position i den led där den påkördes av en snabb motorbåt,[[10]](#footnote-10) medan för en liknande påkörning utanför Åmmeberg i norra Vättern den slutliga hovrättsdomen lade delansvar på föraren till den överkörda långsambåten vars förare både legat fel i leden och i panik försummat sin form­ella väjningsplikt (*Åmmebergsfallet*).[[11]](#footnote-11)

 De båda Djurgårdsfallen härovanillustrerar problem med *trånga farvatten* som kanaler och åar där smala utriggare finner lämpliga vatten. Där kan man få plötsliga möten, eventuell sugning från mötande större fartyg, och åror och rig­gar är utsatta för att skrapas av mötande båtar. Särskilda svenska inlandsregler (TSFS 2009:44 bil. 2) föreskriver att i passager där fartyg inte kan mötas utan kollisionsrisk ska det senast anlända vänta tills den andra hunnit passera, samt att fartyg som ska ha en vissla (gäller alla över 12 m längd alltså även roddbåt­ar!) ska avge ett långt signalljud inför ankomsten till en sådan passage.

 Ett skäl att lägga ansvar på en roddbåt kan vara *mörker* och även *dimma*, där en normalkörande motorbåtförare kan ha svårt att se en långsam småbåt. I mör­ker gäller för ”fartyg under rodd” att det *får* föra den belysning som är föreskri­ven för segelbåtar, dvs. ett vitt akterlig ljus och föröver rött åt babord och grönt åt styrbord, lämpligen som kombinationslanterna, men att det i varje fall *ska* *medföra* en lampa med *vitt ljus* som kan riktas mot ankommande fartyg (COL­REG 25 d2). Med hänsyn till tävlingsroddbåtars betydande längd bör man för i varje fall längre sådana inte nöja sig med ett enda ljus; FISA hänvisar till lokala regler men anvisar att alla båtar i mörker bör ha ett ljus akterut och ett förut; det senare bör lämpligen vara en kombinationslanterna som nyss beskrivits. Vid risk för dimma bör något slags *signalhorn eller visselpipa* medföras även på båtar under 12 m längd.

**Allmänt om ansvar**

Ansvar kan som vi sett läggas både på den som ror, då mest för försummad sä­kerhet, eller på motsidan, och då mest hos en kolliderande motorbåt. Ansvar ut­krävs vanligen inför domstol, vartill denna framställning begränsar sig.

 Ansvar görs gällande av samhället genom åklagare i *brottmål* men kan dess­utom utkrävas av en skadelidande såsom *skadestånd*, som huvudregel i *tvistemål* (*civilmål*). Skadestånd kan dock också utkrävas i brottmål, genom åklagaren el­ler såsom särskild *målsägartalan*. De olika metoderna har betydelse för utsikter­na till framgång men också för risken att bli belastad med rättegångskostnader.

 För fällande dom *i brottmål* tillämpas *beviskravet* att det är ställt *utom rimligt tvivel* att den åtalade begått brottet. Samma höga beviskrav och samma bevis­ning används för skadeståndskrav som framställs i brottmålet (Rättegångsbalken RB 29 kap. 6 § 3 meningen), och blir den åtalade frikänd i målet, är kravet slut­ligt förlorat pga. domens rättskraft (RB 17 kap. 11 § 3 st.). För framgång *i tviste­mål* krävs att talan är ”styrkt”, vilket ses som mer än bara övervikt för det som påstås,[[12]](#footnote-12) men inte ett lika högt beviskrav som i brottmål. Skillnaden framgår i skadefallet om en ny racerbåt *Scarabfallet*, där den åtalade som kört och vält med båten frikändes i brottmål om vårdslöshet i sjötrafik och vållande till *kropps­skada* och därmed också från skyldighet att ersätta sådan skada,[[13]](#footnote-13) men där samma domstol jämte överdomstolar gav skadeersättning i ett separat tvistemål om *sak­skada* avseende bärgning och reparation av båten. [[14]](#footnote-14)

 Ett sådant särskilt skadeståndsmål medför dock också en risk för att drabbas av *rättegångskostnader,* som målsäganden i brottmål vanligen undgår. Det gäller dels om den krävande förlorar målet (Rättegångsbalken 18 kap. 1 §) men även om motparten inte kan betala, såsom visas i nyssnämnda **fall 17,** där skadegör­aren lät sätta sig i personlig konkurs då han förlorade i Högsta domstolen!

**Straffansvar**

Straff för *vårdslöshet i sjötrafik* som föranleder skada är, enligt sjölagen 20 kap. 2 §, böter eller fängelse i högst sex månader, men i praktiken helt dominerande är dagsböter, anpassade till brottet och den ansvariges inkomst. I ett fall från Stockholms skärgård,där en motorbåt kört på en stillaliggande roddbåt med tre fiskande, argumenterade den välbeställde motorbåtsägaren för att det yrkade dagsbotsbeloppet var omåttligt för den begränsade skada som uppstått, men domstolen utmätte 50 x 700 kr med påpekande att det var ren tur att skadan blivit så måttlig.[[15]](#footnote-15) Vid försvårande omständigheter kan fängelse förekomma, så mycket som sex månader där en motorbåtsförare provocerad av kanotisters brist på belysning motorskvätt dem och avsiktligt kört på en av dem (*Handenfallet*).[[16]](#footnote-16)

 För *grov vårdslöshet i sjötrafik* anger det anförda lagrummet en straffskärp­ning på upp till två års fängelse, men straffskärpning kan dessutom följa som effekt av verkningar som grundar särskild straffbarhet såsom för *vållande till annans död* och *vållande till kroppsskada*, vilket kan ha betydligt högre straff­värde (Brottsbalken 3 kap. 7 och 8 §§). I ett mål om en motorbåts påkörning av en roddbåt i en insjö (*Siljanfallet*), där den påkörande varit starkt berusad och dessutom kört vidare efter den dödsvållande kollisionen, utdömdes ett års ovillkorligt fängelsestraff. [[17]](#footnote-17),

**Skadestånd**

Skadeståndsansvar regleras i sjölagen 8 kapitlet, som upptar principerna från 1910 års Brysselkonvention om ämnet. Reglerna behandlar *fartygsansvar* utan hänsyn till vem ombord som orsakat en skada. Huvudregeln, i 8e kapitlets 1 § 1 st., är att om ett fartyg får skada i kollision med ett annat, så ska skadan ersättas av det fartyg som *orsakat skadan genom vållande*; visas vållande på ömse sidor ska enligt paragrafens andra st. varje sida svara efter förhållandet mellan de be­gångna felen; jfr det ovannämnda Åmmebergsfallet där ett visst ansvar lades på den långsamma småbåt som gått på fel sida av leden och vars förare paralyserats av synen av den mötande snabb-båten. Om de ömsesidiga felen inte anses kunna graderas, ska vart fartyg bära halva skadan (lagrummets 2 st. slutet), och om ing­et vållande bevisas får vardera sidan svara för sin skada (sjölagen 8 kap. 2 §).

 En för oss rätt udda regel är att om egendom tillhörig någon utomstående skadas på någondera fartyget får dess ägare ersättningskrav mot vardera av de in- blandade fartygen i samma proportion som de felat utan ytterligare ersättnings­rätt mot det andra (*delat ansvar*, sjölagsparagrafens 3 st.). För personskadekrav görs ingen sådan uppdelning (*solidariskt ansvar*, samma lagrum).

 En skadelidande kan dock välja att enligt skadeståndslagen kräva ersättning individuellt av den vållande personen på motsidan.[[18]](#footnote-18) Detta är normalt efterspel vid vanliga båtkollisioner, och ansvaret delas då genom *jämkning* av den skade­lidandes krav, bl.a. när denne själv har varit medvållande. Sådan jämkning sker för *personskada* bara om den skadelidande uppsåtligen eller genom grovt med­vållande är delaktig i skadan men sker vid *sakskada* efter graden av ömsesidigt vållande (skadeståndslagen 6 kap. 1 § 1 st. resp. 2 st.), som visas i Åmmebergs­fallet härovan.

Ersättning för personskada kan i övrigt bestå av olika delar. I normalfallen ersätts direkta kostnader för *sjukvård, förstörda kläder* o.d. samt *förlorad arbets­förtjänst*,[[19]](#footnote-19) samt därutöver *sveda och värk*, när det kan påvisas.[[20]](#footnote-20) Vid allvarligare och uppsåtliga brott ges också ersättning för *kränkning,* som för hot och avsikt­lig påkörning i Handenfallet härovan. Vid *dödsvållande* kan närstående till den döde kräva skadestånd, så i Siljanfallet vid fn 17 härovandär den påkörde dött omedelbart av kollisionen, och i Åmmebergsfallet**.**

**Oegentlig kollision**

Reglerna om kollision ska enligt sjölagen 8 kap 3 § tillämpas även då ett fartyg genom sin manövrering eller liknande orsakar skada på ett annat utan egentlig sammanstötning. Exempel är svallskada på båtar **s**om nämnts under sjövärdig­hetskrav härovan, medan skada på land eller bryggor behandlas enligt icke-sjörättsliga regler; ett annat exempel är färd som stör ett annat fartygs passage och därigenom tvingar annan sjöfarande till en skadlig avvikelse (så ett litet last­fartyg Hellevik utanför Stavsnäs), något som även en roddbåt kan föranleda.

**Den kolliderandes räddningsplikt mm**

Avslutningsvis upptar sjölagens kollisionskapitel den kolliderandes plikter efter kollision, närmast en räddningsplikt och en plikt att identifiera sig. Åsidosätt­ande av dessa skyldigheter är straffbart.

 Räddningsplikten innebär inte bara, som befälhavarens allmänna räddnings-plikt i sjönöd enligt sjölagen 6 kap. 6 §, en skyldighet att rädda människoliv, utan i kollisionskapitlet föreskrivs en specifik plikt att lämna all möjlig hjälp även för att rädda själva det fartyg man sammanstött med (sjölagen 8 kap. 4 §). Åsidosättande av skyldigheten straffas enligt sjölagen 20 kap. 7 § med böter el­ler fängelse upp till sex månader och aktualiserades slående i Tjörnruntfallet här ovan, där deltagaren i regattan inte avbröt sin segling sedan han påseglat och vält en korsande kajak, med argumentet att det fanns ”så många andra omkring” som kunde hjälpa kanotisten. [[21]](#footnote-21) I andra fall har en kolliderande helt enkelt gett sig av under förhållanden som innebär eller kan innebära *smitning*, eller medvetet avvikande för att undgå straff.[[22]](#footnote-22)

 I befälhavarens skyldigheter efter kollision ingår också enligt sjölagen 8 kap. 4 § en plikt att *ange det egna fartyget* mednamn, hemort och destination, vilket har försummats i alla de tre nyssnämnda fallen. I Tjörnrunt-falletmenade den avvikande seglaren att dessa krav ändå var uppfyllda för att den nedseglade kan­otisten ifrån vattnet ropat ”jag vet vem du är” och att destinationen var det all­mänt kända målet för seglingen, men tingsrätten menade att även detta var o­tillräckligt. I sammanhanget kan nämnas rättsfallet ND 1993 s. 14 där det inte ansågs tillräckligt att peka på akterspegeln som angav fartygsnamn och hemort.

**Allmän bedömning**

Rodd i dess olika former och kapprodd i synnerhet föranleder sällan någon ska­da på andra farkoster eller något ansvar för utövaren gentemot utomstående. Däremot är utövaren själv utsatt för skada och förlust och har skäl att känna till och tillvarata sina rättigheter mot andra sjöfarare.

 Hugo Tiberg

**Rowboat cases**

**1.** *ND 1972 p. 352 Svea AC Sunnan.* **Vaxholm vessel wake causes damage**

Skipper J *liable* for excess-speedimit damage and non-excess-speedimit damage.

**2.** *Stm 27/1 1981 DB 8/81 PX 81/4 p. 47* **thrown ashore by wake**

Overtaking boat did not see hidden canoe - thrown ashore by wake. – Acquitted.

*Stm DB 22/83 PX 83/10 p. 47* Tug passed Lagnö/Tynningö Strait at speed limit throwing boat ashore waterfilled. - Acquitted.

**3.** *Stockholm B 13724-12 (Silja Festival & Symphony), Svea AC B 5355-13.* **Wake**

Mate and master of large passenger ships with daily departures from Stockholm had exceeded 8 knot speed limit by conducting vessels at 15.2 and 14.4 knots off entry to Stockholm harbour. Civil claim for wake damage from Boghammar Marine was settled. *DC* observed that the acts were punishable both under the MC and the MarTrafOrd and that MC should be preferred. Affirmed by AC.

**4.** *Stockholm DC 26 November 1996 matter B4-3647-96 (Police Boat)* **Canoe upset by wake**

Jet-propelled police boat proceeding at 32-34 knots in free-speed Stockholm outer harbour upset Canadian canoe near shore. The Court observed that canoes are not­ably unstable, that being close to a shallow shore aggravates the situation, & that slowing down would not have helped, as the police boat's wake was about the same at 17 knots and 34 knots. Police boat skipper was acquitted.

**5.** *AC Upper Norrland 25 Sept. 1997 matter B10/97 (Råneå River)* **Whitewater accident**

H, B in a recently started whitewater company on Råne river N Sweden opened the season by a free good-will run for friends/relations: included a rapid clas­sified by Co as cl. 2-3 (”simp­le to intermediate”) but not specially scouted for year’s exceptional waterflow. 14 turned up with *dinghy life-vests* but *not wet-suits/helmets*. B and H sat aft on the 2 boats as steersmen. Com­ing round a bend into the rapid, they ran into a high standing wave with re­versing surface wa­ter (reversal, “vals”), where B’s raft was caught/upset, whereupon the other, trying to avoid the reversal, came sideways into the wave and also capsized. H and B and three young men managed to swim out; 8 were drowned in the reversal or from being numbed in 5° water.

 B and H were indicted for *negligence in sea (water) traffic under MC* & Criminal Code’s manslaughter rule, alleged to have neglected their duties as skippers and to have set aside the proper seamanship required in *Rules of Rafters’ Association*, including fail­ure to require parti­cipants’ proper equipment. They *alleged MC was not ap­plicable*, that they had not been skippers & that rafting rules applied only to commercial rafting, which the present trip was not, and that those on board had been informed that parti­cipation was at their own risk.

 DC (lay assessors contra judge) acquitted. – ***AC*:** (1) *MC applies*, esp. with so many pas­sengers. (2) H as co. owner and steersman of one raft *was master* under MC; B, who alleged no leader had been appointed, held as steersman to have been *master on his raft*. (3) Proper sea­manship was indicated by *rafting rules*, which had been set aside in respect of the *equip­ment* and *lack of scouting* the rapid, improperly classified for spring water. (4) In­forming ignorant partici­pants that they were running at their *own risk* was *no excuse*. Both accused were sentenced to fines and conditional imprisonment. – No leave to *SC 10t Dec.1997, B 4209*.

**Comments:** MC applies to *sea and fresh water alike* though the legislator had mostly com­mercial sea shipping in mind. The principle that there must be a ***master*** *on every vessel* is pre­sumed but not stated in MC Ch. 6 and has been *set down in* *motorboat cases*, in which the general presump­tion has been that the master is the person *steering*. Under MC 6:1 and 6:2 the master is respons­ible for seaworthiness including safe equipment & safe naviga­tion, and failure is punishable under MC 20:1 and 20:2. This case is the first on whitewater rafting where it was disputed whether mas­tership rules would be applic­able, but the decision indi­cates that the presence of one person with entire command is especially essential in this activity.

**6.** *Nacka DC 20 Feb 2001 matter B 2579-00.*  **Boater’s alcohol liability**

V was passing through a frequented strait in his 8–9 knot *rowboat with 9-hp outboarder*. He was found asleep with with 1.58 °/oo blood *alcohol*, the boat circling slowly*.* The court re­marked that the corresponding road rule is not applied to mopeds and that this boat was *like a moped*. V was sentenced only for *ordinary marine intoxication* (not gross) to fines.

## **7.** Handen 3 Apr 2002 B 211-02, Svea AC 29 Apr 2003 B 4828-02, SC 17 July 2003 B 2166-03 **Motorboater’s culpable conduct & death threats**

On a quiet summer night, two experienced kayakers met a motorboat in an op­en archip­elago bay. The motorboat soon returned, its driver shouting and threat­ening to kill them. Tilt­ing his engine to splash water, he tried repeatedly to ram them and drove over the fore part of one of the kayaks. The kayakers were in death agony until the boat final­ly left. Indicted for serious illegal threatening and gross negligence in sea traffic, boat own­er B alleged having come back to inform the paddlers of the risk of moving without lights and having warned them that they might die. Accepting the kayakers’ more consistent version *DC* sentenced B to *6 months prison*, award­ing the kayakers damages for mental anguish and canoe damage in a total amount of SEK 54,500. – *AC* affirmed, and *SC* denied leave to appeal.

## **8.** Mora DC 25 March 2003 B 1384-34, Svea AC 22 June 2004 B 3224-03

**Alco-motorboater killing rower – penal (and civil) liability**

Mats P had been conducting his inboarder cabin boat near Nusnäs on lake at 22 knots and having at the time a blood alcohol of at least 2.32 °/oo. He *hit a rowboat in which Lennart E was killed* by head injuries and drowning. Indicted for gross *marine intoxi­cation*, gross neg­ligence in sea traffic and manslaughter Mats P admitted the facts but left the decision of the gravity to the court’s decision. He had drunk a consider­able amount of alcohol but did not feel intoxicated. He had misnavigated and was looking at a chart, when he sudden­­ly saw the row­boat in front. He tried to steer off,but too late. He backed up to the oth­­er boat and saw a man lying lifeless. He was shocked, and neither he nor friends went into the smaller boat to check the condition of the man on board. Another boater soon came out and informed them that the rowboat man was dead; he also called the police who soon arrived. – *DC* found that Mats P’s blood alcohol concentration alone made the offence gross. In addition, the size, weight & en­gine capacity of Mats P’s boat and his duty as its driver made intoxication a tangible safety danger. Mats P has shown bad seamanship in driv­ing the boat at high speed intoxicated and without proper observation of the water in front of him, all of which renders his negligence gross. The same applies to the intoxication charge & that of manslaughter. *DC* determined the sanction as one year’s prison (+ 35,000 damages and 25,000 pain & suffering). Appealing, Mats P de­manded conditional sentence. – *AC*, while recognising that a prison sentence would impede Mats P’s business, affirmed. – *Final*.

## **9.** Nacka 14 May 2003 matter B 90-03 **Motorboater hitting rowboat fined**

At entrance of canal Gyltholmen-Hägerö, a *motorboat ran into a drifting row­boat* with 3 persons fish­ing. The motorboat driver admitted negligence in sea traffic but said the high dayfine amounts measured to his income would be excessive. The court said, as the rowboat was damaged and much severer effects might have resulted, there was no ground to set downfines. The boat dri­ver was sentenced to 50 dayfines of 700 crowns (no civil claims raised.) – *Final*.

 **10.** *Nacka DC 7 Nov. 2007 matter B 640-07.* **Rower’s alco-liability**

Berndt J had been *rowing* his small boat on Erstaviken creek. He had drunk beer during the day and lay down in the boat to rest. When it got darker he rowed to a nearby boatyard where he pro­fessed to have drunk a bottle of red wine and fallen asleep. Witness W stated that the man had been passing outside his shore shouting wildly and had then drifted in the middle of the creek. W then went out to see if anything was wrong and *found the rower dead drunk* and telling him to go to hell. Since there is much traffic in the creek, W called the police who caught the rower after he had rowed ashore and measured a blood alcohol concentration of 1.26°/oo. – *DC*. For the present offence and for unauthorised carrying of knives, he got conditional sentence plus substantial fines. – *Final*. (Earlier cases PXTR 1979:2 and 3.)

**11.** *SSF Penalty Committee 2 Oct. 2008 no. 1/2008* **Sailboat capsizing kayak**

SSF is the Swedish Sailing Federation, head of all organised sail racing in Sweden. Tomas R, participating with his 36-foot Omega in the 2008 annual Round-Tjörn regatta, ran over an un­involved kayaker and continued racing with the capsized kayak in his wake. The incident was reported to the racing committee and thence to the SSF Penalty Committee. The Omega 36 sailboat had been reaching on a port tack at some 2–3 knots. Seeing three kayaks in front of him he had tried to sail between the last of the two but had hit the last one and capsized it. Intent on the race he had continued without regard to the capsized paddler. – *The Committee.* In relation to a non-participant the navigation of a racing sailor is governed by COLREG and not the racing rules agreed between participants. Under COLREG, the sailor’s relation to oth­er that sailing and power vessels is governed by Rule 2 on (a) observation of ordinary sea­manship and (b) consideration of vessels’ limitations. For all vessels, avoidance action under Rule 8 must be taken in ample time and clearly to avoid a close-quarters situation. Tomas R has been in breach of these rules. He has alleged having the right of way against the kayak, but even under that incorrect assumption he could have avoided the situation by early action under Rule 71 (a) and should have done so by luffing up under Rule 17 (b). Under MC 8:4 Tomas R as involved in a collision also had the duty of rendering all necessary assistance to the other vessel and of informing the other of his vessel’s name, home port and destination. While the latter duty may be dispensed with by the kayakers shouting that they had identified the Omega and clearly knew its destination, the failure to offer assistance is obvious. Tomas R was disqualified from further racing during one year from the decision. – *Final.*

Comment: The question of power and **sailing boats’ duties** against rowboats and canoes is a regular brain-racker in boating courses and well elucidated by the Committee. As for assis­tance duties the skipper of any vessel according to MC 6:2 paragraph 2 bears a general duty at all times of **rescuing *persons* in distress**, but the duty under MC 8 is extended to ***vessels –*** own & other*.* Important that participation in a **race** never excuses setting aside safety rules.

**12.** *Uddevalla 19 Nov. 2009 matter B 1763-09* **(Sailboat/kayak, rescue duties)**

Tomas R, participating with his 36-foot Omega in the 2008 annual Round-Tjörn regatta, ran over a kayakist and continued racing with the capsized kayak in his wake. The incident was reported to the racing committee and thence to the SSF Penalty Committee, which penalised Tomas R, as related in the last issue of these Reports. The matter was also reported to the police, and Tomas R was *indicted for absconding*from the scene of the accident. – DC. Tomas R has stated his impression to have been that the kayak had hit him and capsized. There were many boats around, and Tomas R had the impression that the kayakist was not in distress. – DC. MC 20:8 provides that if a person involved, “*with or without fault”,* in a maritime accident leaves the site of the ac­cident without compelling reasons or otherwise omits to take the measures reasonably called upon or evades giving his name and address or information concerning the event, he is punishable under the section. The prosecutor has not invoked the severer section 7 dealing with distress, there is no doubt that there was a maritime accident and that Tomas R had reason to anticipate injury to the kayakist and damages to the kayak. He had no compelling reasons to leave, and his identification actions are also insufficient according to the provision. Sentence thirty dayfines.

*Comment:* The question of power and sailing boats’ duties against rowboats and canoes is a brain-racker in boating courses and well elucidated by the Committee. As for assist­ance duties the skip­per of any vessel according to MC 6:2 paragraph 2 has a duty at all times of **rescuing *persons*** in distress, but the duty under MC 8 is extended also to the **other *vessel****.* Important that particip­ation in a **race never excuses** setting aside safety rules.

**13a.** *Stockholm 2110 1982 DB 356 mål B 68/81* ***Djurgård Canal I***

Sightseeing boat Delfin approaching canal bridge slowed down to lowest steer­ageway speed for out­rigger 8 waiting on its sb side but came somewhat over middle line & scraped an outrigger. HELD not disproved that bottom rocks may have justified the course; lack of skill but not sea traffic negligence.

**13b.** *Stockholm 14 June 2017 B 22841-17* **Djurgård Canal II**

S conducted a mb in Djurgård Canal Stockholm failing to concentrate while listening to music; collided with (oars/rig of) a light 8 x 0.5 m rowing boat upsetting it with 2 rowers falling into water. 40 x 50 dayfines. No boat damage shown. - (Very unclear court presentation.)

**14.** *Uddevalla 3 May 2011 matter B 880-10, West Sweden AC 7 July 2012 matter B 2735-11, SC 13 March 2012 matter Ö 3539-11* **Slowboat trolling**

Magnus Å had been conducting his 9-ton Skorgenes 375 motorboat in a southerly direction at some 18-20 knots outside the island of Hamburgön on the Swedish West Coast. In a SW direction Bengt A was trolling for fish at 1-1.5 knots in his 5.7-metre open wood fishing boat. They were both experienced boatmen, Magnus Å having a class 8 boatmaster certificate. Although a clear day, Magnus Å failed to see the fishing boat, while Bengt A, baiting his hooks, was not watching. The Skorgenes rammed the smaller boat on its starboard quarter, severely injuring Bengt A, who will never be able to walk freely again. Magnus Å, being alone indicted, appears to have alleged that Bengt A’s boat must have been swerving starboard, as he would have seen it otherwise. - DC. It is clear that Magnus Å - who had a free vista for a long way before the collision - had insufficient lookout and was thus in breach of COLREG rule 5. For causation of bodily injury and negligence in sea traffic he is sentenced to 100 x 640 fines. - AC. Leave is given not on the question of fault but only on the question of fine amounts, Magnus Å claiming to have an annual income of only 68,000 SEK. While this was consistent with Magnus Å’s living conditions and annual tax returns, there was reason for reducing the daily fine to 310 SEK. – SC, to which Magnus Å appealed the decision to deny trying the question of fault, denied leave to try that matter.

**15.** *Uddevalla 15 Apr. 2009, T 3367-07. T 3368-08, T 3369-09, W Sw AC 14 Sept. 2009, T 2498-09, SC 11 Dec. 2009 Ö 46768-09* **Lyr, slowboat trolling**

On its north end Lyrön Island is surrounded by Tångesund on its west side and Lyrösund on its east side. A, with two friends and children, was coming in a small *open boat up Lyrösund at some 2 knots with trolling line* in the water. At the north end of the island he turned south against Tånge­sund crossing the middle line of the channel and heading for the island’s west side. They saw N’s fast Nimbus coming up on the west side but estimated that this boat would pass their starboard side with a margin of 25-30 metres. N however turned starboard into their starboard side. N did not see boat A before collision. A has invoked COLREG rule 5 of pro­per look-out at all times, rule 7 of using all available means of determining the risk of colli­sion. N has invoked rule 8 a and d of positive action in ample time action resulting in passage at safe distance, 9a of keeping one’s starboard side in a narrow channel, rule 15 of keeping away from a starboard vessel on a crossing course, rule 16 on a give-way vessel’s duty to take early and substantial action to keep well clear and rule 17 on the right of taking early action if the other vessel does not. – DC. N’s starboard turn was intended to round the N side of Lyrön to proceed into Lyrösund. N ought to have seen the small boat and may not commence his turn without observation. N is thus at fault for the collision. The channel is about 450 metres wide at the collision place and is not a narrow channel obliging A to stay on the star­board side. A’s sudden starboard turn is shown on his GPS record and is only due to bad lookout, that placed the vessels in a collision situation. The blame is *wholly* on N, who must cover all damage & injury. – *Leave refused in AC and SC.*

**16.** *Örebro 12 Dec 2008 B 2634-06, Göta AC 4 June 2009 B 147-09, SC 27 Oct 2009 B 3200-09* **Åmmeberg, liabilities for motor/rowboat death collision**

Lake Vättern in its N part narrows into some creeks, one extending NE to Åm­meb­­erg to which leads a channel marked by buoys. Towards the head of the creek joins a S. side creek. E, at *about 5 knots in his small outboarder rowboat with 4 passengers* was proceeding N up the S creek, then turned W towards a green buoy mark­ing the channel, then having reached that buoy turned port/SW into the channel. At that point, R in his centre console boat was coming in the opposite direction at abt 20 knots, veering slightly starboard towards the buoy to stay on that side of the chan­nel. The weather was clear & waters a few hundred metres wide, width between the buoy and nearest island being abt 180 metres. Immobilised with fright on seeing the fast boat at 100–150 metres, E has no further memory, while R did not see the small boat until collision was unavoidable. R’s boat ran over E’s, killing one girl on onboard, injuring the others and demol­ishing the boat. – *DC*. R having caused the accident by insufficient lookout, gets conditional sentence & must pay full damages for all losses on E’s side. –  ***AC.*** While the channel is narrow in sense of the colli­sion rules, obliging both boats to keep starboard, this does not relieve R from lia­bility for insufficient lookout. His boat seems to have run over E’s dia­gonally, and no veer on E’s side seems to have misled R. Consid­ering E’s speed of 4–5 knots & R’s collision speed of abt 18 knots, R is sentenced according to DC judgement for negligence in sea traffic, manslaughter and causation of injuries.

**Damages**: *Passengers* and *relatives of the dead girl* are entitled as third parties to full damages from R. As for *set-down of E’s claims due to own fault,* full damages are due for his *personal injuries* since E is not guilty of gross negligence or intentional fault, (Tort Act ch.6:1). But for *material damages,* having been on *wrong side of the nar­row channel* and *not reacting* for some 10 seconds that he must have seen the other & not veering sb acc. to rule 16, for which his boat’s slowness is no excuse, these damages are set down by 1/3. – One dissent on the latter question. – *SC. Leave refused.*

*Comment*. The channel, leading to Åmmeberg, has today practically only small-boat traffic. The waters are quite wide, and the stated breadth of 180 metres is that be­tween the first-mentioned buoy and a N island. Visibility is not barred by surround­ing land. To regard this as a narrow channel in the COLREG sense seems contrary to practice and the purpose of the narrow channel rules.

**17.** *Attunda 7 May 2014 B 72298-13; Attunda 8 June 2015 T 4163-14, Svea AC 19 May 2016 matter T 6352-15, SC 20 April 2017**T 2947-16 NJA 2017 p. 371 (Scarab)* **Proof required in civil action**

Invited by neighbor B to come along in B’s new Scarab motorboat, K asked whether he might try steering & then speeded up unexpectedly, capsizing the boat, causing injuries and severe damage to the yet uninsured boat. Indicted before DC K was *acquitted* on ground of the boat’s unex­pected steering re­sponse, and *injuries claims were consequently denied*. In B’s separate *civil suit for damages*, all instances held it proved “with the preponderance required for a civil action” that TK *negligently caused the damage and was liable* for a ½ mill. compensation. However, K was declared bankrupt, so B has had to bear both repair costs and his own considerable legal costs.

**18.***Uddevalla TR:s dom 2010-10-19 nr T 5201-09* **Burden of proof civil action**

Att hålsågsprov i en ny segelbåt visade släpp mellan provets plastskikt var en trolig indikation på allmän delaminering men inte tillräckligt som bevis härom.

(A holesaw disc from a new sailboat showing non-cohesion between layers held to be a likely indication of general delamination but not sufficient proof of it.)

**19.** *Stockholm DC 8th* *div. (from PXTR 1979)* **old intox. cases, both fined**

DB 33/78: Intoxicated on floorboard in drifting rowboat off jetty at Mälarhöjden

DB 2/79: Conducted canoe intoxicated “off bathing beach in Stockholm”.

**20.** *Catilo* v. *Alexandria Crew Boosters,* CA DC 2007 **US case on coach safety**.

Rowing coach in tender boat drowned having according to practice used neither life vest nor safe­ty lanyard to outboard engine. Dispute with parents settled, Club *accepting recom­mendation* of such safety practices, said now to be stan­dard in USA.

1. Så dispaschen ND 1999, 38 *Para Bravo* och Svea HovR i ND 2014, 55 *pråm R 10*. [↑](#footnote-ref-1)
2. Hovrätten för övre Norrland 25 sept 1997 B 10/97. [↑](#footnote-ref-2)
3. Stockholm DB 8/81, På Kryss & Till Rors (fortsättningsvis *PX*) 1981/4 s. 47 (ej ansvar för omkörande båt som ej sett kanot kastas upp på land), Stockholm DB 22/83 PX 1983/10 s. 47 (ej ansvar för bogserare som passerade ett sund i tillåten fart vilken kastade roddbåt på land), Stockholm 26 nov. 1996 B4 3647-1996 (ej ansvar för polisbåt som på ej begränsat område med 34 knop passerat och vält kanot, då minskning till 17 knop endast skulle öka svallet); men Svea HovR i ND 1972, 352 (Vaxholmsbåten *Sunnan* svarade inte bara för överskridande av fartbegräsning utan även för onödigt svall vid tilläggningar inom fartbegreänsningen). [↑](#footnote-ref-3)
4. Härom kan hänvisas till ett endast på Nätet refererat fall *Catilo v. Alexandria Crew Boosters*  *& US Rowing*, som anges ha förändrat amerikansk praxis på området. [↑](#footnote-ref-4)
5. Två fall i Stockholms TR, DB 33/78 PX 1979/2 s. 21 (drev utanför Mälarhöjden sovande på durken), samt DB 2/79 PX 1979/3 s. 81. [↑](#footnote-ref-5)
6. Svenska Seglarförbundets disciplinnämnd 2 okt. 2008 nr 1/2008. [↑](#footnote-ref-6)
7. Stockholm 14 juni 2017 B 22841-17. [↑](#footnote-ref-7)
8. Stockholm 21 okt. 1982 DB 356 i mål B 68/81. [↑](#footnote-ref-8)
9. Uddevalla 3 maj 2011 B 880-10, med överprövande endast av dagsbotsbelopp. [↑](#footnote-ref-9)
10. Uddevalla 15 apr. 2009 T 3367-07, T 3368-08, T 3369-09, ej pt i överrätter. [↑](#footnote-ref-10)
11. Göta HovR 4 juni 2009 B 147-09 ej pt i HD. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ett uppmärksammat fall i Båtsverige är köpmålet Uddevalla 19 okt. 2010 T 5201-09 *HR 34*, där köparen av en ny segelbåt vid hålsågning för en skrovgenomföring fick ut en borrtrissa med släpp mellan skikten och yrkade hävning för att båten måste vara delaminerad. Tingsrät­ten menade att påståendet visserligen var troligt men inte bevisat varför kravet avvisades; parterna förliktes sedan med leverans av en ny båt. [↑](#footnote-ref-12)
13. Attunda 7 maj 2014 B 72298 *Scarab 1*. [↑](#footnote-ref-13)
14. Attunda 8 juni 2015 T 4163-14 och Svea HovR 19 maj 2016 *Scarab II*; en överprövning i HD,NJA 2017 s. 371 begränsades till en fråga om eventuell verkan av att båten var oförsäk­rad. [↑](#footnote-ref-14)
15. Nacka 14 maj 2007 B 90-03 (plats var kanalen vid Gyltholmen-Hägerö i mellanskärgården). [↑](#footnote-ref-15)
16. Handen 3 april 2002 B 211-02 fastst. Svea HovR 29 april 2003 B 4828-02, ej pt i HD. [↑](#footnote-ref-16)
17. Mora 25 mars 2003 B 1384-02 Svea HovR 22 juni 2004 B 32124-03. [↑](#footnote-ref-17)
18. Se NJA 2013 s. 51, HDs dom pkt 11 och 12. För sådan talan gäller 10-årspreskription, till skillnad från tvåårspreskriptionen i sjölagen 19 kap. 1 § 1 st pkt 1, jfr Nyköping 28 juni 2011 B 194-11, och senast HovR V Sverige 13 juni 2016 T 2077-15 *Klosterviken*. [↑](#footnote-ref-18)
19. Exempel Lyr-fallet i fn 10. [↑](#footnote-ref-19)
20. En påtaglig risk vid motorbåtskollision är att falla i vattnet, varvid smärtsam propeller­skärning är en påtaglig risk; om sådan Bollnäs TR DB 245/95 i mål B 446/94 samt Nacka 21 sept. 2006 mål B 2374-04 huvudsakl. fastst. Av Svea HovR 14 sept. 2007 B 8072-06. [↑](#footnote-ref-20)
21. Den frågan upptogs genom stämning i Uddevalla TR 19 nov. 2009 mål B 1763-09. [↑](#footnote-ref-21)
22. Jfr Handen- och Siljanfallen i fnn 16 och 17 härovan. [↑](#footnote-ref-22)