

**Alla namn är fingerade**

**YRKANDEN I HOVRÄTTEN**

**Pelle** och **Maria** har yrkat att åtalet skall ogillas.

Åklagaren har bestritt ändring.

**UTREDNINGEN I HOVRÄTTEN**

Hovrätten, som den 8 februari 2002 meddelade prövningstillstånd i målet, har med stöd av 51 kap. 13 § andra stycket 3 rättegångsbalken avgjort målet utan huvudförhandling.

Utöver den skriftliga bevisning som åberopades vid tingsrätten har **Pelle** och **Maria** i hovrätten åberopat viss ytterligare skriftlig bevisning, bl.a. utlåtanden daterade den 21 augusti och den 17 december 2001 av sjörättsprofessorn Victor Hugo samt en skrivelse från Sjöfartsverket av den 19 mars 2002 om tillämpning av vattenskoter- förordningen (1993:1053).

Vittnesförhöret vid tingsrätten med **Doris** har spelats upp från band.

**HOVRÄTTENS DOMSKÄL**

Det är utrett att **Pelle** och **Maria** har använt var sin motordriven vattenfarkost av fabrikat Bombardier Sea-Doo, årsmodell 1990, i vattenområdet i Hideviken invid Slite på Gotland. Den i målet avgörande frågan är om dessa farkoster är vattenskotrar i vattenskotterförordningens (1993:1053) mening.

Enligt 1 § förordningen definieras en vattenskotter som "en motordriven vattenfarkost som med allmänt språkbruk *inte kan betecknas som en båt* och som är konstruerad att 1. plana vid framfart och 2. framföras av någon som står, sitter eller ligger på farkosten". Det relevanta i målet är således inte om farkostmodellen med allmänt språkbruk kan betecknas som en vattenskotter - vilket säkert är fallet både i dagligt tal och vid marknadsföring - utan om farkosten enligt allmänt språkbruk även kan betecknas som en båt.

Vid en domstols bedömning av ett straffbuds räckvidd måste alltid beaktas den inom svensk straffrätt gällande s.k. legalitetsprincipen (se brottsbalkens promulgationslag 5 § och artikel 7 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna). Legalitetsprincipen sätter alltså sin tydliga prägel på tolkningen av

straffbestämmelserna. Den medför först och främst att ett straffbud alltid skall tolkas inskränkande, inte utvidgande. Råder tvekan om ett visst handlingssätt faller in under ett viss straffbud eller inte; bör straffbudet i princip tolkas restriktivt, så att handlingen faller utanför.

En förutsägbar och rättssaker bedömning av vattenskoterförordningens tillämpningsområde förutsätter enligt hovrättens mening att båtbegreppet enligt förordningen inte kan tolkas annorlunda än vad som i sjörättslig mening menas med båt.

En rättslig definition av begreppet båt finns i sjölagen (1994:1009). Där sägs att fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas som skepp och att "annat fartyg kallas båt" (1 kap. 2 § sjölagen). Begreppet fartyg definieras inte i sjölagen. Indirekt framgår dock att det krävs skrov och styrinrättning för att ett fartyg skall föreligga (1 kap. 3 § första stycket sjölagen). I 1 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) anges att med fartyg avses varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. I den sjörättsliga doktrinen har begreppet fartyg definierats som "ett sådant redskap, ej alltför obetydligt till storleken, för befordran eller annan drift till sjöss vilket har skrov och konstruktionsmässig manöverförmåga (styrförmåga) men icke tillika kan användas för drift till lands eller i luften" (Christer Rune, Rätt till skepp, 1991 s. 19). Detta synsätt bekräftas även i den utredning som låg till grund för vattenskoterförordningen (Angående vattenskotrar - Delrapport från utredningen om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m., SOU 1992:419). Utredningen uttalade bl.a. att "en vattenskoter definitionsmässigt är en båt" (s. 18).

Av det anförda anser hovrätten att det otvetydigt följer att den i målet aktuella typen av vattenfarkost - som har skrov, konstruktionsmässig flyt- och manöverförmåga samt är av inte alltför obetydlig storlek - enligt sjörättsliga regler och sjörättslig doktrin definitionsmässigt är en båt.

Det kan noteras att i den ursprungliga versionen av vattenskoterförordningen (1993:1053) definierades en vattenskoter som "en motordriven vattenfarkost som är konstruerad alt 1. plana vid framfart, 2. sakna reling och 3. framföras av någon som står eller sitter på farkosten". Först genom en förordningsändring år 1996 (SFS 1996:318) fick förordningen sin nuvarande lydelse som alltså innebär att "*allmänt språkbruk*" i fråga om vilka farkoster som *inte* kan betecknas som *båtar* är avgörande för förordningens tillämpning. Med hänsyn till de höga krav som måste ställas på utformningen av straffbud och mot bakgrund av hur båtbegreppet definieras inom sjörätten kan förordningsändringen synas mindre väl övervägd.

Eftersom de farkoster som Pelle och Maria framfört i sjörättslig mening är att beteckna som båtar är det hovrättens mening att farkosterna även kan betecknas som båtar i allmänt språkbruk. Vattenskoterförordningen är, i sin sedan år 1996 gällande lydelse, därmed inte tillämplig. Åtalet saknar laga grund och skall därför ogillas.

Vid angiven utgång har Pelle och Maria rätt till ersättning av allmänna medel för sina kostnader för försvarare och bevisning i målet. Såvitt avser försvararkostnaderna anser hovrätten, med hänsyn till målets art och beskaffenhet, att den sammanlagda ersättningsgilla försvararkostnaden skäligen bör bestämmas till ett belopp motsvarande ca nio timmars arbete. Var och en av Pelle och Maria bör därför av allmänna medel tillerkännas x kr för sin försvararkostnad.

Yrkade kostnader för bevisning i form av inhämtat rättsutlåtande har varit påkallade för att tillvarata Pelles och Marias rätt och yrkade belopp framstår som skäliga. De skall därför erhålla ersättning av allmänna medel för dessa.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B Överklagande senast 2002-07-24