

The Liability of the Pilotage Company and the Individual Pilot

Keywords: pilot, pilotage company, compensation for damage, liability, vicarious liability, ship owner

Åsa Henriksson

English abstract

The purpose of this article is to examine the liability of the Finnish pilotage company as well as the liability of the individual pilot. These two are practically indivisible. Before 2011, the state had no liability for damages caused by the pilot. Due to recent changes in legislation, the liability of the pilotage company has been expanded. This expansion of liability is a highly topical issue. The pilotage company is a limited liability company that aims for financial profit. Consequently, it should also be responsible for the damages it causes. It is, however, uncertain whether this expansion is sufficient. The pilotage company is today only liable for damages that occur when certain specific conditions prevail, and only to a maximum amount of EUR 100.000 per occurrence. The article also contains a comparison between the regulations of the liability of pilots in the Nordic countries. The liability of the pilots is regulated quite differently in the Nordic countries, although this regulation is grounded on similar laws.

Full article in Swedish

Lotsningsbolagets samt den enskilda lotsens skadeståndsansvar

Nyckelord: lots, lotsningsbolag, skadestånd, skadeståndsansvar, principalansvar, redare

1 Inledning

Sjöfarten är såväl historiskt som ännu i denna dag av stor betydelse för utrikeshandeln i Finland. I takt med att utrikeshandeln under de senaste decen-

nierna kraftigt har ökat har även trafiken i våra vatten gjort det.¹ Flertalet fartyg trafikerar varje dag i de finska vattnen. De finska vattnen med dess rika skärgård är grunt och förhållandevis farligt på grund av det stora antalet grynnor. Det är här lotsen kommer in i bilden. Lotsens främsta uppgift är att främja säkerheten i sjötrafiken och förebygga miljöolägenheter.

En lots är enligt lotsningslagen (21.1.2003/940, LL) 2 § en person som Trafiksäkerhetsverket har godkänt att verka som lots på finska farvatten. Lotsens uppgift är enligt LL 2 § att vid manövrering av fartyg fungera som befälhavarens rådgivare. Lotsen är sakkunnig i fråga om vattenområden samt gällande sjöfarten i Finland. Förenklat kan sägas att lotsen hjälper befälhavaren att styra fartyget i finska farvatten. I detta skede bör även påpekas att det i Finland råder ett lotstväng. Enligt LL 5 § har fartyg, då vissa förutsättningar uppfylls, en direkt skyldighet att anlita finsk lots.

Det har från och med början av år 2011 skett stora förändringar inom lotsväsendet. Lotsningsverksamheten i Finland sköts från och med den 1 januari 2011 av ett statsägt bolag i stället för av det statliga affärsverket Lotsverket.² Bolagiseringen skedde med stöd av lagen om ombildning av lotsverket till aktiebolag 26.11.2010/1008. Orsaken till bolagiseringen är avskaffandet av statliga affärsverk i Finland, på grund av EU-rättsliga hänsyn.³ Idag sköts lotsningen i Finland därmed av det statsägda lotsningsbolaget Finnipilot Pilotage Oy. Lotsningsbolaget innehar enligt lag en statlig specialuppgift.⁴ Bolaget har enligt lagen om ombildning av lotsverket till aktiebolag 1 § till uppgift att tillhandahålla lotsningstjänster samt att fullgöra lotsningsrelaterade uppgifter och skyldigheter stadgade i LL. Det nybildade statsägda lotsningsbolaget har monopol på lotsningen i Finland.⁵

Skadeståndsrättsliga frågor är av stor vikt vid lotsningsverksamhet. Vid lotsningsverksamhet är risken för skador nämligen ytterst stor.⁶ Till exempel

1 Statistik över utrikes sjöfart 2009, s. 9; EU Maritime Pilotage Study 1995, s. 19.

2 RP 214/2010, s. 3.

3 RP 130/2010, s. 3.

4 RP 130/2010, s. 4.

5 En arbetsgrupp på kommunikationsministeriet har dock i sitt utlåtande KM 10/2011, s.1 och 14, konstaterat att det varken finns lagstiftningsmässiga eller faktiska hinder för att öppna lotsningsverksamheten för konkurrens. Ifall verksamheten öppnas för konkurrens krävs dock enligt arbetsgruppen ett utvidgat skadeståndsansvar.

6 RP 214/2010, s. 6.

då ett fartyg stöter på grund uppstår i regel betydande skador. I samband med att lotsverket ombildades till ett aktiebolag ändrades även den finska regleringen gällande lotsningsbolagets skadeståndsansvar. Lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid lotsning regleras skilt från det allmänna skadeståndsansvaret enligt skadeståndslagen (31.5.1974/412, SkL). I denna artikel kommer jag att utreda i vilka situationer lotsen eller lotsningsbolaget är skadeståndsansvarig.

1.1 Syfte, uppläggning och avgränsning

Syftet med denna artikel är att utreda och beskriva lotsningsbolagets och lotsens skadeståndsansvar, samt analysera hur detta har ändrats i och med lagändringen. Jag kommer att granska rättsläget både innan lagändringen 2011 samt efter ändringen. Artikeln behandlar såväl lotsningsbolagets som den enskilda lotsens ansvar. Eftersom regleringen inom sjörätt i viss mån är likartad inom Norden, klarläggas även lotsens och lotsningsbolagets skadeståndsansvar i de övriga nordiska länderna. Därtill behandlas problem som uppstått i samband med lagändringen. Särskilt kommer jag att fokusera på utvidgningen av lotsningsbolagets skadeståndsansvar i samband med den nya regleringen och diskutera huruvida utvidgningen varit tillräcklig.

I artikeln fokuserar jag på lotsningsbolagets skadeståndsansvar främst gentemot redaren, men även lotsningsbolagets regressrätt gentemot den enskilda lotsen behandlas i viss mån. Jag avgränsar mig till att behandla lotsningsverksamhet enbart till den del den utgör myndighetsutövning.

1.2 Lotsens skadeståndsansvar i ett nordiskt perspektiv

Lotsens och lotsningsbolagets, eller alternativt statens, skadeståndsrettsliga ansvar är reglerat på olika sätt i de nordiska länderna. I detta kapitel kommer jag att granska skadeståndsansvaret i Sverige, Norge och Danmark. Jag kommer att i stora drag redogöra för hur lotsens skadeståndsansvar är reglerat i samtliga länder. Däremot finns det än så länge inga EU rättsliga bestämmelser om lotsningsverksamhet.⁷ Det har ändå länge diskuterats inom EU om behovet av gemensamma regelverk gällande lotsning.⁸

⁷ SOU 2008:53, s. 198.

⁸ EU Maritime Pilotage Study 1995, s. 152.

Både skadeståndslagarna och sjölagarna i de nordiska länderna är grundade på nordiskt lagstiftningsarbete och är därför avsevärt likadana. Sjölagarna i Finland, Sverige, Norge och Danmark har nämligen beretts i samstämmighet och är därmed nästan identiska.⁹ Skadeståndslagarna i de nordiska länderna är likaså ett resultat av nordiskt lagstiftningsarbete. Dessa är inte fullt så likartade, men innehåller samma slags element.¹⁰ Då både sjölagarna och skadeståndslagarna i hög grad påverkar regleringen av lotsningsverksamhet är en granskning av rättsläget i de övriga nordiska länderna ytterst motiverad. Exempelvis vid tolkning av den nationella rätten kan nordisk praxis användas som stöd.

1.2.1 Sverige

I Sverige har sjöfartsverket monopol och ensamrätt att utföra lotsning. Ansvaret för att tillhandahålla lotsningsverksamhet ligger i sin tur på sjötrafikavdelningen, som samordnar och styr lotsningsverksamheten i Sverige.¹¹ I Sverige, så som även i Finland, anses lotsning utgöra myndighetsutövning.¹²

I Sverige regleras lotsens skadeståndsansvar vid lotsning i den svenska skadeståndslagen (1972:207) 3 kap. 9 §. Enligt detta stadgande har staten och kommunen inget skadeståndsansvar då skada uppkommit genom fel eller försummelse vid lotsning. Denna regel uttrycker en internationellt erkänd princip som tillämpas utbrett i världen.¹³ En motsvarande paragraf fanns även i SkL innan lagändringen 2011. På samma sätt som i Finland gäller specialregeln om begränsningen av ansvaret enbart skador som vållats under själva lotsningen, vid den övriga lotsningsverksamheten tillämpas de normala skadeståndsrättsliga reglerna om det allmännas skadeståndsansvar. Då stat eller kommun inte ansvarar blir i stället redaren ansvarig enligt 7 kap. 1 § i den svenska sjölagen (1994:1009).

9 RP 62/1994, s. 7.

10 Bengtsson – Strömbäck 2011, s. 17.

11 SOU 2008:53, s. 197.

12 SOU 2008:53, s. 197; SOU 2007:106, s. 102; Bull 2007, s. 355. Se även Hellner – Radetzki 2006, s. 447. De anser att det är likgiltigt huruvida lotsningsverksamheten kan anses som myndighetsutövning eller inte, då specialregeln i skadeståndslagen ändå avlägsnar skadeståndsansvaret för stat och kommun.

13 Bengtsson – Strömbäck 2011, s. 144.

Man har även i Sverige utrett ifall en bolagisering av lotsningsverksamheten vore möjlig, samt hur detta i så fall lagstiftningsmässigt skulle verkställas.¹⁴ I betänkandet SOU 2008:53 föreslås att man i en ny lotsningslag skall inta en motsvarande ansvarsfrihet för lotsningsföretag som staten har idag.¹⁵ En sådan regel skulle i viss mån påminna om de nya reglerna gällande lotsens skadeståndsansvar i den finska LL. Lagstiftaren i Sverige vill inte gå in för fri konkurrens.¹⁶ Rättsläget är således för närvarande i Sverige det samma som i Finland innan lagändringen 2011. Det är däremot sannolikt att man i Sverige inom en snar framtid övergår till en motsvarande modell för lotsningsverksamheten som i Finland.

1.2.2 Norge

I Norge ansvarar Kystverket enligt den norska lotslagen, lov om lostjensten (losloven 1989-06-16 nr 59), för utförandet och organisation av lotsningsverksamheten. Den norska staten har en skyldighet att erbjuda lotsningstjänster, men även privata företag kan göra detta. Även i Norge anses lotsningsverksamheten utgöra myndighetsutövning.¹⁷

Regleringen av lotsens skadeståndsrättsliga ansvar är strukturerad på ett annat sätt i Norge, än i exempelvis Finland och Sverige. Loslovens 24 § reglerar lotsens skadeståndsansvar. I det första momentet stadgas att lotsen under lotsningen anses vara i fartygets tjänst. Här hänvisar lagstiftaren till lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven 1969-06 nr 26) 2 kap.1 §, vilken reglerar arbetsgivarens ansvar för skador uppkomna i arbetet. Arbetsgivaren är enligt denna regel ansvarig för skada som arbetstagaren förorsakat uppsåtligt eller av oaktsamhet. Med stöd av denna regel ansvarar redaren i fartyget för skador som lotsen vållat vid lotsning, då lotsen anses vara i fartygets tjänst under lotsningen. Begreppet redare definieras varken i den finska SjöL eller i någon av de övriga nordiska sjölagarna. I rättspraxis samt i doktrinen har man emellertid utvecklat en etablerad definition av begreppet redare. Redaren är den fysiska eller juridiska person som utrustar och bemannar ett

¹⁴ SOU 2008:53.

¹⁵ Bengtsson – Strömbäck 2011, s. 144.

¹⁶ Andersson 2008, s. 377.

¹⁷ Lødrup 2009, s. 202; Hagstrøm 1987, s. 390.

fartyg samt driver sjöfart med det.¹⁸ Jag behandlar redaransvaret utförligare nedan i kapitel 2. Regeln i loslovens 24 § motsvarar regeln om redaransvaret i den norska sjölagen, lov om sjøfarten (sjøloven 1994-06-24 nr 39) 151 §. Redaren ansvarar enligt denna regel för skada som förorsakats av lots genom fel eller försummelse i tjänst. I det andra momentet i loslovens 24 § stadgas att lotsen är skyldig att ersätta skada som han vållat genom fel eller försummelse i tjänsten enligt normala skadeståndsrättsliga regler. Här hänvisas till skadeserstatningslovens 2 kap. 3 §, som reglerar jämkning av arbetstagarens ansvar.

I den norska regleringen fattas således den ansvarsbegränsning som finns både i Finland och i Sverige. Ingenstans i lag stadgas explicit om någon ansvarsbegränsning gällande skada uppkommen vid lotsning. Den norska lagstiftningen gällande lotsens skadeståndsansvar vilar således på redaransvaret. Redaren har ett utvidgat principalansvar och genom kanaliseringsregeln ansvarar redaren primärt för de uppkomna skadorna. Även i Norge utreds som bäst en förnyelse av lagstiftning gällande lotsverksamhet.¹⁹

I ett färskt rättsfall från februari 2011 tog Borgarting lagmannsrett ställning till lotsens skadeståndsrättsliga ansvar.²⁰ I fallet var det fråga om statens skadeståndsansvar efter att ett skepp hade förlist. Lotsen ombord hade använt sig av ett äldre sjökort, trots att ett nyare hade utkommit och han var medveten om detta. Det nya sjökortet fanns på lotsstationen och således hade kystverket handlat riktigt. Domstolen fastställde att rederiet med stöd av sjølovens 151 § ansvarar för skadan som uppkommit, trots att den förorsakats av lotsens fel eller försummelse. Domstolen ansåg att orsakssamband inte förelåg mellan kystverkets sätt att organisera lotsningen och själva olyckan. Staten kunde således inte anses vara skadeståndsrättsligt ansvarig.

1.2.3 Danmark

I Danmark är lotsningen sedan den 1 december 2006 öppen för konkurrens. Tidigare hade danska staten monopol på lotsningen, men numera är

18 Wetterstein 2004, s. 34.

19 Regjeringens sjøtransportpolitikk 20.10.2011 – www.regjeringen.no (Departementene -> Fiskeri- og kystdepartementet -> Taler og artiklar -> Ministerens taler og artiklar -> Regjeringens sjøtransportpolitikk), besøksdag 25.10.2011.

20 LB 2009-163221.

lotsningsverksamheten öppen även för privata lotsar. Lotsningen i Danmark sköts av Farvandsvæsenet, som lyder under Försvarsministeriet. Lodsvæsen, även kallad Danpilot, utför den statliga lotsningen.

Konkurrensen öppnades genom den nya danska lotslagen, lodsloven (nr 567 af 09/06/2006). I samband med avregleringen bildades en tillsynsmyndighet med uppgift att övervaka lotsningsverksamheten i Danmark, Lodstilsynet.²¹ Enligt den danska lotslagen har Lodstilsynet flera uppgifter, bland annat att examinera lotsar, fastställa krav för privata lotsföretag samt utge lotscertifikat.

Den danska lotslagen innehåller inga bestämmelser om skadeståndsansvaret. Den danska sjölagen, søloven (nr 39 af 20/01/1998) 151 § innehåller ett likadant stadgande som i de övriga nordiska länderna om redaransvaret, det vill säga att redaren ansvarar för skador som lotsen vållat genom fel eller försummelse. I dansk lag finns ingen explicit ansvarsbegränsning för lotsning, utan ansvaret bedöms enligt sjölagen samt med stöd av principalansvaret, stadgat i den danska skadeståndslagen, lov om erstatningsansvar (nr 885 af 20/09/2005).²²

Den öppna konkurrensen i Danmark har kritiserats, bland annat av förbundet Danske Lodser. De anser att lotsningsverksamheten sker i så liten grad i Danmark att det inte finns utrymme för flera aktörer på marknaden. Marknaden för lotsning är inte lönsam, såväl den statliga lotsverksamheten som den privata har lidit ekonomiska förluster. Danske Lodser är därmed emot den konkurrensutsatta marknaden för lotsning och önskar återgå till enbart statslotsning med säkerhet som högsta prioritet.²³

1.2.4 Nordisk jämförelse

Lotsningsverksamheten och dess uppbyggnad är på ovanstående grunder rätt olika i de nordiska länderna. I grund och botten ser skadeståndsansvaret relativt likadant ut, men lagstiftaren har valt att på lagstiftningsmässigt varierande sätt lösa frågan. Sjölagen och redarens primära ansvar är den sam-

²¹ Lodstilsynets Årsrapport 2007, s. 2.

²² von Eyben – Isager 2007, s. 117.

²³ Maritime Danmark: "Lodser: Konkurrencen er ødelæggende", 24.4.2010 – www.maritimedanmark.dk/?Id=7751, besöksdag den 24.10.2011.

mankopplande faktorn. Den största skillnaden är att Sverige och Finland har särskilda regler som begränsar ansvaret för den som tillhandahåller lots-tjänster, medan frågan i Norge och Danmark regleras genom de allmänna reglerna i sjölagen och skadeståndslagen i respektive land. Lotsningsverksamheten är dock en verksamhet som av naturliga skäl är olika i olika länder. Sjöförhållandena påverkar lotsningsverksamheten och sjöförhållandena varierar stort även inom Norden.

En granskning av de nordiska regleringarna är befogad även med tanke på utvecklingen i framtiden. I flera länder, även i Finland, utreds som bäst huruvida man kunde konkurrensutsätta lotsningsverksamheten.²⁴ Enligt arbetsgruppen som utrett frågan finns det inga hinder för att konkurrensutsätta lotsningsverksamheten i Finland, men ifall det görs så måste skadeståndsregleringen ses över och regleras strängare. Vid bedömningen av detta är det motiverat att granska systemen i de övriga nordiska länderna, exempelvis hur det danska systemet med öppen konkurrens fungerat.

2 Lotsens och lotsningsbolagets sekundära ansvar enligt SjöL

Nedan kommer jag att redogöra för lotsens och lotsningsbolagets ansvar enligt sjölagen (15.7.1994/674, SjöL). SjöL är den centrala lagen i Finland då det gäller sjöfart och innehåller i viss mån även regler om lotsens skadeståndsrättsliga ansvar. SjöL har fungerat som grund för specialregleringen gällande exempelvis lotsningsbolagets skadeståndsansvar.²⁵ Således är det motiverat att i korthet beskriva de relevanta bestämmelserna i SjöL.

2.1 Redarens primära ansvar

SjöL, som till stor del baserar sig på internationella konventioner, innehåller bestämmelser om redarens ansvar, det vill säga redaransvaret.²⁶ Redarens ansvar är primärt i förhållande till lotsningsbolagets ansvar.²⁷ Enligt 7 kap. 1 § i SjöL är redaren ansvarig för skada som genom fel eller försummelse orsakats av en lots som utför arbete i fartygets tjänst. Denna allmänna

²⁴ KM 6/2009; KM 10/2011; SOU 2008:53.

²⁵ RP 214/2010, s. 4.

²⁶ RP 214/2010, s. 4.

²⁷ KoUB 18/2010, s. 3.

regel innebär att det är redaren som skall ersätta skadan, trots att skadan förorsakats av lotsen. Redaren ansvarar enligt SjöL för miljö-, person- och saksador som uppkommit genom fartygets verksamhet, trots att skadan förorsakats av lotsens misstag eller försummelse.²⁸

I SjöL anges uttryckligen lotsen, inte lotsningsbolaget. Enligt förarbetena till LL skall trots allt begreppet ”lotsen” vid tolkning av SjöL 7 kap. 1 § anses innefatta även lotsningsbolaget.²⁹ Redarens ansvar är följaktligen primärt i förhållande till lotsen och lotsningsbolaget.

2.2 Redarens vidsträckta principalansvar

Redaren innehar med stöd av SjöL 7 kap. 1 § ett omfattande principalansvar i förhållande till lotsen.³⁰ Det allmänna principalansvaret enligt SkL 3 kap. 1 § innebär att arbetsgivaren ansvarar för skador som uppkommit i arbete då skadan orsakats av en anställd persons vållande.³¹ I detta skede bör påpekas, att redarens principalansvar enligt SjöL 7 kap. 1 § är betydligt mera vidsträckt än det allmänna principalansvaret uttryckt i SkL.³² Redaren ansvarar som känt även för skador som lotsen eller annan på redarens uppdrag utför under arbete på fartyget. Redaransvaret omfattar inte enbart lotsar som redaren frivilligt anlitat, utan även så kallade tvångslotsar som redaren inte kan avvisa.³³ Detta illustrerar redaransvarets stränga karaktär i förhållande till det allmänna principalansvaret enligt SkL.

SjöL 7 kap. 1 § innehåller en kanaliseringsregel, som kanaliserar ansvaret från lotsningsbolaget och lotsen till redaren. Detta innebär att redaren i första hand ansvarar för de uppkomna skadorna. I SjöL stadgas att ifall även skadevällaren utöver redaren är ansvarig för skadan, svarar han endast till det belopp som inte kan fås av redaren. I 7 kap. 1 § 2 mom. stadgas att en redare, som betalt ersättning för skada på basis av redaransvaret, har rätt att kräva det betalda beloppet av den som orsakat skadan, enligt de grunder som gäller för dennas skadeståndsansvar.

28 RP 214/2010, s. 4.

29 JM 150/43/2010, s. 3.

30 Wetterstein 2004, s. 31.

31 Hakalehto-Wainio 2008, s. 214.

32 Hellner – Radetzki 2006, s. 164.

33 Wetterstein 2004, s. 58; Blom 1985, s. 39.

Eftersom redaren med stöd av redaransvaret innehar det primära skadeståndsansvaret, är frågan om lotsningsbolagets ansvar i praktiken en fråga om redarens regressrätt gentemot lotsningsbolaget. Innan den nya LL trädde i kraft 2011 kunde redaren med stöd av sin regressrätt, i situationer där lotsen handlat uppsåtligt eller av grov vårdslöshet, kräva ersättning av den enskilda lotsen på basis av regeln i SjöL 7 kap. 1 § 2 mom. Med begreppet ”allmänna skadeståndsrättsliga regler” i SjöL 7 kap. 1 § 2 mom. avsågs vid den tidpunkten reglerna om arbetstagares ansvar.³⁴ I dagens läge svarar lotsningsbolaget genom den nya LL med stöd av principalansvaret gentemot redaren för skada som lotsen förorsakat.³⁵ Med stöd av den nya LL kan redaren i denna situation kräva ett belopp på maximalt 100 000 euro av lotsningsbolaget. Redarens ställning har förbättrats, åtminstone teoretiskt, eftersom möjligheterna att få ersättning av lotsningsbolaget vanligtvis är betydligt bättre än att erhålla det av den enskilda lotsen.

3 Lotsningsbolagets skadeståndsrättsliga ansvar

Efter att ha granskat rättsläget i de övriga nordiska länderna samt de grundläggande reglerna i SjöL övergår jag nu till att redogöra för regleringen av lotsningsbolagets ansvar. Innan lagändringen 2011 fanns det ännu inget lotsningsbolag, utan lotsningsverket ansvarade för lotsningsverksamheten. Lotsningsbolagets skadeståndsrättsliga ansvar regleras på olika sätt inom finsk rätt, beroende på genom ett hurtant fel en skada har uppkommit. Huvudsakligen råder ett allmänt skadeståndsansvar för myndighetsutövaren, i detta fall lotsningsbolaget, enligt SkL. Undantagsregler reglerar i sin tur om lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid den uttryckliga *lotsningen*. Ett fel som orsakar en skada kan därmed ske på två relevanta sätt; antingen vid lotsningsbolagets övriga verksamhet eller vid själva lotsningen.

För det första råder för lotsningsbolaget ett allmänt skadeståndsrättsligt ansvar, enligt reglerna för det offentliga samfundets ansvar enligt SkL 3 kap. 2 §. Lotsningsverksamheten utgör myndighetsutövning och därmed tillämpas den så kallade standardregeln på lotsningsbolagets verksamhet. För det andra existerar specialbestämmelser om lotsningsbolagets ansvar vid skador

³⁴ Blom 1985, s. 39.

³⁵ JM 150/43/2010, s. 3.

som förorsakats vid lotsning. Dessa undantagsbestämmelser om lotsningsbolagets skadeståndsansvar gäller enbart då skadan förorsakats uttryckligen vid lotsningen.

3.1 Lotsningsverksamhet utgör myndighetsutövning

Då man granskar ett offentligt samfunds skadeståndsansvar måste man först bedöma huruvida det är fråga om myndighetsutövning eller inte.³⁶ Detta på grund av att SkL innehåller skilda regler för det offentliga samfundets ansvar, beroende på ifall det är fråga om myndighetsutövning eller inte.

Det är entydigt att lotsningsverksamheten, trots att den idag sköts av ett privaträttsligt aktiebolag, *de facto* ombesörjs av det offentliga samfundet.³⁷ I fallet HD 1995:61 fastställde domstolen klart att lotsningsverksamhet utgör myndighetsutövning. Domstolen tillämpade i fallet reglerna i SkL 3 kap. 2 §, som explicit gäller myndighetsutövning. I förarbeten till den nya LL uttrycks även att lotsningsverksamheten utgör myndighetsutövning.³⁸ Då det gäller lotsningsbolagets verksamhet tillämpas därmed reglerna om offentliga samfunds skadeståndsansvar vid myndighetsutövning, stadgade i SkL 3 kap. 2 §. Enligt denna regel skall ett offentligt samfund ersätta skada som förorsakats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning. Även ett privaträttsligt bolag kan bli ersättningskyldigt enligt denna regel då det sköter en offentlig uppgift.³⁹

Detta stadgande gäller såväl det offentligas eget vållande som ansvaret för arbetstagares och tjänstemäns vållande. Den som utövar myndighetsverksamhet ansvarar för det första för sitt eget vållande, detta kallas organansvaret. För det andra ansvarar det offentliga organet på basis av principalansvaret även för sina anställdas vållande av skada.⁴⁰

36 Hemmo 2005, s. 79.

37 RP 251/2009, s. 8.

38 KoUB 18/2010, s. 2; RP 214/2010, s. 9; GrUU 12/2010.

39 Hakalehto-Wainio 2008, s. 70; JM 59/2010, s. 17.

40 Hakalehto-Wainio 2008, s. 31.

3.2 Lotsningsbolagets ansvar för fel i lotsningsverksamheten

I detta kapitel redogör jag för ansvaret i situationer där skada uppkommit på grund av fel i den övriga lotsningsverksamheten, som sålunda inte omfattar utförandet av själva lotsningen. Lotsningsbolaget har en plikt enligt LL 4 § att tillhandahålla lotsningstjänster och bedriva lotsningsverksamhet. Lotsningsbolagets ansvar för dess övriga verksamhet bedöms enligt SkL.

Det offentliga skadeståndsansvar har begränsats i SkL. Vid bedömningen av huruvida skadeståndsansvar föreligger, tillämpas den så kallade standardregeln, stadgad i SkL 3 kap. 2 § 2 moment. Standardregeln, som definierar culpaansvaret, anger att samfundet endast ansvarar då de krav åsidosatts som skäligen kan ställas med hänsyn till verksamhetens art och ändamål, för att fullgöra åtgärden eller uppgiften organet har. Standardregeln innehåller två krav för att skadeståndsansvar skall föreligga. Dels krävs att skadan skall ha orsakats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning. Därtill krävs att den grad av omsorgsfullhet – de krav som skäligen kan ställas för verksamheten – inte har uppfyllts.⁴¹ Standardregeln tillämpas vid bedömningen av lotsningsbolagets skadeståndsansvar.

Lotsningsbolaget kan bli ersättningsskyldigt på grund av organansvaret. Juridiska personer som utför myndighetsutövning ansvarar för sådana skador som de själva, som juridiska personer, har förorsakat. Detta har i doktrinen kallats för organansvaret.⁴² Vid bedömningen av detta bedöms huruvida den juridiska personen i fråga har uppfyllt de krav på kvalitet och ändamål som uppställts för dennas verksamhet, det vill säga standardregeln tillämpas.⁴³ Den juridiska personens vårdslöshet kan komma till uttryck till exempel i hur denna övervakar sina arbetstagare, hur verksamheten är organiserad samt hur riskerna är kartlagda och bedömda.⁴⁴

För vilka situationer tillämpas då lotsningsbolagets ansvar med stöd av organansvaret? I fråga om lotsningsverksamheten kan man med stöd av rättspraxis nämna några exempel på frågor som staten, eller numera lotsnings-

41 *Ibid.*, s. 33.

42 *Ibid.*, s. 31; JM 59/2010, s. 9–10.

43 *Ibid.*, s. 214.

44 *Ibid.*, s. 215–218.

bolaget, skall ansvara för. För det första skall lotsningsbolaget ansvara för lotsens kompetens. Lotsningsbolaget bör ansvara för att ordna tillräckliga och kompetenta lotsningstjänster och se till att sådana alltid finns tillgängliga.⁴⁵ För det andra skall lotsningsbolaget förse lotsarna med tillräcklig information gällande till exempel farledernas säkerhet.⁴⁶ För det tredje skall lotsningsbolaget också svara för lotsarnas lotsningsskick, det vill säga övervaka lotsarnas arbetskon­dition och arbetsförhållanden.⁴⁷ Även situationer där lotsen exempelvis underlåter att vid kallelse åka ut till ett fartyg för att bistå detta faller under ansvaret enligt skadeståndslagen 3 kap 2 §.⁴⁸ Ersättnings­skyldighet uppkommer därmed i situationer där lotsningsverksamheten inte har organiserats på ett rättmätigt sätt, skada har uppkommit och handlandet uppfyller de två kraven i standardregeln. Då skada uppkommer i den övriga lotsningsverksamheten aktualiseras alltså organansvaret och standardregeln tillämpas.⁴⁹

I det intressanta avgörandet HD 1995:61 fastställde domstolen att detta ansvar kan uppstå till exempel då staten underlåter att upprätthålla lotsnings­verksamheten på ett skäligt sätt. Staten skall ordna och övervaka kompetent och tillräcklig lotsningsverksamhet och värna om att den finns tillgänglig. Omfattningen och innehållet av statens skyldigheter varierar dock och är beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. I HD-fallet 1995:61 hade ett fartyg vid lotsning orsakat stora skador. Skadorna hade orsakats som en följd av lotsens handlingar. Lotsen som befunnit sig på fartyget hade varit kraftigt berusad. Frågan i detta fall var ifall staten i egenskap av upprätthållare av lotsväsendet var skadeståndsskyldig på den grund att denna underlåtit att övervaka lotsarnas arbete och arbetsskick. I fallet ansåg domstolen att staten dock i tillräcklig mån hade följt upp och övervakat lotsverksamheten, trots att den enskilda lotsen i berusad tillstånd hade vållat en skada. Staten blev således inte ersättnings­skyldig.

45 ND 1990, s. 71.

46 ND 1982, s. 135; LB 2009-163221.

47 HD 1995:61.

48 Bengtsson – Strömbäck 2011, s. 144.

49 Saarnilehto 2007, s. 104.

3.3 Lotsningsbolagets ansvar för fel vid lotsning

Ovan har behandlats de grundläggande reglerna enligt SkL för lotsningsbolagets skadeståndsansvar. För skador uppkomna vid själva lotsningen finns det däremot särskilda specialregler i LL gällande lotsningsbolagets skadeståndsansvar. I detta avsnitt behandlas lotsningsbolagets skadeståndsansvar för en skada som uppkommit vid den uttryckliga lotsningen. Det är skäl att inledningsvis definiera vad begreppet lotsning omfattar. Enligt LL 2 § avses med begreppet lotsning verksamhet som är ansluten till manövrering av fartyget. Lotsning innebär situationer då lotsen är ombord och hjälper befälhavaren att styra fartyget genom råd och anvisningar. Begreppet lotsning innefattar endast den regelrätta lotsningen, däremot inte situationer då lotsen till exempel försummar att ta sig ut till fartyget.⁵⁰

Bestämmelserna om lotsningsbolagets ansvar vid lotsning finns i specialbestämmelser, i dagens läge i LL. Lagstiftaren har valt att begränsa lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid själva lotsningen. Motiveringen till detta är den stora risk för ekonomiska skador som uppstår i samband med denna typ av verksamhet. Lotsningsverksamheten är därtill enbart bistående; den har i uppgift att bistå den egentliga sjöfarten.⁵¹ Vidare har ansvarsbegränsningen motiverats med internationell praxis samt det faktum att fartygen ofta är försäkrade.⁵²

Då rättsläget nyligen ändrats, kommer jag att granska både det tidigare och det nuvarande rättsläget. Idag finns specialbestämmelserna för denna typ av ansvar i LL. Den nya LL trädde i kraft den 1 januari 2011. Genom denna lag ändrades reglerna om lotsningsbolagets skadeståndsansvar för skador förorsakade vid lotsning. Innan den nya LL infördes innehöll 3 kap. 7 § i SkL regler om statens och kommunens skadeståndsansvar vid lotsning.

3.3.1 Historisk överblick av det tidigare rättsläget

De tidigare ansvarsbestämmelserna för lotsar fanns dels i SjöL, dels i SkL. Reglerna i SjöL kvarstår oförändrade, trots att rättsläget gällande lotsnings-

50 Saarnilehto 2007, s. 104.

51 RP 214/2010, s. 6.

52 RP 187/1973, s. 21.

bolagets skadeståndsansvar vid lotsning i övrigt ändrats. Det allmänna principalsvaret, det vill säga arbetsgivarens ansvar över skada som dess anställd vållat, stadgas i SkL.⁵³ Till denna regel fanns emellertid tidigare ett undantag. I den numera upphävda regeln i SkL 3 kap. 7 § stadgades att staten och kommunen inte svarar för skada som uppkommit vid lotsning.⁵⁴ Denna absoluta regel innehöll inga undantag.⁵⁵

Bakgrunden till regeln i SkL 3 kap. 7 § var internationell praxis. Lagstiftaren ansåg att det vore oskäligt att finska staten och kommuner ansvarar för skada uppkommen vid lotsning, då ett sådant ansvar inte heller existerar i de flesta av världens länder.⁵⁶ Vidare motiverades regeln med att fartygen och lasten i regel är försäkrade samt det oskäligt stora ansvaret med hänsyn till den stora skaderisken.⁵⁷

Högsta domstolen har tillämpat regeln i SkL 3 kap. 7 § i bland annat de ovan nämnda fallet HD 1995:61. I detta fall fastställde HD att staten inte ansvarar för skada uppkommen vid lotsningen då orsaken till skadan var lotsens fel eller försummelse på grund av att denna varit ordentligt berusad. Med stöd av SkL 3 kap. 7 § ansvarade inte staten för den skada som lotsens försummelse gett upphov till, trots att lotsen varit ordentligt berusad och därmed handlat grovt vårdslöst. Detta fall illustrerar denna tidigare regels absoluta karaktär. Regeln i SkL 3 kap. 7 § var således absolut, innehöll inga undantag och var oberoende av orsaken till skadans uppkomst vid lotsning.⁵⁸ Detta tidigare rättsläge motsvarar till stort det nuvarande rättsläget i Sverige.

3.3.2 Rättsläget idag

I och med bolagiseringen av lotsverket uppstod ett behov att förnya regleringen gällande lotsningsbolagets skadeståndsansvar. Den tidigare specialregeln i 3 kap. 7 § i SkL gällde enbart för staten och kommunen. Då lotsverksamheten i fortsättningen skulle skötas av ett aktiebolag krävdes

53 RP 214/2010, s. 4.

54 Denna regel upphävdes genom lagen om upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen 1051/2010.

55 Saarnilehto 2007, s. 104.

56 Saarnilehto 2007, s. 104.

57 RP 187/1973, s. 21.

58 HD 1995:61.

nya specialbestämmelser. Utan några nya bestämmelser skulle lotsningsbolagets ansvar endast regleras med de allmänna bestämmelserna i SkL. Detta skulle i sin tur medföra en betydande utvidgning av ansvaret. Ett så brett ansvar ansåg lagstiftaren inte vara skäligen med tanke på de stora skaderisker som hänför sig till lotsning samt i förhållande till de avgifter som tas ut för verksamheten.⁵⁹ Specialregeln i SkL har borttagits genom lagen om upphävande av 3 kap. 7 § i SkL (1051/2010). För tillfället är lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid lotsning begränsat på två sätt. För det första krävs att skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt uppkommer. För det andra är ansvaret begränsat till 100 000 euro per skadefall.

Idag regleras lotsningsbolagets skadeståndsansvar i LL 4 a § och 4 b §. De nya reglerna har väsentligen förändrats till sin yttre formulering. Regeln om lotsningsbolagets skadeståndsskyldighet, LL 4 a § 1 moment, lyder:

Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skada som förorsakats vid lotsning, om skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Lotsningsbolagets ansvar aktualiseras således endast då skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. För att ansvaret skall aktualiseras krävs därtill att lotsen skall ha haft insikt i att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Ansvaret är därmed betydligt mera begränsat, än exempelvis det allmänna skadeståndsansvaret i SkL 2 § 1 moment.⁶⁰ Modellen för konstruktionen av denna ansvarsregel, med uttryckligen dessa krav, härstammar från SjöL.⁶¹

I LL 4 a § tredje och sista moment finns hänvisningar till SkL och SjöL. I regeln stadgas att dessa i övrigt skall tillämpas på lotsningsbolagets verksamhet. Hänvisningen till SjöL syftar på grundregeln om redarens primära ansvar, det vill säga att redaransvaret går före lotsens.⁶² Eftersom kraven för att ansvar skall uppstå enligt LL 4 a § är de samma som i somliga regler i SjöL,

59 RP 214/2010, s. 6.

60 Routamo – Ståhlberg – Karhu 2006, s. 83. Det allmänna skadeståndsansvaret anger att även skador förorsakade genom oaktsamhet skall ersättas.

61 Motsvarande formulering används på tre olika ställen i SjöL, bland annat SjöL 10 kap. 4 §.

62 KoUB 18/2010, s. 3.

borde man enligt mig iakttä tolkningen av reglerna i SjöL då man tillämpar LL. Vid bedömningen av vad som åsytas med *uppsåtliga eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma*, kan praxis och tolkning av SjöL vara till hjälp. Tolkningen av detta rekvisit är inte helt entydig. Med detta rekvisit tar man sikte på uppsåtliga handlingar eller på vårdslöshet som är så grov att den ligger på gränsen till uppsåt.⁶³ Vårdslösheten bör vara därmed vara minst grovt klandervärd. Insiktskravet i SjöL innebär att skadevällaren medvetet tagit en risk.⁶⁴ Med sannolikhetskravet krävs inte en övervägande sannolikhet, men sannolikhetsgraden måste vara högre än vid den vanliga aktsamhetsbedömningen.⁶⁵ Detta innebär alltså att den som orsakade skadan insåg att hans handlande sannolikt skulle resultera i en skada. Tolkningen enligt SjöL bör definitivt iakttas då vi tolkar det motsvarande rekvisitet i LL.

Enligt min tolkning har hänvisningen till SkL i sin tur två bemärkelser. För det första hänvisar den till att SkL skall tillämpas i situationer som berör övrig lotsverksamhet, som inte utgör regelrätt lotsning och därmed inte omfattas av specialregeln. En sådan tolkning motsvarar även det tidigare rättsläget.⁶⁶ För det andra innebär hänvisningen att SkL och rättspraxis grundat på denna skall beaktas då man tillämpar och tolkar LL 4 a §. SkL är exempelvis till hjälp vid tolkning av vad begreppen uppsåtliga och grov vårdslöshet innebär, samt vilka skador som skall ersättas enligt 5 kapitlet i SkL. Hänvisningen innebär även att bland annat jämningsreglerna kan tillämpas på ansvarsreglerna i LL.⁶⁷

LL 4 a § 2 moment anger att maximibeloppet för lotsningsbolagets skadeståndsansvar skilt anges i LL 4 b §. LL 4 b § reglerar det högsta skadeståndsbeloppet:

Lotsningsbolagets ansvar för skada som uppstår vid lotsning är högst 100 000 euro per skadefall.

63 Wetterstein 2004, s. 290.

64 Wetterstein 2004, s. 294; Blom 1985, s. 100.

65 Wetterstein 1991, s. 432.

66 HD 1995:61.

67 RP 214/2010, s. 9.

På grund av de stora skaderiskerna samt lotsningsverksamhetens karaktär valde lagstiftaren att begränsa skadeståndet till ett maximibelopp.⁶⁸ Detta begränsade ansvar motiverade lagstiftaren med att lotsningsbolagets ansvar trots allt är sekundärt i förhållande till redarens. Ett högre belopp än detta kunde innebära stora effekter för till exempel lotsningsbolagets försäkringspremier, vilket i sin tur kunde kräva en höjning av lotsningsavgifterna.⁶⁹

Dessa nya stadganden om lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid lotsning har genom de mera omfattande formuleringarna förtydligat rättsläget. Reglerna om lotsningsbolagets skadeståndsriktiga ansvar i LL är sekundära, det vill säga de är undantag till det allmänna stadgandet om offentliga samfunds skadeståndsansvar i SkL 3 kap. 2 §. Reglerna i LL 4 a § och 4 b § utgör därmed *lex specialis* i förhållande till standardregeln. Man bör dock anse att dessa regler trots allt kompletterar varandra, vilket även hänvisningen i LL 4 a § till SkL antyder.

Gällande lotsningsbolagets skadeståndsansvar kan kort sammanfattas följande; lotsningsbolaget ansvarar huvudsakligen enligt de allmänna reglerna för offentliga samfunds skadeståndsansvar i SkL 3 kap. 2 §, men är med stöd av undantagsregler begränsat skadeståndsansvarig för skador uppkomna vid lotsning.

3.4 Principalansvar

Principalansvaret har en betydande roll då man granskar lotsningsbolagets skadeståndsansvar. Detta ansvar påverkar lotsningsbolagets skadeståndsansvar såväl vid lotsning som vid övrig lotsningsverksamhet. Nedan granskas principalansvarets inverkan på lotsningsbolagets ansvar.

Principalansvaret innebär att det offentliga samfundet ansvarar för skador som uppkommit vid myndighetsutövning då skadan orsakats av en anställd persons vållande.⁷⁰ I lotsningsverksamheten innebär principalansvaret att lotsningsbolaget svarar för de skador som dess anställda, exempelvis lotsen, genom vållande förorsakar i sitt arbete. Principalansvarets uppgift är att

68 RP 214/2010, s. 10.

69 RP 214/2010, s. 10.

70 Hakalehto-Wainio 2008, s. 214.

koncentrera ansvaret på lämpliga ansvarsbärare. Arbetsgivaren, ett företag eller det offentliga samfundet, får bära ansvaret i stället för den enskilda arbetstagaren som vållat skadan. På detta vis lämnas inte den skadelidande utan ersättning, vilket ofta i praktiken kan ske om skadeståndet skall utges direkt av arbetstagaren.⁷¹

I 3 kap 1 § i SkL stadgas om arbetsgivares och det offentliga samfundets skadeståndsansvar. Denna regel uttrycker det så kallade principalansvaret. Principalansvaret innebär att ett skadeståndsansvar uppstår för arbetsgivaren eller det offentliga samfundet oberoende av arbetsgivarens eget handlande, på grund av skada som arbetstagaren genom vållande har förorsakat.⁷² I detta skede bör observeras, att principalansvaret enligt detta stadgande aktualiseras då det offentliga samfundet handlar i sådan verksamhet som inte kan klassificeras som myndighetsutövning. Man har däremot inom rättslitteraturen klarlagt att ett principalansvar även föreligger för ett offentligt samfund vid myndighetsutövning, trots att SkL 3 kap. 1 § inte är direkt tillämplig.⁷³

I praktiken innebär principalansvaret att lotsningsbolaget ansvarar för de skador som lotsen och övriga anställda förorsakat i sitt arbete. Detta klagörs även direkt i regeln om lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid lotsning i LL 4 a §. Denna regel anger explicit att det är lotsningsbolaget, och inte själva lotsen, som ansvarar för skada förorsakad vid lotsning, uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Men regeln i LL 4 § täcker inte skada vållad av anställd vid övrig lotsningsverksamhet. Dessa skador omfattas därmed direkt av principalansvaret stadgat i SkL. Principalansvaret är därmed av stor vikt då man bedömer lotsningsbolagets skadeståndsansvar.

4 Den enskilda lotsens skadeståndsrättsliga ansvar

Med stöd av principalansvaret är det följaktligen arbetsgivaren, lotsningsbolaget, som är ersättningsskyldig för skador som dess anställda vållat genom fel eller försummelse. Arbetstagaren eller tjänstemannen kan däremot i vissa

71 Hellner – Radetzki 2006, s. 189.

72 Hemmo 2005, s. 53.

73 Hakalehto-Wainio 2008, s. 31; JM 59/2010, s. 17.

situationer förpliktas att åt lotsningsbolaget ersätta den skada som denna orsakat. Genom bolagiseringen har lotsverkets tidigare tjänstemän övergått till att vara i anställningsförhållande till ett aktiebolag.⁷⁴ Det är enbart lotsarna som fortfarande är tjänstemän med stöd av LL 8 §. Lotsarna innehar därmed straffrättsligt tjänsteansvar för sina handlingar. Lotsen och de övriga anställda ansvarar för skador som de har vållat.⁷⁵ I dessa situationer tillämpas reglerna i SkL om arbetstagares och tjänstemäns ansvar.

SkL 4 kap. reglerar arbetstagares och tjänstemäns ansvar. SkL 6 kap. 2 § innehåller den så kallade kanaliseringsregeln, vilken innebär att ansvaret för skada som arbetstagare eller tjänsteman åstadkommit i första hand skall krävas av arbetsgivaren.⁷⁶ Endast den ersättning som inte kan erhållas av arbetsgivaren kan sedan krävas av den enskilda skadevällande arbetstagaren. Arbetsgivaren har sedan i sin tur med stöd av SkL 4 kap. 3 § en regressrätt gentemot arbetstagaren eller tjänstemannen.⁷⁷

Arbetsgivarens regressrätt gentemot en arbetstagare kan aktualiseras då arbetstagare i sitt arbete vållar skada genom fel eller försummelse enligt SkL 4 kap. 1 §. Om skadan uppkommit på grund av lindrigt vållande är arbetstagaren inte ersättningsskyldig. Ansvaret för tjänstemän regleras i sin tur i SkL 4 kap. 2 §. Då tjänsteman i tjänst vållat skada genom fel eller försummelse är denna ersättningsskyldig. I denna paragraf hänvisas direkt till stadgandet i SkL 4 kap. 1 § om arbetstagares ansvar. Därmed tillämpas dessa två regler i praktiken på likartat sätt.⁷⁸

Av detta framgår att lots eller annan arbetstagare vid lotsningsbolaget kan tvingas ersätta skada som denna vållat. Huvudsakligen ersätter redaren dock direkt den skadelidande, men kan sedan kräva ersättning av lotsningsbolaget med stöd av sin regressrätt. Lotsningsbolaget kan sedan i sin tur, då ovan nämnda förutsättningar uppfylls, kräva ersättning av arbetstagaren eller lotsen med stöd av sin regressrätt. Kanaliseringsregeln ger således ett brett skydd från skadeståndsansvar åt den enskilda lotsen. I detta skede bör dock

74 KoUB 18/2010, s. 2.

75 Routamo – Ståhlberg – Karhu 2006, s. 236.

76 Saarnilehto 2007, s. 109.

77 Hemmo 2005, s. 61.

78 Saarnilehto 2007, s. 110.

påpekas att skadeståndet enligt SkL 6 kap. 1 § och 3 kap. 6 § kan jämkas, både för lotsningsbolagets samt för de anställdas del. Vid granskning av rättspraxis gällande den enskilda lotsens skadeståndsansvar åskådliggörs att det är vanligt att skadeståndet jämkas i fall då lotsens dömts skadeståndsskyldig.⁷⁹

5 Lotsningsbolagets utvidgade ansvar efter lagändringen

Då man jämför rättsläget innan lagändringen med det nuvarande rättsläget är det påtagligt att den största ändringen genom den nya LL är att en viss utvidgning av lotsningsbolagets skadeståndsansvar vid lotsning har skett. I detta avsnitt diskuteras utvidgningen av lotsningsbolagets skadeståndsansvar i samband med införandet av reglerna om skadestånd i LL 4 a § och 4 b §. Därtill diskuterar jag huruvida utvidgningen varit tillräcklig.

En utvidgning av lotsningsbolagets skadeståndsansvar har åtminstone på ett teoretiskt plan skett.⁸⁰ Detta eftersom det maximala ersättningsbeloppet enligt LL är 100 000 euro, medan det i den tidigare regeln i skadeståndslagen stadgades att staten och kommunen inte bär något som helst ansvar för skador uppkomna vid lotsning. Från total ansvarsfrihet har lagstiftningen således nu gått över till ett mycket begränsat skadeståndsansvar med ett övre tak på 100 000 euro.

5.1 Grundlagsenliga hänsyn krävde lagändringen

Lagstiftaren motiverade det begränsade ansvaret med att de nya reglerna måste motsvara en situation där lotsningen sköts av ett statsägt aktiebolag i stället för av staten. Enligt GL (Finlands grundlag 11.6.1999/731) 124 § måste lotsningsbolaget, som sköter offentliga förvaltningsuppgifter, skadeståndsrättsligt ansvara för skador som uppstår vid utförandet av förvaltningsuppgifterna.⁸¹ Lotsningsverksamheten bedömdes således ur GL 124 §, som reglerar överförande av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Lagstiftaren beaktade grundlagsutskottets utlåtanden, i vilka utskottet fastslog att privata aktörer som sköter offentliga förvaltningsuppgifter,

⁷⁹ HD 1960 II 86; HD 1945 II 195.

⁸⁰ KoUB 18/2010, s. 3.

⁸¹ RP 214/2010, s. 12.

exempelvis lotsningsbolaget, skall ansvara för eventuella skador orsakade av verksamheten.⁸²

På grund av dessa orsaker infördes således ett skadeståndsrättsligt ansvar för lotsningsbolaget. Det begränsade ansvaret motiverades i sin tur med att redaren i vilket fall som helst är primärt ansvarig för skadorna. Ifall redaren drabbas av en större skada än detta maximibelopp, till exempel på grund av att redaren inte har en tillräcklig försäkring, kan inte lotsningsbolaget påverka en sådan tilläggsskada eller förhindra den. Med dessa argument menade lagstiftaren att maximibeloppet för ansvaret var motiverat.⁸³

5.2 Kritik mot lotsningsbolagets begränsade skadeståndsansvar

Trots att det maximala beloppet vid skadeståndsansvar är relativt lågt, så har ändå en teoretisk utvidgning av ansvaret skett. Lotsningsbolaget har idag ett större skadeståndsrättsligt ansvar än vad lotsverket hade tidigare. Lotsningsbolaget är dock, till skillnad från det tidigare lotsverket, ett privaträttsligt aktiebolag med syfte att göra ekonomisk vinst. I min mening bör kritik riktas mot det faktum att ett aktiebolag som lotsningsbolaget innehar ett såpass begränsat ansvar.

Det är ytterst motiverat att införa ett skadeståndsansvar för lotsningsbolaget. En grundläggande princip inom skadeståndsrätten är att den som orsakar skada genom vållande även skall ersätta skadan. Lotsningsbolagets ansvar är dock i dagens läge, i strid med denna grundläggande tanke, väldigt begränsat. Det maximala ersättningsbeloppet för lotsningsbolaget är ytterst litet i förhållande till de skador som kan uppkomma. Bland annat Justitieministeriet anser att ansvaret i sin nuvarande form är för lindrigt och att det maximala ansvarbeloppet borde höjas.⁸⁴ För skadelidaren kan det begränsade ansvaret leda till att denna av processekonomiska skäl inte vid stora ekonomiska skador kräver ersättning, eftersom kostnaden för processen skulle bli betydligt dyrare än beloppet som slutligen skulle erhållas av lotsningsbolaget.

82 GrUU 2/2002, GrUU, 12/2010.

83 RP 214/2010, s. 6.

84 OM/150/43/2010, s. 2.

Sedan 1974, då SkL 3 kap. 7 § infördes, har endast ett fall förekommit var skada förorsakats av lotsens grova vårdslöshet, medan inte ett endaste fall förekommit där skadan skulle ha orsakats uppsåtligt.⁸⁵ Av detta kan man dra slutsatsen att i de situationer skador uppkommer vid lotsning sker detta genom oaktsamhet. Eftersom vanlig oaktsamhet inte omfattas av ansvarsregeln i LL 4 a §, kommer denna således i framtiden att tillämpas synnerligen sällan. Då ansvarsregeln såpass sällan kommer i fråga, kan man skäligen ifrågasätta dess mening och innebörd. Därtill ifrågasätter jag huruvida ett aktiebolag som strävar efter vinst kan inneha ett så inskränkt skadeståndsrättsligt ansvar. Strävande efter vinst genom näringsverksamhet brukar vanligtvis gå hand i hand med ett skadeståndsrättsligt ansvar. Den nuvarande situationen kan leda till att lotsningsbolaget, som även själv beslutar om sina priser, uppnår stora vinster utan risk för att tvingas ta ansvar för sin verksamhet.

Den nya LL och dess skadeståndsbestämmelser har beretts i stor hast, utan noggranna utredningar. Justitieministeriet har bland annat kritiserat Regeringens proposition 214/2010, samt det faktum att justitieministeriet endast hade en vecka på sig att skriva ett utlåtande vid lagberedningen.⁸⁶ Regeringens proposition är inte tydlig och det är uppenbart att lagstiftaren inte funderat i tillräcklig mån på de skadeståndsrättsliga aspekterna. Skadeståndsrättsliga hänsyn behandlas nämligen endast mycket ytligt i propositionen. Dessa frågor borde i mitt tycke ha beaktats i större mån.

I mitt tycke är det motiverat att vanlig oaktsamhet inte täcks av reglerna i LL gällande lotsningsbolagets skadeståndsskyldighet. Detta är grundat med tanke på lotsens biträdande roll, prissättningen på lotsningstjänsterna samt de stora skador som *de facto* kan uppkomma vid lotsning. Ifall vanlig oaktsamhet skulle täckas av ansvarsregeln skulle lotsningsbolaget ansvara i beaktansvärt flera fall. Ett så brett ansvar skulle inte gå ihop med lotsens roll som rådgivare, utan redaren skulle i dessa situationer dra nytta av att lotsen vållar fel vid lotsningen, eftersom lotsningsbolaget i dessa situationer skulle ersätta skadan.

85 Trafiksäkerhetsverkets utlåtande 2010, s. 1.

86 OM/150/43/2010, s. 3.

Det nuvarande rekvisitet, att skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma, är däremot väldigt strängt och kommer sannolikt att uppfyllas oerhört sällan. Rekvisitetet kräver att skadan orsakats uppsåtligen eller av sådan vårdslöshet som nästintill uppfyller uppsåtskravet, samt att skadevållaren skall anse det sannolikt att skadan uppkommer. Regeln i LL kommer sannolikt att bli en död regel, som tillämpas ytterst sällan, om den överhuvudtaget någonsin tillämpas. Därtill är ansvaret begränsat till ett såpass lågt belopp som 100 000 euro. Det är därmed entydigt att ansvaret borde utvidgas. Detta kunde göras genom att lätta på kraven i rekvisitetet för lotsningsbolagets skadeståndsskyldighet samt genom att höja det maximala ansvarsbeloppet, om det överhuvudtaget krävs ett maximalt ansvarsbelopp. Ett obegränsat ansvar eller ett maximalt ansvarsbelopp som är beaktansvärt högre än idag skulle motiveras med att skadeståndsansvaret aktualiseras sällan och att ansvaret i vilket fall som helst kan jämkas med stöd av de allmänna jämningsreglerna i SkL.

Vad de direkta följderna av lagändringen blir är fortfarande osäkert. På grund av det utvidgade ansvaret kommer lotsningsbolaget bland annat att tvingas ta allt större försäkringar, vilket i sin tur möjligtvis kan höja priserna på lotsningen. För närvarande är en ersättningstalan anhängig i domstolen gentemot lotsningsbolaget.⁸⁷ Ersättningskravet är 0,5 miljoner euro. Processen är däremot fortfarande i ett tidigt skede. På fallet tillämpas den gamla lagstiftningen med reglerna om statens ansvarsfrihet, så fallet är inte intressant ur den nya lagstiftningens hänseende.

6 Avslutning

Syftet med denna artikel har varit att åskådliggöra lotsningsbolagets skadeståndsrättsliga ansvar samt analysera hur den nya lagstiftningen påverkat ansvaret. Redaransvaret samt den enskilda lotsens skadeståndsansvar har beaktats i samband med detta. Syftet med artikeln har likväl varit att bedöma och analysera den nya lagstiftningen.

⁸⁷ Finnpilots årsrapport 2010, s. 12.

För lotsningsbolagets del uppkommer skadeståndsansvaret enligt huvudregeln med stöd av de allmänna reglerna i SkL om offentliga samfunds skadeståndsansvar. Vid bedömningen av detta tillämpas standardregeln. Lotsningsbolaget skall bedriva lotsningsverksamhet och se till att den är fungerande och tillgänglig. För fel i tillhandahållandet av lotsningstjänster och för fel i övrig lotsningsverksamhet ansvarar lotsningsbolaget därmed med stöd av reglerna i SkL. Till denna huvudregel finns dock undantagsregler i LL. Enligt dessa är lotsningsbolaget endast begränsat ersättningskyldig då skada förorsakats vid regelrätt lotsning. Lotsningsbolaget skall ersätta skada som lotsen orsakat uppsåtligt eller av grov vårdslöshet samt med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppstå. Det totala ersättningsbeloppet uppgår i dessa situationer till 100 000 euro. Då man diskuterar lotsningsbolagets skadeståndsansvar är det nödvändigt att granska redaransvaret. Sammanfattningsvis kan konstateras att redaren genom kanaliseringsregeln bär det primära ansvaret för skador som uppkommit i samband med lotsning.

En utvidgning av lotsningsbolagets skadeståndsansvar, i förhållande till statens tidigare ansvarsfrihet, har genom förnyandet av lagstiftningen skett. Denna utvidgning är motiverad då lotsningsbolaget är ett privaträttsligt aktiebolag som även bör ansvara för de skador denna förorsakar. Utvidgningen verkar däremot endast vara teoretisk. Rekvisitet i LL 4 a § är ytterst strängt och kommer sannolikt att uppfyllas oerhört sällan. Att ansvaret dessutom är ekonomiskt begränsat till en låg summa i förhållande till de skador som kan uppstå, ter sig problematiskt då man beaktar lotsningsbolagets ställning som ett företag med syfte att göra ekonomisk vinst. Det är sålunda oerhört tveksamt ifall skadeståndsansvaret är tillräckligt stort i sin nuvarande form. Det begränsade ansvaret strider i viss mån med den allmänna juridiska ansvarsuppfattningen.

Källförteckning

Litteratur

Andersson, Peter: Teoretiska och praktiska perspektiv på lotsningens och isbrytningens organisation och prissättning. SOU 2008:53, bilaga 4. Stockholm 2008. (Andersson 2008)

Bengtsson, Bertil – Strömbäck, Erland: Skadeståndslagen – En kommentar. Fjärde upplagan. Nordstedts juridik. Stockholm 2011. (Bengtsson – Strömbäck 2011)

Blom, Birgitta: Sjölagens bestämmelser om redaransvar. P A Nordstedt & Söners Förlag. Stockholm 1985. (Blom 1985)

Bull, Thomas: Myndighetsutövning vid lotsverksamhet? SOU 2007:106, bilaga 6. Stockholm 2007. (Bull 2007)

von Eyben, Bo – Isager, Helle: Lærebog i erstatningsret. Sjätte upplagan. Jurist. og Økonomforbundets Forlag. Köpenhamn 2007. (von Eyben – Isager 2007)

Hagström, Viggo: Offentligrettslig erstatningsansvar. TANO. Oslo 1987. (Hagström 1987)

Hakalehto-Wainio, Sivianna: Valta ja vahinko – julkisen vallan käyttäjän vahingonkorvausvastuu vahingonkorvauslaissa. Talentum Media Ab. Helsingfors 2008. (Hakalehto-Wainio 2008)

Hellner, Jan – Radetzki, Marcus: Skadeståndsrätt. Sjunde upplagan. Nordstedts juridik. Stockholm 2006. (Hellner – Radetzki 2006)

Hemmo, Mika: Vahingonkorvausoikeus. WSOYpro. Helsingfors 2005. (Hemmo 2005)

Lødrup: Lærebok i erstatningsrett. Sjätte upplagan. Gyldendal Akademisk. Oslo 2009. (Lødrup 2009)

Routamo, Eero – Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha: Suomen vahingonkorvausoikeus. Talentum Media Ab. Helsingfors 2006. (Routamo – Ståhlberg – Karhu 2006)

Saarnilehto, Ari, Vahingonkorvauslaki – Käytännön kommentaari, Edita Publishing Ab. Helsingfors 2007. (Saarnilehto 2007)

Wetterstein, Peter, Redarens miljöskadeansvar, Åbo Akademis förlag, Åbo 2004. (Wetterstein 2004)

Wetterstein, Peter, ”Wilful misconduct” och redarens globalbegränsningsrätt, Festskrift till Kurt Grönfors, Nordstedts Juridikförlag, Stockholm 1991, s. 427–444. (Wetterstein 1991)

Offentligt tryck

Europeiska kommissionen: EU Maritime Pilotage Study. Final report. Directorate-general for transport DG VII/D3. July 1995. (EU Maritime Pilotage Study 1995)

Finnpilot: Luotsausliikelaitoksen vuosikertomus 2010. Helsingfors 2011. (Finnpilots årsrapport 2010)

Grundlagsutskottets utlåtande gällande Regeringens proposition RP 197/2001. GrUU 2/2002. Helsingfors 2002. (GrUU 2/2002)

Grundlagsutskottets utlåtande gällande Regeringens proposition RP 251/2009. GrUU 12/2010. Helsingfors 2010. (GrUU 12/2010)

Justitieministeriet: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta. Justitieministeriets utlåtande 150/43/2010. Helsingfors 2010. (JM 150/43/2010)

Justitieministeriet: Det offentliga samfundets skadeståndsansvar. Justitieministeriets utredningar och anvisningar 59/2010. Helsingfors 2010. (JM 59/2010)

Kommunikationsministeriet: Alternativen för öppnandet av lotsningen för konkurrens – Arbetsgruppens slutrapport. KM 6/2009. Helsingfors 2009. (KM 6/2009)

Kommunikationsministeriet: Konkurrensutsatt lotsning – förutsättningar och följder. KM 10/2011. Helsingfors 2011. (KM 10/2011)

Kommunikationsutskottets betänkande gällande Regeringens proposition RP 214/2010. KoUB 18/2010. Helsingfors 2010. (KoUB 18/2010)

Lodstilsynet: Årsrapport 2007. Juni 2009. (Lodstilsynets årsrapport 2007)

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ”ny skadeståndslag”. RP 187/1973. (RP 187/1973)

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ny sjölag och därtill hörande bestämmelser. RP 62/1994. (RP 62/1994)

Regeringens proposition till riksdag med förslag till lag om ändring av lotsningslagen. RP 251/2009. (RP 251/2009)

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ombildning av Lotsverket till aktiebolag. RP 130/2010. (RP 130/2010)

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lotsningslagen och upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen. RP 214/2010. (RP 214/2010)

SOU 2007:106. Lotsa rätt! Delbetänkande av Lotsutredningen. Stockholm 2007. (SOU 2007:106)

SOU 2008:53. Styra rätt! Förslag om sjöfartsverkets organisation, slutbetänkande av Lotsutredningen. Stockholm 2008. (SOU 2008:53)

Statistik från trafikverket 5/2010. Statistik över utrikes sjöfart 2009. Finlands officiella statistik. Helsingfors 2010. (Statistik över utrikes sjöfart 2009)

Trafiksäkerhetsverket: Utlåtande 1.9.2010. Helsingfors 2010. (Trafiksäkerhetsverkets utlåtande 2010)

Rättsfall

HD 1945 II 195

HD 1960 II 86

HD 1995:61

LB 2009-163221

ND 1982, s. 135

ND 1990, s. 71