ERSÄTTNINGSUTREDNING EV1/2016 NORDIC DUCK PERSONSSKADA

Utredningen given 23.6.2016

Utredningsansökan och bolagets bemötande

Ur ansökan och övriga handlingar framgick att en privatperson (härefter den skadelidande) hade drabbats av en halkolycka ombord på förbindelsefartyget Nordic Duck den 8.11.2013 (det finns tyvärr ett skrivfel i själva utredningen i datumet) tidigt på morgonen vid avgång från Pensar. Den skadelidande halkade på bildäcket när hon steg ut från bilen. Hon föll och slog bägge knäna samt ena armen i däcket. Därmed skadade hon sitt knä. Hon måste bland annat genomgå en knäoperation med åtföljande sjuk skrivning och kunde inte utöva sitt yrke som fiskare. Den försäkrades kostnader och krav på grund av halkolyckan inkluderade läkarbesök, dagkirurgiingrepp, resor med personbil och ledsagare, förlorad arbetsinkomst, sjukskrivning samt kostnader för utomstående hjälp i juridiska frågor och post och telekommunikationskostnader, vilka den skadelidande krävde att ersätts till fullo.

Den skadelidande hänvisat till sjölagen 15kap. 11 §, enligt vilken bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar en passagerare under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon han svarar för. Den skadelidande ansåg att rederiet har varit vållande till skadan bl.a. genom att inte ha sett till det öppna bildäcket är sandat eller målat med halkfri färg. Det har även varit mörkt på bildäcket.

Den skadelidande hade först krävt ersättning av redaren som hänvisat kravet till ansvarsförsäkraren såsom P & I -försäkringsgivare. Ansvarsförsäkraren hade svarat att redarens ansvarsförsäkring, P & I-försäkringen, täcker bl.a. redarens ansvar för passagerarens personskador. För att redaren skall bli ansvarig för en passagerares personskada, krävs det enligt sjölagen 15 kap 11 § vårdslöshet på transportörens sida. Eftersom den troliga orsaken till olyckan är mörkret och regnvatten på bildäck, kan det inte anses vara fråga om vårdslöshet från transportörens sida. Därför är skadan inte ersättningsgill ur Nordic Ducks P&I-försäkring.

Efter att den skadelidande hade framfört missnöje till redaren över ansvarsförsäkrarens beslut, hade rederiet begärt att Ansvarsförsäkraren omprövar detta. Ansvarsförsäkraren svarade i sitt beslut 21.8.2014 att det inte kan anses att olyckan skulle ha orsakats genom fel eller försummelse av redaren och ansökan om ersättning från rederiets P&I-försäkring skall avslås. Enligt ansvars- försäkraren finns det inget regelverk som kräver att ett fartygs däck skall målas med halkfri färg eller att bildäcket skall sandas. Att ett öppet bildäck kan bli vått och halt är något som allmänheten känner till. Ansvarsförsäkraren hänvisar också till det faktum att den skadelidande hade rest ofta med fartyget och är därmed bekant med bildäcket och att det kan blir halt om det är vått. Fartyget släcker lamporna så att be sättningen skall ha bättre sikt och för att navigeringen därmed ska kunna ske på ett säkert sätt. Bryggfästet är väderkänsligt och där går starka strömmar. Att släcka lamporna är ett vanligt förfarande bland fartyg med öppna bildäck. Nödbelysning finns enligt regelverket och används därefter. Passagerarna har också möjlighet att stanna i bilarna under överfarten.

I sin ansökan om ersättningsutredning hade den skadelidande yrkat, att eftersom befälhavaren kände till att däcket var halt borde han ha vidtagit lämpliga åtgärder. Den skadelidande ansåg att det faktum, att hon var en van resenär på linjen inte är relevant. Ingen, inte ens däcksmannen varnade henne för halkan då hon körde ombord. Att man släckt däcksbelysningen för att kunna navigera är en undanflykt, eftersom förbindelsebåtsbryggan ligger vid en strand utan smalt inlopp. Dessutom har man efter olyckan börjat köra

med tänd däcksbelysning. Fartyget var utrustat med passagerarutrymmen. En resa mellan Pensar och Granvik tar en timme och fem minuter. I bilar utan tilläggsvärme blir den resan ganska kylslagen. Den skadelidande har senare hävdat, att varken befälhavaren eller besättningen har varnat henne för det hala däcket och har inte sett till att passagerarna tryggt kan ta sig till passagerarutrymmena från bilen, vilket inte är gott sjömanskap heller. Enligt den skadelidande borde fartyget inte avgå från bryggan, förrän alla passagerare tryggt förflyttat sig till passagerarutrymmet, om fartyget inte kan navigeras med tänd däcksbelysning.

Ansvarsförsäkraren hade till dispaschören framfört att försäkringsavtalet gäller mellan ansvars- försäkraren och redaren. Den skadelidande är inte försäkringsavtalets part. Ansvarsförsäkrarens beslut beträffande halkolyckan är riktat till försäkringstagaren och inte till den skadelidande. Enligt P&I-försäkringsvillkoren (1.1.2011), regel 2, ersätter försäkringsgivaren endast utgifter i den utsträckning betalning först erlagts av försäkringstagaren (pay to be paid-regeln). Vidare var Ansvarsförsäkraren av den åsikten att den skadelidande inte kan överklaga till dispaschören ett beslut som Ansvarsförsäkraren har gett sin försäkringstagare. Ansvarsförsäkraren hänvisar till regel 19 i sina P& I-villkor som lyder enligt följande:

> "Om vid försäkringsgivarens behandling av ersättningsanspråket försäkringsgivaren eller försäkringstagaren så önskar, skall ersättningsärendet utredas av dispaschören i Finland."

Ansvarsförsäkraren fortsatt att hävda, att enligt regel 19 § 2 tillämpas lagen om försäkringsavtal 28.5.1994/543 endast om annat inte följer av villkoren eller av försäkringsavtalet. Även om lagen om försäkringsavtal 9 kap. 67 § skulle tillämpas, har den skadelidande rätt att rikta sitt krav direkt till försäkringsgivaren endast vid tre alternativa till fällen, som blir inte uppfyllda:

1) tecknandet av försäkringen har grundat sig på lag eller en myndighets föreskrift,
2) den försäkrade har försatts i konkurs eller annars är insolvent eller om
3) ansvarsförsäkringen har nämnts i samband med marknadsföringen av den försäkra des näringsverksamhet

Dispaschören begärde utredning av ansvarsförsäkraren gällande obligatorisk försäkring enligt 7 kap. 2 § sjölagen och 15 kap. sjölagen samt dessas förhållande till de förutsättningar om skadelidandes rätt till direkt krav mot försäkringsgivaren som regleras i 67 § lag om försäkringsavtal.

Ansvarsförsäkraren svarade att enligt sjölagen 7 kap. 2 § är fartygsägare med ett fartyg som är 300 BT eller mer skyldiga att teckna ansvarsförsäkring. Nordic Duck är 202 BT och omfattas därmed inte av försäkringsskyldigheten. Vidare, vad gäller försäkringsplikten i kap. 15 sjölagen, så hänvisar lagtexten till artikel 4a i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens transportsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen). Bestämmelserna om obligatorisk försäkring omfattar den transportör för vilken konventionen gäller, och enligt förordningens artikel 2 skall förordningen tillämpas på varje internationell befordran och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ. Enligt ansvarsförsäkraren är Nordic Duck av klass D-typ och omfattas därmed inte av försäkringsplikten.

Dispaschören såsom myndighet granskar sin behörighet. I det ifrågavarande fallet hade en privatperson drabbats av personskada i kommunal offentlig förbindelsetrafik. För detta ändamål hade dispaschören ansett det nödvändigt att på eget initiativ skaffa ytterligare information om den offentliga förbindelsetrafikens försäkringskrav. Dispaschören har 24.5.2016 hört Skärgårdstrafikens

upphandlingsexpert Tapani Jaakkola från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Jaakkola har informerat dispaschören om ett 14.8.2012 daterat avtal, benämnt ”Yhteysalusliikenne Paraisten reittialue 1.1.2013 – 31.12.2015” mellan NTM-centralen och transportören. Enligt artikel 8 i avtalet, som hade varit föremål för en offentlig upphandlingsprocess, måste tjänsteproducenten ha en ansvarsförsäkring, som täcker passagerarnas och tredje parters skador.

Enligt Jaakkola har avtalstexten först varit ett utkast, som NTM-centralen såsom upphandlande enheten hänvisat till i anbudsförfrågan. Anbuden har förutsatts vara i enlighet med anbudsförfrågan. Efter att avtalet med samma villkor blivit undertecknat, har ett P&I-intyg krävts årligen från tjänsteproducenten. Passagerarna betalar inte för förbindelsetrafiksresan. Transportören har inte kunnat bli en kontraktspart, utan att tillställa bevis om sitt försäkringsskydd för passagerarna.

Ansvarsförsäkraren har ansett att dispaschörens uppgift enligt lag om utredning av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53) inte är att skaffa information på eget initiativ. Ansvarsförsäkraren har med hänvisning till lagförarbeten i Finland och Sverige konstaterat att P & I-försäkring är sjöförsäkring och att försäkringsavtalslagen (543/94) skulle tillämpas obligatoriskt. Enligt ansvarsförsäkraren menas med ”offentliga föreskrifter” FAL 9 kap. 67 § 1 punkt 1 och det föreligger inte i detta fall sådan marknadsföring, som menas i punkt 3 av denna lagbestämmelse.

Dispaschörens avgörande

Kompetensfrågan

Dispaschören tog först ställning till sin behörighet, eftersom ansvarsförsäkraren har gjort invändningar om detta. Dispaschören ansåg att behörighetsbedömningen har flera grader. Först och främst, dispaschören har behörighet att ta ställning till sin behörighet om ansökan inte är helt ogrundad. Även om dispaschören till slut inte har ansetts ha haft behörighet i fallet, har besluten i praktiken fattats i form av en ersättningsutredning. I det här fallet baserar ansökan sig på P&I-försäkring, och ansvarsförsäkraren instämmer i att ansökan gäller sjöförsäkring. Därför gick dispaschören vidare med granskning av sin behörighet.

Dispaschören fortsatt med värderingen av försäkringsvillkorens roll med hänsyn till det tillämpliga regelverket och lösningen av tvister angående försäkringen. Man måste definiera vad den gällande lagen är, hur långt gäller avtalsfrihet enligt den gällande lagen och hurudana bestämmelser det finns i avtalet och lagen angående det tillämpliga regelverket samt medlen att lösa tvister.

De försäkringsvillkor som skall tillämpas är ansvarsförsäkrarens P & I försäkringsvillkor. Regel 19 § 2 (Tillämplig lag) utrycker att försäkringen skall omfattas av finländsk lag och praxis. Vidare konstateras det att eftersom P&I- försäkring är en sjöförsäkring, som tecknas av en näringsidkare, tillämpas lagen om försäkringsavtal 28.6.1994/543 endast om annat inte följer av dessa villkor eller av försäkringsavtalet övrigt. Dispaschören ansåg att bestämmelsen är i enlighet med vad som stadgas i 1 kap. 3 § 3 lagen om försäkringsavtal (härefter förkortats FAL).

Vad gäller dispaschörens behörighet, hänvisar regel 19 § 1 första stycket till utredning av dispaschör beträffande ersättningsanspråk, om försäkringstagaren eller försäkringsgivaren så önskar. Tredje stycket av § 1 tillägger att tvist på grund av försäkringsavtalet skall avgöras av dispaschören i Finland.

Enligt Lag om utredningen av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53) 1 § skall ersättningsärende, som grundar sig på avtal om sjöförsäkring, där annat ej är avtalat, utredas av

dispaschör. Innan sådant ärende kan upptagas till prövning av domstol, bör i saken alltid föreligga dispaschörs utredning.

Dispaschörens behörighet stadgas om i nämnda lagen men kan avtalas om i försäkringsavtalet eller i avtal mellan parterna övrigt. I ersättningsutredningen EV 1/2002 (se också HD 2007:39) var det fråga om en skiljeklausul i P&I-villkor. Dispaschören ansågs vara bunden av skiljeklausulen och sakna behörighet att höra kravet i målet. Dispaschören ansåg att skiljeklausulen utgör ett undantag till dispaschörens behörighet. Om inget skiljeavtal finns, måste dispaschörs ersättningsutredning föreligga.

I det nuvarande fallet innehåller försäkringsavtalet ingen skiljeklausul, utan en hänvisning till dispaschörs ersättningsutredning. Regel 19 § 1 stycket innehåller bestämmelser bara beträffande försäkringsgivaren och försäkringstagaren. Dispaschören tolkar bestämmelsen så att den inte avser att begränsa en tredjemans rätt att använda ersättningsutrednings- förfarandet, när lagenliga förutsättningar för en tredjeman att ställa krav direkt mot ansvarsförsäkringsgivaren finns. I varje fall, om ingen skiljeklausul finns, kan försäkringstagaren enligt gällande rätt ställa ersättningskrav mot försäkringsgivaren i domstolen. Då kan en tredje man som lidit skada på grund av den försäkrades agerande ställa direkta krav mot ansvarsförsäkringsgivaren i enlighet med FAL 9 kap. 67 §. Eftersom FAL inte är tvingande rätt i sjöförsäkring tecknad av en näringsidkare, kan rätten till direkta krav åtminstone i princip uteslutas med avtal. Dispaschören konstaterar dock att en sådan bestämmelse ej finns i Ansvarsförsäkrarens försäkringsvillkor i explicit form och att bestämmelsen inte heller kan konstrueras att ingå i avtalet.

Dispaschören ansåg sig därför ha behörighet att höra kravet ställt av den skadelidande som en skadelidande tredje man, om förutsättningarna för direkt krav uppfylls. Såsom ansvarsförsäkraren har framfört, är ett direkt krav mot försäkringsgivaren möjligt i tre olika tillfällen, varav dispaschören här närmare behandlar de följande två fallen:

> 1) tecknandet av försäkringen har grundat sig på lag eller en myndighets föreskrift och
> 3) ansvarsförsäkringen har nämnts i samband med marknadsföringen av den för säkrades näringsverksamhet.

Ansvarsförsäkraren har framfört att varken förutsättningarna i 7 kap. 2 § eller kap. 15 i sjölagen för obligatorisk försäkring uppfylls. Vad gäller 15 kap. 24 § hänvisande till artikel 4a i bilaga I till

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, gäller obligatorisk försäkring avsedd i Atenförordningen på dess tillämpningsområde. Denna förordning ska tillämpas på varje internationell befordran i den mening som avses i artikel 1.9 i Atenkonventionen och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 (klassificering av passagerarfartyg) i direktiv 98/18/EG. Ansvarsförsäkraren har hävdat, att Nordic Duck är klass D-typ. Enligt definitionen avser klass D-typ

> ”ett passagerarfartyg som används på inrikes resor i fartområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 m är mindre än 10%, under en ettårsperiod för åretrunttrafik, eller under en särskild begränsad period av året, för trafik uteslutande under en sådan period (t.ex. trafik under sommaren) under vilken fartyget aldrig befinner sig mer än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller mer än 3 nautiska mil, vid medelvattenstånd, från strandlinjen där nödställda kan ta sig i land.”

Trafiksäkerhetsverket har fastställt skyddade havsområden och deras gränser i sin föreskrift 15.3.2010 TRAFI/7107/03.04.01.00/2010 och enligt föreskriften hör Nordic Ducks fartområde till klass D-typ.

På grund av det ovanstående ansåg dispaschören att det inte finns någon försäkringsplikt i den mening, som 15 kap. 24 § hänvisar till, och att FAL 9 kap. 67 § punkt 1 inte skulle tillämpas på grund av EU- förordningen.

Dispaschören ansåg dock att dispaschören såsom myndighet måste granska förutsättningarna för sin behörighet å tjänsten vägnar, i ett fall när en privatperson har drabbats av personskada i kommunal och därmed offentlig förbindelsetrafik. Lag om utredningen av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53) beskriver utredningsprocessen i huvuddrag. Enligt Esko Hoppu (Oikeudenkäynti merivakuutusasioissa I, Defensor Legis 1/98, s. 6-7) är processen formfri och inte bunden till rättegångsbalkens bestämmelser beträffande civilprocess. Praxis är att parterna tillställer den information som dispaschören efterfrågar. Dispaschören har dock i praktiken skaffat eller verifierat information som är nödvändig för utredningen, bland annat bett utlåtanden från personer som kan ge vittnesmål i utredningsfrågorna.

För detta ändamål har dispaschören hört 24.5.2016 Skärgårdstrafikens upphandlingsexpert Tapani Jaakkola från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Jaakkola har informerat dispaschören om ett 14.8.2012 daterat avtal ”Yhteysalusliikenne Paraisten reittialue 1.1.2013 – 31.12.2015” mellan NTM-centralen och Nordic Jetline Finland Ab, som varit i kraft under olyckan. Enligt artikel 8 i avtalet, som hade varit föremål för offentlig upphandlingsprocess, måste tjänsteproducenten ha en ansvarsförsäkring, som täcker passagerarnas och tredje parters skador. Enligt Jaakkola har avtalstexten först varit ett utkast som NTM-centralen såsom upphandlande enhet hänvisat till i anbudsförfrågan. Efter att avtalet med dessa villkor blivit undertecknat, har ett P&I-intyg krävts årligen från tjänsteproducenten. Passagerarna betalar inte för trafiken.

Dispaschören har hört parterna beträffande informationen i det ovannämnda stycket. Informationen har inte bestridits.

Dispaschören ansåg att NTM-centralens krav inte är en myndighetsföreskrift avsedd i FAL 9 kap. 67 § punkt 1, eftersom NTM-centralen är en avtalspart i saken och inte en normgivare.

Dispaschören ansåg dock att det finns anledning att tillämpa FAL 9 kap. 67 § punkt 3, eftersom det här gäller offentlig upphandling och marknadsföringen sker i denna genom anbud, som måste vara i enlighet med anbudsförfrågan. Befraktaren, NTM-centralen, förutsätter att tjänsteproducenten, bortfraktaren, måste ha en gällande ansvarsförsäkring, som täcker skadorna till passagerarna och andra tredje parter. Bevis för försäkringen måste framläggas varje år. En gällande ansvarsförsäkring betyder dock inte att det skulle finnas möjlighet till direkta krav mot ansvarsförsäkraren för den skadelidande.

Dispaschören ansåg vidare, att Ansvarsförsäkrarens P&I-försäkrings struktur enligt regeln 2 i försäkringsvillkor inte står till hinder för ersättning eftersom den står för täckning för transportörens ansvar som kanaliseras mot transportören och inte kan tillämpas som sådan i direkta krav.

På grund av ovannämnda motiveringar ansåg dispaschören sig ha behörighet att ta den skadelidandes personskadekrav till behandling.

Ersättningskravet

Ersättningskravet gällde personskador som Den skadelidande drabbats av i förbindelsetrafiken. Den skadelidande har hänvisat till 15 kap. 11 § som bestämmer att bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar en passagerare på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. I själva verket är det tillämpliga regelverket den så kallade Atenförordningen dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss. Förordningen gör år 1974 slutna Atenkonvention och dess protokoll från året 2002 såsom de lyder i förordningens bilaga till gällande lag i Europeiska Unionens medlemsländer. Förordningen är direkt tillämplig, så att ingen nationell lagstiftningsåtgärd nödvändigtvis behövs.

Artikel 3 i Atenkonventionen innehåller ansvarsreglerna. Enligt artikel 3.1 ska transportören svara för skada som uppstått som följd av dödsfall och för personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka, såvida inte transportören visar att olyckan orsakats av en händelse (konventionen nämner olika händelser) av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada. Med sjöfartsolycka menas förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget. Om det inte är fråga om en sjöfartsolycka, ska transportören vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska ligga på käranden.

Dispaschören ansåg, att i ifrågavarande fallet finns det ingen sjöolycka, fast betydelsen för uttrycket ”fel i fartyget” verkar vara oklar. Det kan dock tänkas, att fartygets struktur kunde vara så bristfällig, att ett fel i fartyget enligt förordningen skulle föreligga.

Eftersom det inte är fråga om en sjöolycka, ligger bevisbördan på käranden att visa, att den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören.

Den skadelidande har nämnt tre fel som transportören enligt henne hade gjort. För det första, däcken hade inte målats med halkfri färg eller sandats. Ansvarsförsäkraren har konstaterat, att det inte skulle finnas något regelverk som kräver att ett fartygs däck skall målas med halkfri färg eller att bildäcket skall sandas. Dispaschören har inte heller funnit sådana regler i Finland. Dispaschören konstaterar också, att bortfraktarens omsorgsplikt kan inte endast basera sig på uttryckliga föreskrifter, utan på en allmän värdering av situationen och gott sjömanskap. Dispaschören ansåg, att det finns olika tekniska möjligheter att göra däcket ojämnt, men detta är naturligtvis också en kostnadsfråga. Dispaschören ansåg dock att man kan hitta analogi i arbetshälsobestämmelserna för att dra riktlinjerna också till transportörens omsorgsplikt.[1]

För det andra, däcket var otillräckligt upplyst. Ansvarsförsäkraren har medgett, att ljusen på däcket var släckta, men på grund av navigationsskäl. Den skadelidande har påstått, att efter olyckan har däckljusen varit tända i motsvarande situationer, vilket inte har bestridits av Ansvarsförsäkraren. Dispaschören ansåg,

[1] Enligt Arbetshälsoinstitutet finns det i Tyskland ett mera detaljerad regelverk beträffande undvikandet av halkolyckor.

att tillräcklig upplysning är ett medel att undvika halkolyckor, som nämns åtminstone i arbetsskyddsinstruktioner, se t.ex. Europeiska arbetsmiljöbyråns instruktioner.[2]

Den skadelidande har också nämnt möjligheten, att fartyget inte borde avgå från bryggan förrän alla passagerare tryggt förflyttat sig till passagerarutrymmet, om fartyget inte kan navigeras med tänd däcksbelysning. Ansvarsförsäkraren har inte kommit fram med argument varför den här åtgärden inte skulle ha varit möjlig, men har nämnt att det skulle vara praxis att köra med släckta däcksljus av säkerhetsskäl. Om så är fallet, är det möjligt att se till att passagerarna först förflyttat sig till passagerarutrymmet. Dispaschören ansåg att kravet att passagerarna skulle stanna i bilen över en timme också under vinterförhållanden är oskäligt.

För den tredje har den skadelidande hävdat att det inte fanns några varningar om att däcket var halt. ansvarsförsäkraren har inte bestridit påståendet, men har hänvisat till att den skadelidande på grund av sin regelmässiga överfart på fartyget och yrket som fiskare skulle ha känt till halkomständigheterna. Dispaschören ansåg, att den skadelidandes egen oaktsamhet kan vara en orsak att minska ersättning, men kan inte vara en grund att fria transportören helt från ansvaret om oaktsamhet föreligger också hos transportören.

Dispaschören vill påpeka, att rättspraxis utanför sjöfarten har utvecklats i en strängare riktning. En underhållspliktig, oftast en fastighetsägare, kommun eller landsvägsadministration, måste se till att gatorna och trottoarerna är trygga. Ofta används termen kvalificerad omsorgsplikt som menar, att också en mindre vårdslös het skapar ansvar för den underhållspliktiga. Endast helt undantagsmässiga väderförhållanden har inneburit ansvarsfrihet för den underhållspliktiga.

Skulle rättspraxis utanför sjöfart då ha något inflytande över hur bestämmelserna i Atenkonventionen skulle tolkas? Dispaschören ansåg, att eftersom det gäller allmän förbindelsetrafik som samhället sörjer för, och då passagerarna inte medvetet anknyter till sjöfaror, skall den allmänna praxisen i samhället tas till hänsyn i omsorgsbedömningen.

Dispaschören ansåg att den skadelidande har kunnat visa att transportören inte har haft tillräcklig omsorg för att passagerarna tryggt har kunnat förflytta sig till och från passagerarutrymmena. Särskilt har belysningen varit otillräcklig. Dispaschören ansåg dock, att också den skadelidandes egen erfarenhet om linjen och omständigheterna på sena hösten måste tas hänsyn till, när man bedömer hur hennes eget agerande har bidragit till skadorna. Därför måste ersättningen reduceras med en fjärdedel.

Enligt dispaschörspraxis kan man inte få ersättning för rättegångskostnader. I räkningen tillställt av den skadelidande har det nämnts kostnad för utomstående hjälp i juridiska frågor samt post och telefonkostnader euro, som dispaschören inte kan förordna att betalas av ansvarsförsäkraren. Dessa belopp måste avdras från totalbeloppet. Den skadelidande har först betalt kostnaderna eller lidit av arbetsinkomst. Den skadelidande har inte krävt ränta.

Ansvarsförsäkraren har således förpliktats att betala ett belopp som resultat av de ovannämnda räkningarna.

[2] Se https://osha.europa.eu/sv/tools-and-publications/publications/factsheets/14

Ersättningsutredningen innehåller också preskriptioner om dispaschörens arvode och kostnader samt besvärsanvisning.