



Ur innehållet

2

Essä

I vilken utsträckning låter sig den mänskliga faktorn regleras bort?

5

Debatt

Har sjörättsjuristen en framtid?

6

Rättspraxis

Flyget till Sotji

En grekisk tragedi

Fotografiet ovan visar en av Sveriges hittills allvarligaste järnvägsolyckor, den så kallade Getå-olyckan. Den 1 oktober 1918 spårade tåg 422 från Malmö mot Stockholm ur mellan Åby och Krokek vid Bråviken norr om Norrköping. Olyckan krävde 42 människors liv. Den direkta olycksorsaken var att banvallen hade rasat samman på grund av ihållande regn under sommaren, men till olyckan bidrog även brister i rutinerna för kommunikationen mellan stationerna på sträckan.

Historien synes också ständigt upprepa sig, om än i nya former. Den 28 februari frontalkrockade ett passagerartåg med ett godståg norr om staden Larissa i Grekland. Vid kollisionen fattade tre av de första vagnarna i passagerartåget eld och olyckan krävde 57 människors liv och minst 85 passagerare skadades. Det är ännu ovisst om det var den mänskliga faktorn eller ett tekniskt fel som utgjorde orsaken till kollisionen. Det grekiska järnvägsnätet är föråldrat. Många sträckor är enkelspåriga och automatiska tågkontrollsystem saknas i flera områden samtidigt som kommunikationen mellan de olika stationerna på linjen inte syntes fungera. En stationschef i Larissa är gripen misstänkt för vållande till annans död. Den 4 april var det återigen dags. Ett holländskt tåg kolliderade med anläggningsutrustning som av okänd anledning hade ställts upp på spåret vid Voorschoten mellan Amsterdam och Haag. En person omkom och minst ett trettioal passagerare skadades i olyckan.

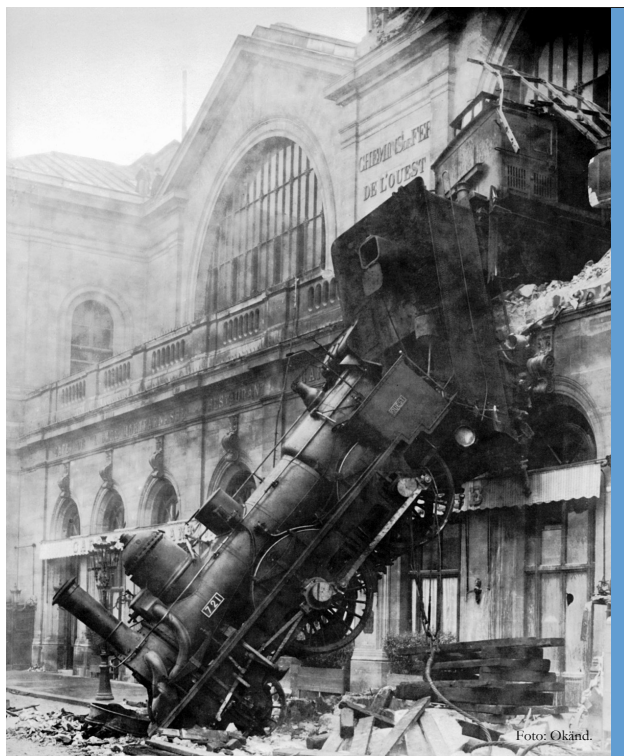
De tragiska händelserna aktualiserar frågor om den mänskliga faktorns betydelse som orsak till olyckor och om det är möjligt att genom olika typer av säkerhetsreglering minska riskerna för mänskliga fel. I det av Europeiska unionen den 11 maj 2016 antagna järnvägssäkerhetsdirektivet (2016/798) samt det relativt nyantagna bihang H till den internationella järnvägskonventionen har gjorts ett försök att reglera den mänskliga faktorn på järnvägsområdet i syfte att minska olycksriskerna. Frågan som ställs i det föreliggande numret av tidskriften är dock hur långt det är möjligt att nå på det området. Kanske är frågan i likhet med de grekiska tragedierna evig?

Professor Johan Schelin

I vilken utsträckning låter sig den mänskliga faktorn regleras bort?

Av professor Johan Schelin

Även om det ännu inte är klarlagt tyder uppgifter på att det var den mänskliga faktorn som orsakade den tragiska tågolyckan i Grekland då ett persontåg kolliderade med ett mötande godståg på järnvägslinjen mellan Aten och Thessaloniki. En dryg månad senare inträffade en ny olycka – denna gång i Nederländerna – då ett tåg kolliderade med anläggningsutrustning på spåret. Det inträffade väcker frågor om i vilken utsträckning det går att minska riskerna för olyckor genom att söka reglera den mänskliga faktorn. Den direkta orsaken till kollisionen i Grekland lär enligt uppgift ha varit att stinsen i Larissa ledde in persontåget på samma spår som det mötande godståget. Samtidigt är förklaringen kanske inte så enkel. Inte sällan har misstag av det här slaget sin grund i mer djupgående organisatoriska brister.



Säkerhetsorganisationen i fokus

Den rättsliga regleringen av säkerhetsfrågor har traditionellt sett tagit sikte på två olika områden, den tekniska säkerheten samt kompetensen hos den personal som ska hantera transportmedlet i fråga. Den sistnämnda formen av reglering kan sägas ha till syfte att minska riskerna för mänskliga misstag. Ju mer välutbildad och tränad personalen är desto mindre är risken för olyckor. För det fall en olycka ändå inträffar kan en välutbildad och tränad personal dessutom vara ägnad att minska följderna av denna. Först under senare tid har lagstiftaren även kommit att fokusera på betydelsen av en säkerhetsmässigt välfungerande organisation. Det är inte tillräckligt att enskilda individer är välutbildade och tränade utan säkerhetstänkandet måste genomsyra hela organisationen.

I ett försök att reglera de organisatoriska aspekterna av järnvägssäkerheten antog Europeiska unionen den 11 maj 2016 ett nytt järnvägssäkerhetsdirektiv (2016/798) inom ramen för det fjärde järnvägspaketet. Direktivet utgör en omarbetning av det tidigare direktivet 2004/49/EG. Bestämmelserna i direktivet har även mer eller mindre överförts till ett nytt bihang i det internationella järnvägsfördraget (COTIF), bihang H (EST). Bihang H är avsett användas i fråga om gränsöverskridande trafik till och mellan länder utanför Europeiska unionen som är bundna av järnvägsfördraget och tillämpar bihang G (ATMF). I Sverige har järnvägssäkerhetsdirektivet implementerats genom införandet av järnvägssäkerhetslagen (2022:367). Lagen ersätter delar av andra kapitlet i den tidigare järnvägslagen (2004:519).

Säkerhetsansvariga

I 2 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen regleras att det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget som ansvarar för att driften i järnvägssystemet är säker. Med andra ord har dessa aktörer det övergripande ansvaret för säkerheten. Redan den uppdelningen av ansvaret på flera aktörer riskerar att påverka säkerheten negativt, inte minst eftersom infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen enligt den marknadsuppdelning som skett i viss mån är motparter till varandra. Till detta kommer sedan att antalet entreprenörer på marknaden har vuxit lavinartat sedan avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden. Även om huvuddelen av järnvägsnätet fortfarande förvaltas av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare läggs stora delar av underhållet ut på entreprenörer, vilka i sin tur inte sällan anlitar olika underentreprenörer för det faktiska utförandet av underhållsarbetet. Detsamma gäller i fråga om järnvägsföretagen som anlitar olika entreprenörer för driften av terminaler och depåer samt underhållet av fordon. Även om infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen har det huvudsakliga ansvaret samt skyldighet enligt 2 kap. 7 § tredje stycket järnvägssäkerhetslagen att ställa krav på regelkännedom och yrkeskunnande hos entreprenörer, vilka i sin tur ska föra detta vidare till anlidade underentreprenörer finns här en risk att ansvaret i praktiken delas upp på så många aktörer att det blir oklart vem som har det faktiska ansvaret och vari detta består. Beträffande underhållet av fordon synes riskerna för detta vara något mindre i och med kravet i 2 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen att den underhållsansvariga enheten ska vara certifierad.

Säkerhetsstyrningssystemet

Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen ska enligt 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen ha ett säkerhetsstyrningssystem, det vill säga en etablerad organisation med fastställda förfaranden i syfte att säkerställa en säker drift. Systemet ska dokumenteras och utformas så att infrastrukturförvaltaren och berörda järnvägsföretag kan hantera de risker som verksamheten ger upphov till. Till ledning för detta arbete ska ligga tillämpliga tekniska specifikationer för drifts-kompatibilitet (TSD), nationella regler och de villkor som framgår av järnvägsföretagets tillstånd, se 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen samt 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418). I säkerhetsstyrningssystemet ska även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Ett närmare studium av kravet i järnvägssäkerhetslagen på att infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen ska ha ett säkerhetsstyrningssystem samt de närmare specifikationerna i järnvägsförordningen rörande säkerhetsstyrningssystemets innehåll ger vid handen att regleringen i hög grad bygger på den form av styrmodell som idag populärt benämns New Public Management (NPM) istället för den mer traditionella byråkratiska styrningen av den modell som Max Weber ursprungligen formulerade i början av förra seklet. Utvecklingen på järnvägssäkerhetsområdet bort från den traditionella byråkratiska styrningen mot New Public Management kan ses som en följd av avregleringen av den europeiska marknaden för järnvägstransporttjänster vilken inleddes under 1990-talet (och där Sverige var ett av föregångsländerna, se närmare

(fortsättning)



SOU 2002:48 Rätt på spåret). Den starkaste drivkraften i avregleringen av marknaden torde ha varit en önskan från politikernas sida att främja effektivitet och innovation inom vad som upplevdes som en förstelnad sektor genom konkurrensutsättning av järnvägstransporttjänsterna. För svensk del innebar detta att från det att staten genom det affärsdrivande verket Statens Järnvägar (SJ) haft ensamrätt att bedriva såväl person- som godstrafik öppnades marknaden gradvis för konkurrens från andra aktörer. Denna önskan om ökad effektivitet och innovation ligger även till grund för det fjärde järnvägspaketet, se EU COM (2013) 25 final.

Avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden medförde emellertid samtidigt att det blev nödvändigt att avskilja förvaltningen av infrastrukturen från järnvägsföretagen. I Sverige innebar detta att verksamheten i Statens Järnvägar delades upp på en statlig infrastrukturförvaltare i form av Banverket (detta skedde redan 1988), sedermera Trafikverket medan persontrafiken överfördes till det statligt ägda SJ AB och godstrafiken till Green Cargo AB. Samtidigt öppnades marknaden för andra privata aktörer. En ofrånkomlig effekt av avregleringen av marknaden och det kraftigt växande antalet aktörer var emellertid som ovan antytts att det blev allt svårare för att inte säga omöjligt att använda sig av den traditionella byråkratiska styrformen. Möjligheterna att med traditionella medel styra samt bedriva tillsyn över verksamheten minskade i takt med att antalet aktörer växte. Till detta hörde också en ideologiskt färgad syn att den byråkratiska styrningen hämmade den av politikerna eftersträvarde effektiviteten och innovationen på marknaden.

Som styrmodell grundar sig New Public Management i föreställningen att en verksamhet formas genom en samverkan mellan tre ordningsskapande drivkrafter: konkurrens, reglering samt sist och slutligen interna värderingar och attityder i den utförande organisationen. Det betyder att regleringen, snarare än att fastställa explicita krav avseende säkerheten som sådan, ska ta

sikte på att reglera organisationen, närmast olika förfaranden, rutiner och andra arrangemang i verksamheten. I linje med detta anges i 2 kap. 4 § järnvägssäkerhetsförordningen att säkerhetsstyrningssystemet ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation, hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer i organisationen, hur personalen deltar i säkerhetsarbetet för att kontinuerligt förbättra säkerheten samt hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverka av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Närmare bestämt ska säkerhetsstyrningssystemet enligt 2 kap. 5 § järnvägssäkerhetsförordningen innehålla en säkerhetspolicy som har godkänts av organisationens högsta chef och som all personal fått ta del av, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för att uppnå dessa mål. Vidare ska det finnas förfaranden för att för att uppfylla kraven i TSD, nationella regler och andra relevanta regler och myndighetsbeslut samt förfaranden för att säkerställa att instruktioner och villkor följs. Det ska också finnas förfaranden och metoder för att identifiera risker och värdera dem samt genomföra åtgärder för att hantera dessa närhelst en ändring av driftförhållandena eller ibruktagande av ny materiel medför nya risker för infrastrukturen eller gränssnittet mellan människa, maskin och organisation. Säkerhetsstyrningssystemet ska även innehålla förfaranden för att fortlöpande kunna utbilda personal och för att säkerställa att arbetsuppgifterna utförs på rätt sätt, inklusive att säkerställa personalens fysiska och psykiska lämplighet. Det ska också finnas arrangemang för att tillhandahålla tillräcklig information inom organisationen och mellan organisationer inom järnvägssystemet samt ett förfarande för hur säkerhetsinformation ska dokumenteras och hur konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation ska följas upp. Vidare ska finnas förfaranden för att säkerställa olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor utreds och analyseras samt att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas. Slutligen ska det fin-

nas handlingsplaner, larmrutiner och information i nödsituationer som har överenskommits med berörda myndigheter samt bestämmelser om regelbunden intern revision av systemet.

Kraven i järnvägssäkerhetsförordningen avseende utformningen av säkerhetsstyrningssystemet är till synes ambitiösa, men samtidigt finns det en inneboende risk att arbetet med att ta fram en omfattande säkerhetspolicy samt diverse förfaranden och rutiner kan komma att ta överhanden och bli viktigare än säkerhetsarbetet som sådant. Det gäller särskilt i fråga om järnvägsföretagen för vilka det övergripande målet är att erhålla ett gemensamt säkerhetsintyg eftersom detta är den avgörande förutsättningen för att få tillgång till marknaden (utöver detta ska dock företagen även ha en licens enligt järnvägsmarknadslagen). Systemet kan i en sådan situation komma att skänka en falsk känsla av säkerhetsmedvetande i organisationen snarare än att rent faktiskt bidra till en ökad järnvägssäkerhet. Att mäta effekten av införandet av en säkerhetspolicy samt olika förfaranden och rutiner synes också vara svårt. I händelse av en incident eller olycka kan den viktigaste funktionen hos systemet istället bli att utgöra ett slags skydd för ledningen i verksamheten mot att denna ställs till svars för det inträffade. Ledningen kan då gömma sig bakom den beslutade säkerhetspolicy och de fastställda förfarandena och rutinerna med argumentet att "vissa personer längre ned i hierarkien inte följde dessa samt att vi för att undvika en olycka av samma slag i framtiden kommer att se över vår policy samt våra förfaranden och rutiner". Säkerhetssystemet kan därmed i värsta fall få en närmast kosmetisk prägel som snarare är ägnad att dölja riskerna än lyfta fram dessa (jfr Power, M. The Audit Society, Oxford 1997, s. 123).

Riskkontroll

Inom ramen för systemet ska sedan infrastrukturförvaltarens och berörda järnvägsföretag företa riskkontroller (2 kap. 4 § första stycket järnvägssäkerhetslagen). Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontrollen i samarbete med varandra. Riskkontrollen ska bygga på de tillämpningen av de metoder för riskkontroll som återfinns i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem samt i förekommande fall på den riskhanteringsprocess som föreskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009. Vidare ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas av infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretaget genomför riskkontroller (2 kap. 4 § andra stycket järnvägssäkerhetslagen).

(fortsättning)

Regleringen är processinriktad till sin natur. Den grundläggande tanken med riskkontrollsystemet synes vara att säkerhetsarbetet avtalsvägen ska fortplanta sig genom hela kedjan av aktörer från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ned till entreprenörer och underentreprenörer. Risken finns emellertid att ett sådant system inte kommer att fungera som tänkt i praktiken. För det första lämnas det till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att bedöma när och vilka krav som ska ställas på entreprenörer och underentreprenörer avseende riskkontrollerna. För det andra är risken stor att det trots detta inte kommer att framstå som klart vem som har ansvar för en specifik riskkontroll, exakt vad denna ska omfatta och hur värderingen av denna ska göras. Med en lång entreprenörskedja är det inte ens säkert att järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren i slutänden alltid har kännedom om vem som rent faktiskt utför en viss i och för sig enkel uppgift, men som kan visa sig innefatta en säkerhetsrisk.



Foto: Eje Sjölund

Tillsynen

Transportstyrelsen utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer lagen samt de föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen (4 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen). Enligt 4 kap. 1 § järnvägssäkerhetsförordningen omfattar tillsynen själva säkerhetsstyrningssystemet. Det ska härvidlag säkerställas att de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna tillämpas.

Även tillsynen synes i huvudsak vara inriktad på att kontrollera kontrollsystemet snarare än säkerheten i sig. Ett ytterligare problem i sammanhanget är att tillsynen är begränsad till att omfatta infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, men inte anlitade entreprenörer och underentreprenörer. Det finns endast en bestämmelse om att på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag redovisa de avtal som har ingåtts med entreprenörer (men inte de avtal som entreprenörerna har ingått med sina underentreprenörer). Möjlig-

heterna att bedriva tillsyn är med andra ord begränsade till endast vissa delar av aktörskedjan samtidigt som säkerhetstänkandet och skyldigheten att utföra riskkontroller förväntas vara implementerat i hela denna.

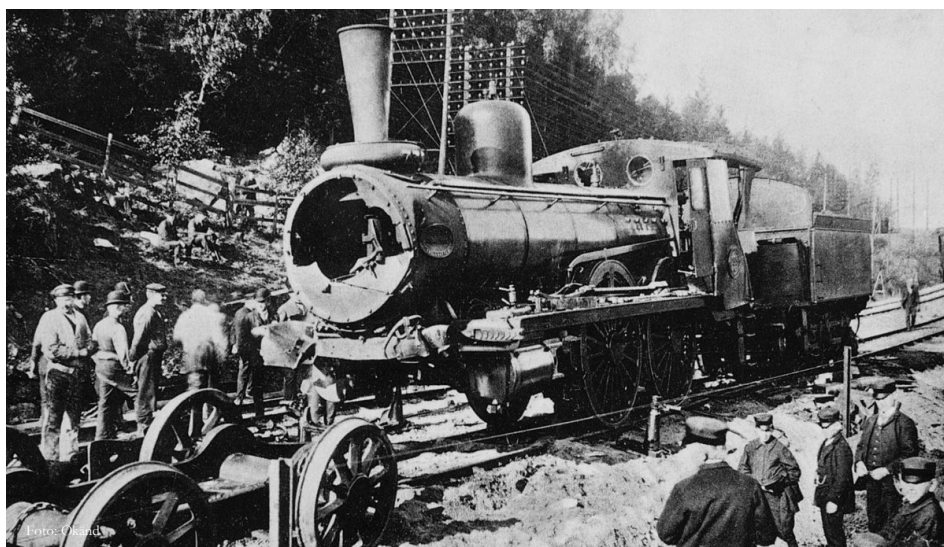
Avslutande synpunkter

Som tidigare anförts hoppades politikerna att genom en avreglering och konkurrensutsättning av järnvägstransportsektorn öka utbudet av järnvägstransporttjänster och kvaliteten i dessa. Det ökade antalet aktörer som tillkom genom avregleringen resulterade emellertid även i att den tidigare använda byråkratiska styrmodellen för att reglera marknaden måste överges till förmån för den styrmodell som bygger på New Public Management. Som styrmodell framstår dock New Public Management som betydligt mer inexakt, för att inte säga svävande. Regleringen i den nya järnvägssäkerhetslagen är huvudsakligen inriktad på att aktörerna själva ska ta fram en säkerhetspolicy samt fastställa olika förfaranden

och rutiner snarare än ange den erforderliga säkerhetsnivån som sådan. Samtidigt är det osäkert vilket faktiskt genomslag en sådan fastställd säkerhetspolicy och sådana beslutade förfaranden och rutiner får i den berörda organisationen. Att det finns en fastställd säkerhetspolicy samt beslutade förfaranden och rutiner betyder inte per automatik att säkerheten förbättras och att mäta det mänskliga säkerhetsmedvetandet i en organisation framstår inte sällan som svårt. Som ovan anmärkts kan det istället tänkas vara så att framtagandet av ett säkerhetsstyrningssystem av det här slaget snarare inger en falsk känsla av trygghet än leder till ökad säkerhet.

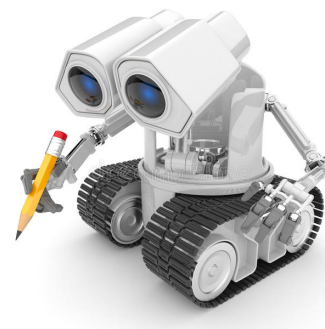
Det kan konstateras att i järnvägssäkerhetslagen med tillhörande förordning har behovet av en skarp och tydlig reglering av säkerheten i viss mån fått ge vika för ett mer marknadsinriktat tänkande. New Public Management utgör inte endast en styrmodell utan rymmer också som ovan konstaterats ett ideologiskt element i form av en tro på marknadslösningar – en tro som för övrigt var mycket stark under 1990-talet då avregleringen av järnvägssektorn genomfördes. Kanske är det också i själva avregleringen av järnvägssektorn och konkurrensutsättningen som kärnan till problemet återfinns. Det slutna infrastrukturensystem som en järnväg fysiskt sett utgör framstår inte som helt ägnat för fri konkurrens mellan mängder av olika aktörer. Marknaden blir därmed i hög grad en sorts artificiell konstruktion. Samtidigt finns risken att vi i att försöken att skapa denna marknad påverkar säkerheten negativt genom användningen av styrmodeller vilka ger sken av att den mänskliga faktorn reglerats bort men vars egentliga resultat endast är en ökad mängd papper.

Johan Schelin är professor i sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet.



Har sjörättsjuristen en framtid?

Av professor Johan Schelin & ChatGPT



Utvecklingen av artificiell intelligens gör sig alltmer gällande i det dagliga livet. Ofta beskrivs detta som en andra digital revolution. Relativt nyligen lanserades en så kallad chatbot som har kapacitet att författa olika texter, däribland juridiska sådana. I kölvattnet av lanseringen av ChatGPT har det sedan uppstått en debatt om juristen i framtiden kommer att ersättas av maskiner som företar olika juridiska bedömningar och i slutänden kanske även fattar beslut och dömer. I avsikt att undersöka hur långt ChatGPT:s förmåga att författa en argumenterande juridisk text på sjö- och transporträttsens område sträcker sig instruerades chatboten att författa en text rörande frågan om Sverige bör tillträda Rotterdamreglerna. Nedan följer en ordagrann återgivning av ChatGPT:s bedömning av frågan med undantag för att rubrikerna har lagts till i efterhand.

Allmänt

Sjötransportörens ansvar för gods regleras i olika internationella överenskommelser, inklusive Rotterdamreglerna. Rotterdamreglerna fastställer ett övergripande rättsligt ramverk för transportörens ansvar för godset och innebär en harmonisering av dessa regler.

Om Sverige vill tillträda Rotterdamreglerna om sjötransportörens ansvar för gods skulle det innebära att Sverige skulle anta de regler som fastställs i överenskommelsen och följa dess krav. Detta kan vara fördelaktigt för Sverige eftersom det skulle göra det enklare för svenska företag att bedriva internationell handel och transportera gods över sjöväg.

Det är dock viktigt att notera att Rotterdamreglerna inte är någon bindande internationell konvention, utan snarare en rekommendation. Det är upp till varje enskilt land att besluta om de vill anta reglerna och vilken inverkan de ska ha på deras nationella lagstiftning.

Så om Sverige vill tillträda Rotterdamreglerna om sjötransportörens ansvar för gods bör man noga överväga om det är fördelaktigt och lämpligt för det svenska samhället och företag. En sådan övervägning bör ta hänsyn till både de potentiella för-

delarna och eventuella nackdelar, och rådfråga experter och intressenter inom området.

Fördelar med ett tillträde

Här är några potentiella fördelar och nackdelar med Rotterdamreglerna om sjötransportörens ansvar:

Harmonisering: Rotterdamreglerna ger en enhetlig ram för sjötransportörens ansvar för gods, vilket kan underlätta internationell handel och minska risken för tvister och förvirring.

Ökad säkerhet: Genom att tydligt fastställa sjötransportörens ansvar för godset kan Rotterdamreglerna bidra till att öka säkerheten vid sjötransporter av farligt gods.

Ökad transparens: Genom att Rotterdamreglerna kräver att sjötransportören ger tydlig information om godset kan det bidra till ökad transparens och bättre informationsdelning mellan länder.

Nackdelar med ett tillträde

Kostnader: Genom att Rotterdamreglerna ställer krav på sjötransportören att ge utökad information om godset, kan det leda till ökade kostnader för transportören och ökad administration.

Komplexitet: Rotterdamreglerna är en omfattande överenskommelse med många detaljer och regler. Detta kan göra det svårt för mindre företag att följa och implementera reglerna, vilket kan göra det svårare för dem att bedriva internationell handel.

Begränsningar: Rotterdamreglerna omfattar endast sjötransporter, vilket innebär att de inte gäller för andra transportmetoder såsom flyg eller landtransport. Detta kan begränsa dess övergripande effektivitet.

Sammanfattande bedömning

Det är viktigt att notera att fördelarna och nackdelarna kan variera beroende på olika faktorer, såsom företagsstorlek, typ av transport och specifika krav på godset. En noggrann utvärdering och analys behöver göras för att bedöma de specifika effekterna av att tillträda Rotterdamreglerna om sjötransportörens ansvar för gods.

Är autogenererad text framtiden?

Svaret på den frågan är sannolikt ja och nej. Utvecklingen av AI får naturligtvis inte underskattas, men den ska heller inte överkattas. Den återgivna autogenererade texten visar tydligt att chatboten har svårt att föra en mer djuplodande diskussion genom att anföra belysande exempel som illustration till de resonemang som förs. För att uttrycka sig frankt har texten mer karaktär av "corporate bullshit" än juridisk argumentation. Den framstår inte som direkt felaktig (även om vissa uttryck kan ifrågasättas), men säger egentligen inte särskilt mycket. Det närmaste man kommer en text författad av människohand är kanske vissa förarbeten, vilka kan vara skäligen intetsägande i sina resonemang. En sannolik orsak till det bristande djupet i resonemangen är att chatboten skannar av i princip hela internet efter material samtidigt som den saknar en mer utvecklad förmåga att sälla bland allt tämligen intetsägande material som internet svämmar över av. "Shit in" betyder "shit out" som en bekant inom it-branschen uttryckte det. Det finns dessutom någonting i texten som framstår som opersonligt, en avsaknad av känsla. Kanske förklaras detta av att chatboten är ovillig att ta ställning. När den har fått tydliga instruktioner om att ta ställning har den i vissa fall också svarat att detta inte är dess roll.

Självfallet kommer chatbotarna att utvecklas och förfinas, men frågan är ändå om inte dessa under lång tid framöver snarast kommer att fungera som avancerade sökverktyg eller beslutsstöd (åtminstone i fråga om mer komplexa ärenden) snarare än som autonoma beslutsfattare. Redan den återgivna texten visar på att chatboten är relativt kompetent när det gäller att redogöra för olika för- och nackdelar med ett förslag. Den kommer relativt väl till sin rätt när den får "tänka" i termer av dikotomier. Kanske hänger detta samman med datorns grundläggande binära struktur samt att den helt enkelt saknar mänsklig intuition, något som förmodligen är mycket svårt att efterlikna. Mer komplicerade juridiska texter kommer därför sannolikt att under överskådlig framtid fortfarande att författas av människor. Sedan hänger naturligtvis utvecklingen på vad vi själva önskar. Sist och slutligen vill vi kanske ändå att våra mänskliga tillkortakommanden ska bedömas av andra lika ofullkomliga människor och inte av maskiner.



Rättspraxis

Flyget till Sotji

Av professor Johan Schelin

Högsta domstolen avgjorde i november 2022 en tvist avseende kompensation vid inställda flygningar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (flygpassagerarförordningen). Tvisten berörde även rätten till ersättning för rättslig rådgivning enligt rättegångsbalken (RB) i mål om mindre värden.

Omständigheterna målet

ZB och LC bokade en resa med flygbolaget Aeroflot från Göteborg till Sotji i Ryssland. Den bokade flygningen ställdes emellertid in och passagerarna erbjöds istället att bli ombokade till en flygning från Köpenhamn till Sotji via Moskva, vilket de accepterade. Resan innebar att passagerarna anlände till Sotji ett dygn tidigare än ursprungligen planerat. De begärde sedan kompensation enligt artikel 7.1.b i flygpassagerarförordningen med sammanlagt 800 euro samt ersättning för ansökningsavgiften samt två timmars rättslig rådgivning.

Kompensationen vid inställda flygningar

Parterna var i målet eniga om att den ursprungliga flygningen hade ställts in och att ZB och LC därför var berättigade till kompensationen. Tvisten gällde istället huruvida Aeroflot var berättigat att minska ersättningen med 50 % enligt artikel 7.2 i passagerarförordningen. Den nämnda bestämmelsen lyder: "När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8 och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen...med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer...får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent."

Högsta domstolen konstaterade i domskälen att det av Azurair-målet (C-188/20) – som meddelades efter hovrättens dom i det föreliggande målet – följer att artikel 7.2 i flygpassagerarförordningen överhuvudtaget inte är tillämplig när en flygning har ställts in och en passagerare ombokats till en tidigare lagd flygning. Närmare bestämt hänvisade Högsta domstolen här till punkten 9 i Azurair-domen (som även avsåg målen C-146/20, C-196/20 och C-270/20) [dock synes ett tryckfel ha smugit sig in i domskälen eftersom det rätteligen ska vara punkten 90]. Hovrättens dom enligt vilken Aeroflot medgivit rätt att minska ersättningen med 50 % ändrades därför av Högsta domstolen och flygbolaget ålades att erlägga full kompensation till passagerarna.

Högsta domstolen gick i de tämligen knapphändiga domskälen aldrig närmare in på när respektive varför en tidigare lagd flygning ska bedömas som en inställd flygning. Att domstolen avstod från detta får anses som ett utslag av *acte éclairé*-doktrinen. Svaren på dessa frågor därmed sökas direkt i domskälen i Azurair-målet. EU-domstolen anförde i den domen att även en tidigare lagd flygning är ägnad att ge upphov till betydande olägenheter som

(fortsättning)

"Ur vägen, Moscoviter!"

Esaias Tegnér

motiverar en kompensation. Att alltid tillåta en minskning av kompensationens belopp i en sådan situation redan på grund av att flygpassageraren inte har försenats i sin ankomst till den slutliga bestämmelseorten och således befinner sig inom de gränser som uppställs genom artikel 7.2 bedömdes därmed strida mot de mål som eftersträvas med förordningen, nämligen att stärka rättigheterna för de passagerare som drabbas av allvarliga olägenheter (punkten 93). Mot bakgrund av det anförda menade domstolen att artikel 7.2 måste tolkas så att den inte är tillämplig i en situation där ankomsttiden för en tidigare lagd flygning ligger inom de gränser som avses i bestämmelsen (punkten 94).

Ersättning för rättslig rådgivning

Av handlingarna i målet framgick enligt Högsta domstolen att ZB och LC hade anlitat företaget Flyhjälp för juridisk hjälp i ärendet. Enligt 18 kap. 8 a § RB framgår att kostnaden för juridisk hjälp i så kallade småmål är begränsad till den ersättning som betalas för rådgivning enligt rättshjälpslagen (1996:1619) under en timme. För att rådgivningen ska ersättas krävs att den har medfört en kostnad för parten och att den skäligen behövs för att tillvarata partens rätt. I fråga om privatpersoner fanns det enligt Högsta domstolen dock normalt sett inte skäl att kräva någon närmare utredning om det arbete som lagts ned och partens kostnad för detta under förutsättning att personerna i fråga hade anlitat professionell juridisk hjälp. ZB och LC tillerkändes därför ersättning för rättegångskostnad i tingsrätten med ytterligare 1 725 kronor för rättslig rådgivning.

Avslutande synpunkter

Högsta domstolens dom innehåller egentligen inte några större nyheter och det kan därför ifrågasättas varför domstolen överhuvudtaget meddelade prövningstillstånd. Enligt 54 kap. 10 § RB ska prövningstillstånd endast meddelas om det är av vikt för ledningen av rättstillämpningen eller om det finns synnerliga skäl för prövning. Snarare än att ge vägledning i en rättsfråga får det främsta skälet till att Högsta domstolen tog upp målet till prövning antas vara att det förelåg ett behov av att efter domen i Azurair-målet åstadkomma ett materiellt sett korrekt resultat samt att visa att Sverige respekterar EU-domstolens bedömning i frågan. Som ovan påpekades meddelades EU-domstolens dom efter det att hovrättens dom hade meddelats.

Vad domen rent faktiskt visar är också att frågan om flygpassagerares rättigheter fortsatt är något som engagerar såväl lagstiftaren som de dömande instanserna.

Aktuellt

Standardformulär för inrikes sjöfart

Föreningen Svensk Sjöfart har publicerat två standardformulär avsedda för användning i svensk inrikes sjöfart. Formulären är avfattade på svenska och har svensk lagvalsklausul. På samma sätt som i fråga om många internationella standardavtal består formulären av två delar, en så kallad boxdel med allmänna uppgifter som fylls i av de individuella parterna och en del med standardvillkor.

Formulären är framtagna i samverkan med Försvarsmakten och används i de upphandlingar som har genomförts under innevarande år. Målsättningen är att under året även publicera svenska standardformulär för fartygsköp, resebefraktning, shipmanagement samt en sjöfraktsedel.

Formulären finns tillgängliga på svensk Sjöfarts hemsida: www.sweship.se.



In memoriam

Hans Ollongren

För en tid sedan meddelades den tragiska nyheten att Hans Ollongren avlidit efter en kort tids sjukdom i en ålder av blott 67 år. Hans Ollongren var tidigare chef för enheten Regulatory Affairs i SAS. Under min tid i Justitiedepartementet hade jag som ansvarig för luftfartsfrågor en hel del kontakter med honom i olika lagstiftningsärenden. För mig representerade Hans Ollongren den klassiska SAS-andan. Alltid lika kunnig, trevlig och tillmötesgående, en sann gentleman av märket SAS First Class. Sådana människor lämnar alltid en saknad efter sig.

Johan Schelin



Vänbok till Svenska Sjörättsföreningen

Svenska Sjörättsföreningen bildades år 1987 genom en sammanslagning av Svensk Förening för Internationell Sjö rätt och Sjö rättsföreningen i Göteborg. Svenska Sjö rättsföreningens skriftserie är ett arv från Sjö rättsföreningen i Göteborg. I samband med 75-årsdagen för bildandet av den nya föreningen publiceras en jubileumsskrift i skriftserien med titeln Vänbok till Svenska Sjö rättsföreningen.

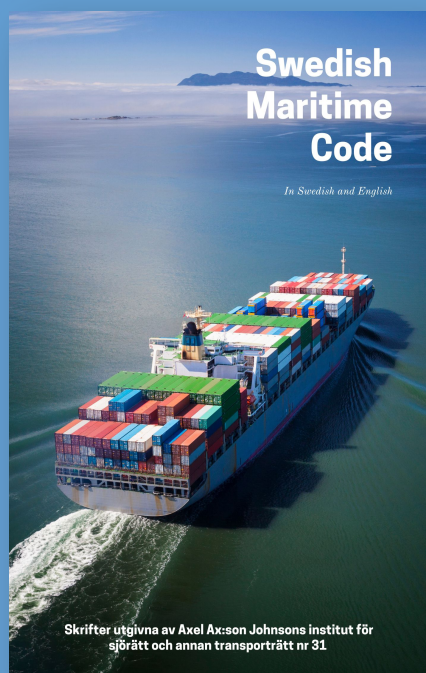
Vänboken innehåller enligt förhandsinfor mationen sammanlagt tjugoen artiklar för fattade av såväl akademiker som praktiskt verksamma sjö rättsjurister i Danmark, Finland och Sverige. De olika artiklarna inne fattar såväl historiska, nutida som framtida perspektiv på sjö rätten, vilket framstår som en lyckad kombination i en jubileumsbok av det här slaget.

Det verkar dock saknas ett fullödigt nor disk perspektiv på sjö rätten i boken. I och med att betydande delar av sjö lagen är av samnordisk karaktär och att det under lång tid har funnits en stark tradition av gemen sam nordisk forskning på området hade det varit intressant att se även några bidrag från Norge och Island i innehållsförteckningen.

Boken kommer att utges i Svenska Sjö rättsföreningens egen skriftserie och väntas vara tillgänglig i bokhandeln i maj. Den distri bueras av Jure.



Nya utgåvor i Sjö rättsinstitutets skriftserie



Adress till redaktionen
Juridiska institutionen
Stockholms universitet
SE-106 91 Stockholm
E-post: jo han.schel in@juridicum.su.se
Hemsida: www.sjorattsbiblioteket.se

Distribution: Poseidon Förlag AB