

Juridiska Institutionen
Handelshögskolan vid
Göteborgs universitet

HT 2008
Tillämpade studier, 30 hp
Juris kandidatprogrammet

Risken för miljöskaderelaterade skador till följd av järnvägsdrift

- ett ersättningsrättsligt perspektiv

Författare: Charlotte Andréasson

Handledare: Filip Bladini

Förord

Denna uppsats är till stor del beroende av information om hur skadeståndsansvaret betraktas och hanteras i praktiken. Jag vill därför tacka Katrin Kajrud på Göteborgs Hamn AB för att hon tagit sig tid att svara på mina frågor om GHAB:s verksamhet och försäkringslösningar.

Jag skulle också vilja tacka min handledare universitetslektor och docent Filip Bladini.

Slutligen vill jag tacka alla som på något sätt bidragit till min uppsats, inte minst genom uppmuntran och råd under arbetets gång.

Göteborg, februari 2009

Charlotte Andréasson

Förkortningslista

COTIF	Fördraget om internationell järnvägstrafik
CUI	Bihang E till COTIF. Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik
GHAB	Göteborgs Hamn Aktiebolag
JL	Järnvägslagen (SFS 2004:519)
JNB	Järnvägsnätsbeskriving för
JvtL	Järnvägstrafiklagen (SFS 1985:192)
MAD	Miljöansvarsdirektivet (2004/35/EG)
MB	Miljöbalken (SFS 1998:808)
Prop	Proposition
RID	Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods
SJ	Statens Järnvägar
SkL	Skadeståndslagen (SFS 1972:207)
TSL	Trafikskadelagen (SFS 1975:1410)

Innehållsförteckning

1 INLEDNING.....	6
1.1 TILLÄMPLIG REGLERING OCH FÖRHÅLLANDENA I GÖTEBORGS HAMN.....	7
1.2 SYFTE OCH METOD.....	9
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR OCH AVGRÄNSNING.....	10
1.4 DISPOSITION.....	11
2 ANSVAR FÖR JÄRNVÄGSTRAFIK.....	12
2.1 BEGREPPSFÖRKLARING.....	12
2.2 HISTORISK BAKGRUND TILL LAGSTIFTNINGEN.....	15
2.3 ANSVAR ENLIGT JÄRNVÄGSTRAFIKLAGEN.....	16
2.3.1 ALLMÄNT	16
2.3.2 TILL FÖLJD AV JÄRNVÄGSDRIFTEN.....	17
2.3.3 ANSVARIGT SUBJEKT.....	19
2.3.4 ANSVARETS OMFATTNING	22
2.4 AVTAL MELLAN INFRASTRUKTURFÖRVALTARE OCH JÄRNVÄGSFÖRETAG	22
2.4.1 BANVERKETS TRAFIKERINGSAVTAL.....	24
2.4.2 GHAB:S TRAFIKERINGSAVTAL.....	25
2.5 SÄKERHETSFÖRESKRIFTER I HAMNEN.....	27
3 ANSVAR ENLIGT MB	29
3.1 ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER.....	29
3.2 MB 10 KAP.....	30
3.2.1 VAD ÄR FÖRORENINGSSKADOR?.....	31
3.2.2 VAD ÄR ALLVARLIGA MILJÖSKADOR?.....	31
3.2.3 ANSVARETS OMFATTNING AVSEENDE BÅDA SKADETYPERNA	32
3.2.3.1 "Strikt ansvar" avseende båda skadetyperna.....	32
3.2.3.2 Skyldigheter vid föroreningsskador.....	32
3.2.3.3 Skyldigheter vid allvarliga miljöskador.....	33
3.2.4 VERKSAMHETSUTÖVARENS ANSVAR	34
3.2.5 FASTIGHETSÄGARENS ANSVAR VID FÖRORENINGSSKADOR.....	35
3.2.6 DEN PRAKTISKA TILLÄMPNINGEN.....	35

3.3 MB 32 KAP.....	36
3.3.1 ANSVARIGA SUBJEKT.....	37
3.3.2 ANSVARETS OMFATTNING.....	37
<u>4 ANSVAR ENLIGT SKADESTÅNDSLAGEN.....</u>	<u>39</u>
<u>5 MATRIS ÖVER ANSVAR.....</u>	<u>40</u>
<u>6 FÖRSÄKRINGAR OCH RISKHANTERING.....</u>	<u>41</u>
<u>7 SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER OCH SLUTSATSER</u>	<u>44</u>
<u>8 KÄLLFÖRTECKNING.....</u>	<u>47</u>

1 Inledning

I dagens samhälle är det för de allra flesta en självklarhet att värna om miljön. Såväl privatpersoner som företag präglas av en kultur och ett tankesätt där man i möjligaste mån vill undvika att skada naturen. Naturen anses ha ett skyddsvärde och det är viktigt att bevara mångfalden bland flora och fauna. Till ett av alla skyddsvärda områden kan Torsviken räknas. Torsviken är ett naturskönt friluftsområde med unikt fågelliv som är beläget på Hisingen i Göteborg.

Göteborg kallas ibland "Sveriges framsida" och kanske är det just tack vare den geografiska placeringen med närheten till vattnet och resten av Europa som har gjort att man idag kan stoltsera med en av Europas största hamnar. Inom hamnområdet transporteras dagligen bland annat bilar, bananer, olja och kemikalier. Göteborgs Hamn AB (GHAB) är det kommunala bolag som har hand om transportverksamheten i hamnen. Vid denna typ av verksamhet finns risken att det sker en olycka och en del av GHAB:s arbete innebär att försöka minimera denna risk genom säkerhetsinstruktioner, förebyggande arbete och dylikt.

Men hur man än förebygger och tar hänsyn finns det alltid en risk att något händer. En olycka händer ibland när man minst anar det. Om det skulle ske en olycka i Göteborgs hamn kan det uppstå stora skador, inte minst på naturen. Ett tänkbart scenario är att en järnvägsvagn lastad med olja, bensin eller kemikalier havererar och börjar läcka. Närheten till vattnet skulle kunna orsaka en stor spridning av oljan och Torsvikens fågelliv och natur skulle riskera att skadas. Även andra typer av skador, till exempel på egendom, skulle kunna uppstå.

Vem som har ansvaret att ersätta, avhjälpa eller vidta andra åtgärder för de skador som uppkommer är av betydelse, då företagen som är involverade i verksamheten måste vara medvetna om vilket ansvar de bär. Syftet med denna uppsats är att med hjälp av en ersättningsrättslig juridisk metod, med avstamp i en olycka vid järnvägsdrift, undersöka tillämpliga regler både i teori och praktik. I uppsatsen kommer fokus att ligga på miljörelaterade skador, men även andra typer av skador som kan tänkas uppkomma till följd av en järnvägsolycka eller järnvägsdriften i allmänhet kommer att behandlas.

1.1 Tillämplig reglering och förhållandena i Göteborgs hamn

Ett stort antal regler och regelkomplex kan tänkas aktualiseras till följd av en miljörelaterad järnvägsolycka. Beroende på tillämpligt regelverk kan de kallas sakskador, föroreningskador, allvarliga miljöskador, eller miljöskador.

Mest naturligt är att börja med den lagstiftning som är specifikt utformad för att reglera järnvägstrafik. Sakskador som uppstår till följd av järnvägsdrift regleras i järnvägstrafiklagen¹ och skadeståndsansvaret är i princip strikt. Ansvaret för de skador som drabbar tredje man åligger järnvägen, det vill säga det företag som äger järnvägsspåren. På grund av den avreglering på järnvägstrafikområdet, som gått från ett statligt monopol till en fri marknad, finns även förhållningsregler för den som innehar järnvägsspår i järnvägslagen.² Järnvägslagstiftningen och denna avreglering har påverkats från EG-rättsligt håll genom de så kallade järnvägspaketen, men eftersom samtliga ändringar som föreslagits ännu inte har genomförts finns alltså två olika lagar och flera olika begrepp för det ansvariga subjektet används, vilket till viss del kan förvirra läsaren.³ I princip kan sägas att det är den som äger järnvägsspår eller låter bedriva järnvägstrafik som är såväl skadeståndsansvarig som ansvarig för att se till att särskilda säkerhetskrav och myndighetsföreskrifter uppfylls och efterföljs.

I Göteborgs hamn är det GHAB äger järnvägsspåren och för att utföra godstransporterna anlitas i princip endast ett transportföretag, Green Cargo AB. Vidare anlitar GHAB Banverket för att ansvara för underhåll och reparationer på spåren, vilka utförs efter anvisningar från GHAB. Trots detta är det GHAB som bär det lagstadgade ansvaret gentemot tredje man.

Vidare kan en järnvägsolycka också aktualisera skador som regleras i Miljöbalken⁴ (MB) och flera olika bestämmelser kan tänkas bli tillämpliga vid en skada som skett till följd av det ovan beskrivna scenariot. Först och främst finns allmänna hänsynsregler i MB 1 och 2 kap som alltid måste tas i beaktande och en av de viktigaste principerna som kommer till uttryck här är principen om att förorenaren betalar.⁵ Nära sammankopplat till denna princip är MB 10 kap som reglerar ansvaret för föroreningskador och allvarliga miljöskador. Vissa områden, som till exempel Torsviken, har erhållit ett extra skydd då de utsetts till så kallade Natura 2000-områden. Ansvarsreglerna i MB 10 kap är visserligen inte ett skadeståndsansvar i traditionell mening, utan ett offentlighetsrättsligt ansvar, men för det ansvariga bolaget kan det onekligen ge upphov till en tung ekonomisk börda om man orsakat en förorening eller

¹ SFS 1985:192.

² SFS 2004:519.

³ Se nedan kapitel 2.1.

⁴ SFS 1998:808.

⁵ MB 2 kap 8 §.

miljöskada. Enligt MB 10 kap åligger ansvaret för avhjälpande, det vill säga utredning, efterbehandling och andra åtgärder, i första hand verksamhetsutövaren och i andra hand fastighetsägaren. Eftersom GHAB är den som bedriver järnvägstrafiken i Göteborgs hamn och dessutom är fastighetsägare åligger således ansvaret dem. Ansvaret är strikt, men vissa subjektiva faktorer kan tas i beaktande vid bedömningen av ansvarets omfattning. Sedan 2007 omfattar bestämmelserna också ett mer långtgående ansvar för så kallade allvarliga miljöskador. För sådana skador räcker det inte med att avhjälpa miljöhotet, utan skyldigheten sträcker sig så långt att naturen skall återställas i samma skick som den var innan skadan inträffade. Dessa bestämmelser kan bli tillämpliga för exempelvis Natura 2000 områden.

Vidare kan andra miljörelaterade skador uppstå till följd av verksamheten på grund av störningar, såsom buller och skakningar. Dessa regleras i enlighet med MB 32 kap. Ansvaret är strikt, men begränsningar i lagen gör att ingen ersättning utgår för störningar som skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst. Dessa begränsningar torde i vissa fall vara för handen och GHAB har uppgett att frågan oftast aktualiseras då boende i närheten av hamnområdet klagar på buller från verksamheten. GHAB är det ansvariga subjektet, då de utövar verksamhet i egenskap av fastighetsägare.

Slutsatsen är att enligt den befintliga lagstiftningen har den som bedriver transportverksamhet på järnväg ett långtgående skadeståndsansvar för de skador som kan uppkomma vid en järnvägsolycka, eftersom samma person ofta har rollen som spårägare, fastighetsägare, verksamhetsutövare etc. I det aktuella fallet har GHAB alla dessa roller. På grund av det långtgående och ofta strikta ansvaret finns en vilja och ett behov att sprida riskerna till andra aktörer som är involverade i transporter, till exempel genom avtal, samt att skydda sig mot riskerna genom att teckna försäkringar, både egendomsförsäkringar och ansvarsförsäkringar.

Ett av de viktigare avtalen i sammanhanget är de så kallade trafikeringsavtalen. I de trafikeringsavtal som GHAB sluter med transportföretagen åläggs de i vart fall ett culpaansvar vilket ger GHAB en regressrätt mot transportföretagen för det skadestånd som man utgett till tredje man. Vidare har GHAB tecknat försäkringar genom sitt helägda captiveförsäkringsbolag Scanport, där man har egendomsförsäkring som ersätter saksador med belopp som täcker kostnaden för att nyanskaffa egendomen med en relativt låg självrisk. GHAB har även i samma bolag ansvarsförsäkringar som täcker den ersättningsskyldighet som kan uppstå till följd av miljöskador eller miljörelaterade skador. Taket på ersättningen är 130 miljoner kronor per skada.

1.2 Syfte och metod

Bakgrunden till denna uppsats är ett planerat forskningsprojekt på Juridiska Institutionen vid Göteborgs universitet. Det övergripande syftet är att vinna kunskap om vilka regler som aktualiseras vid föroreningar och större miljöolyckor vid Göteborgs hamninlopp, samt att utreda hur dessa regler samspelar med varandra.⁶ Projektet har en lokal anknytning då de juridiska frågeställningarna har sin utgångspunkt i förhållandena i Göteborgs hamn. Resultatet av projektet skall kunna ligga till grund för informerade beslut och riskbedömningar hos företag och myndigheter som är verksamma längs Göta älvs utlopp. Förhoppningen är att resultaten kan vara intressanta för företagen eftersom kunskapen om vilken ansvarsfördelning och vilka kostnadseffekter som kan uppstå på grund av ett eventuellt skadeståndsansvar kan underlätta hantering av rättsliga riskhanteringsaspekter. Exempelvis om och hur försäkringslösningar och förebyggande åtgärder skall tillämpas i verksamheten.⁷

Att ge en samlad bild av risksituationen längs Göteborgs hamnutlopp låter sig inte göras i enbart en uppsats. Frågorna måste delas upp ytterligare. Fokus i denna uppsats är således järnvägstrafiken och syftet är att förklara och systematisera tillämpliga regler för att berörda aktörer skall få klarhet i vilket ansvar de bär för det fall att de skulle orsaka någon typ av miljörelaterad skada som drabbar tredje man. Såväl preventiva⁸ som reparativa⁹ regler kommer tas i beaktande. Vidare är syftet att undersöka hur berörda aktörer skyddar sig mot risken för ett eventuellt skadestånd och hur de hanterar detta ansvar i praktiken.

I uppsatsen används en ersättningsrättslig juridisk metod som tar sin utgångspunkten är att det sker en olycka på järnväg som orsakar olika typer av miljöskador och miljörelaterade skador, vilket innebär att ett stort regelkomplex för ersättningsskyldighet kan komma att aktiveras. Inom ersättningsrätten är sällan tillämpningen av en enstaka bestämmelse intressant. Istället studeras ofta samspelet mellan olika regler och huvuddrag och principer får mer fokus än detaljfrågor. Detta görs genom att använda skaderelaterat angreppssätt.¹⁰ För att genomföra detta kommer utgångspunkten i denna uppsats vara att det sker en olycka i Göteborgs hamn enligt följande scenario. Ett godståg lastat med olja, bensin eller kemikalier spårar ur i Göteborgs hamn, som medför att lasten läcker ut och skadar närliggande byggnader, järnvägsspår och vagnar. Dessutom sprids oljan till Natura 2000-området i Torsviken som

⁶ Bladini, Filip & Johansson, Rickard, Hantering av föroreningar i vatten, sediment och mark längs Göteborgs hamninlopp, 2008-01-28, s 1.

⁷ Bladini & Johansson s 2ff.

⁸ De preventiva reglerna finns främst i lag om transport av farligt gods, MB 2 kap och diverse säkerhetsföreskrifter vilka kan vara i form av både intern reglering, Räddningsverkets och myndigheters föreskrifter samt eventuella försäkringsvillkor.

⁹ Reparativa regler återfinns i JvtL, SkL och MB 10 och 32 kap.

¹⁰ Roos s 15 och 21 f.

ligger i närheten av hamnområdet. I Torsviken påverkas fågellivet negativt då fåglarnas häckningsområden skadas.

I det ersättningsrättsliga perspektiv som valts för uppsatsen kommer - som ovan nämnts - även det offentlighetsrättsliga ansvaret enligt 10 kap MB att behandlas som en "skada" vars kostnader kan komma att drabba företaget.

Uppsatsen innehåller som sagt även ett praktiskt inslag. För att bättre förstå hur regleringen tillämpas i praktiken har Katrin Kajrud, som arbetar som Risk Manager på GHAB, intervjuats. Hon har svarat på frågor angående den allmänna uppfattningen om hur man ser på risken att bli skadeståndsskyldig och hur man tänker kring ansvar, försäkringar och riskfördelning etc. För att få ytterligare ett praktiskt inslag har den järnvägsnätsbeskrivning (JNB) som GHAB enligt lag¹¹ varje år är skyldig att ge ut studerats.¹² Här beskrivs dels verksamheten i sin helhet och dels de trafikeringsavtal som GHAB använder då man anlitar järnvägsföretag för att utföra själva transportererna.

1.3 Frågeställningar och avgränsning

Med utgångspunkt i den olycka som ovan beskrivits uppkommer flera problem och frågeställningar. Först och främst uppkommer en rad teoretiska frågor, till exempel vilka aktörer som är skadeståndsansvariga gentemot tredje man, hur ansvarsfördelningen i de tillämpliga lagarna görs samt om en aktör kan åläggas skadeståndsskyldighet enligt flera bestämmelser samtidigt. De praktiska frågor som främst kommer att belysas är hur ansvarsfördelningen ser ut i praktiken och om den slutliga fördelningen är densamma i teorin som i praktiken. Vidare beskrivs hur GHAB agerar för att minska risken att drabbas av ett skadestånd och hur företagen ser på ansvaret och vilket behov man anser sig ha av försäkringar som skyddar mot dessa risker.

Den huvudsakliga avgränsningen innebär att endast skador som härrör från järnvägstrafik berörs i uppsatsen. Skador på godset, det vill säga den transporterade lasten, kommer inte inkluderas i uppsatsen, eftersom det hör till den inomobligatoriska skadeståndsrätten. Vidare

¹¹ JL 6 kap uppställer de skyldigheter som en infrastrukturförvaltare som erhållit auktorisation åläggs. Enligt 6 kap 5 § har han skyldigheten att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet som skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

¹² Järnvägsnätsbeskrivning för industrispår i Göteborgs Hamn AB (NSW), 2007. Nedan kallad JNB.

kommer inte personskador eller rena förmögenhetsskador undersökas eftersom de som regel saknar koppling till miljö- eller miljörelaterade skador.

1.4 Disposition

Uppsatsen är disponerad enligt följande. I kapitel 2 behandlas de lagar som reglerar skadeståndsansvaret för aktörerna som är involverade i järnvägstrafiken. Dessa lagar är järnvägstrafiklagen och järnvägslagen. I kapitel 3 beskrivs det ansvar som kan åläggas aktörerna enligt Miljöbalken (MB). De kapitel i MB som är aktuella är 2 kap som innehåller allmänna hänsynsregler, 10 kap om efterbehandling vid föroreningar och allvarliga miljöskador samt 32 kap som reglerar situationer då skador eller störningar uppstår på andra fastigheter än den där verksamheten pågår. Därefter beskrivs, i kapitel 4, ansvaret enligt skadeståndslagen. Kapitel 5 består av en matris som är gjord för att enklare kunna överblicka ansvaret för de olika aktörerna enligt de olika regleringarna. Sedan redogörs i kapitel 6 allmänt för de typer av försäkringar eller andra liknande lösningar som aktörerna har eller borde ha. Slutligen redogörs för mina sammanfattande synpunkter och slutsatser i kapitel 8.

2 Ansvar för järnvägstrafik

I järnvägstrafiklagen och i järnvägslagen regleras skadeståndsansvaret för sakskador som uppstår till följd av järnvägstrafik och här uppställs också krav på den som bedriver järnvägsverksamhet. De centrala frågorna och svårigheterna som finns vid tillämpningen av dessa lagar kommer att tas upp i detta kapitel. Eftersom det förekommer flera olika begrepp som ibland motsvarar samma subjekt finns en begreppsmatris i kapitel 2.1. För att läsaren skall få en uppfattning om varför järnvägstrafik regleras särskilt finns en historisk beskrivning samt en kortare del om EG-rättens påverkan som till stor del förklarar varför man valt att ålägga spårägaren en långtgående skadeståndsskyldighet samt varför regleringen ser ut som den gör i dagsläget. Vid tillämpningen av reglerna kan det finnas svårigheter att bedöma om de uppkomna skadorna uppstått till följd av järnvägsdrift, vilket är ett krav för att järnvägstrafiklagen skall vara tillämplig. En annan central fråga är vem som enligt lagen är skadeståndsansvarig, vilket som huvudregel är den som äger järnvägsspåren, men tillämpningen kan verka komplicerad eftersom flera olika begrepp används för att beskriva vem som är ansvarig. Därefter kommer ansvarets omfattning, som i princip är strikt, att behandlas. Även tillämpliga säkerhetsföreskrifter som följer av lag eller GHAB:s trafikeringsavtal kommer tas upp. Slutligen kommer de trafikeringsavtal som sluts mellan spårägare och transportör behandlas, där allt från informationsplikt till skadeståndsansvar regleras mellan parterna. Enligt trafikeringsavtalen har GHAB en regressrätt gentemot transportören då han på grund av culpa orsakat en skada som GHAB utgett ersättning för till tredje man. De avtal som Banverket i egenskap av spårägare sluter med sina transportörer kommer också tas upp eftersom de torde vara något av normerade avtal på grund av Banverkets dominanta ställning på marknaden.

2.1 Begreppsförklaring

Sedan år 2005 finns två olika lagar, järnvägslagen och järnvägstrafiklagen, som reglerar järnvägstrafikområdet och dessa kompletterar till stor del varandra. Järnvägslagen uppställer exempelvis säkerhetskrav på den som bedriver verksamheten, medan järnvägstrafiklagen reglerar skadeståndsansvaret gentemot tredje man. Anledningen till att det finns två lagar

beror till stor del på att järnvägslagstiftningen under senare år har påverkats från EG-rättsligt håll i syfte att harmonisera regleringen i medlemsstaterna. Samtidigt har det genomförts en generell översyn av den befintliga regleringen för att skapa en modern svensk järnvägslagstiftning.¹³ Eftersom rätten att bedriva järnvägstrafik har gått från ett statligt monopol till en fri marknad har ytterligare en del lagändringar genomförts. Man har också ansett att det funnits ett behov att införa en enhetlig reglering av ansvarsfördelningen mellan infrastruktur företaget och järnvägsföretaget, men i dagsläget finns detta inte.¹⁴ Den EG-rättsliga harmoniseringen har gjorts genom de så kallade ”järnvägs paketet” och det första järnvägs paketet antogs 2001 vilket innebar en liberalisering vid internationella järnvägstransporter.¹⁵ Flera ändringar har också gjorts under 2007 i bland annat järnvägslagen då man genomförde de tre EG-direktiv som ingår i det andra järnvägs paketet.¹⁶ Förslag att flytta reglerna om ansvar i järnvägstrafiklagen till järnvägslagen har uppkommit genom järnvägs paketet, men dessa ändringar har alltså ännu inte genomförts. En sådan förflyttning skulle innebära att enbart begreppen infrastruktur förvaltare och järnvägs företag skulle användas för att beskriva de subjekt som adresseras i lagarna, men i dagsläget råder en viss begreppsförvirring på grund av att det finns två lagar. Vem som är det ansvariga subjektet i järnvägstrafiklagen och järnvägslagen är i princip det samma, men det uttrycks på olika sätt. I järnvägstrafiklagen benämns det ansvariga subjektet som järnvägen, men i förarbeten används främst begreppet innehavare medan den som trafikerar spåren benämns som transportör eller transportföretag. I järnvägslagen benämns det ansvariga subjektet istället som infrastruktur förvaltare, medan den som utför transporter kallas järnvägs företag. Dessa begrepp motsvarar i princip subjekten i järnvägstrafiklagen och i praktiken är det ofta samma juridiska person. Infrastruktur förvaltare definieras som den som förvaltar järnvägs infrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. Järnvägs företag definieras som den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,¹⁷ vilket med andra ord är det företag som har trafikerat spåren.¹⁸ I uppsatsen kommer de respektive begreppen användas synonymt. Eftersom begreppen i praktiken i många fall motsvarar samma subjekt samt för att underlätta för läsaren att hålla isär de olika begreppen och aktörerna finns nedanstående matriser. Den översta visar de begrepp som används i lagar, förarbeten och avtal, var dessa förekommer samt vilka aktörer dessa begrepp motsvarar. Den nedersta matrisen visar vilka aktörer som motsvaras av vilka

¹³ SOU 2004:92 s 15f. och s 174. Förändringarna har föranletts av COTIF som ursprungligen är från år 1980 men då det under 1999 infördes flera ändringar gjordes en ny översyn.

¹⁴ SOU 2004:92 s 15.

¹⁵ Regeringskansliets publikation ”Järnväg”.

¹⁶ Ändringarna har införts genom SFS 2007:452 efter prop 2006/07:45.

¹⁷ JL 1 kap 4 §.

¹⁸ SOU 2004:92 s 192.

begrepp i uppsatsen. Innehållet i de två matriserna är således i sak detsamma, men båda finns med för att underlätta för läsaren.

Begrepp	Återfinns i	Subjekt
Järnväg	Förarbeten till JvtL och JL samt i lagtext i JvtL.	GHAB
Innehavare	Förarbeten till JvtL och JL samt äldre lagtext.	GHAB
Infrastrukturförvaltare	Förarbeten samt lagtext i JL	GHAB
Transportör	Förarbeten till JvtL samt i trafikeringsavtal.	Green Cargo AB
Transportföretag	Förarbeten till JvtL samt i trafikeringsavtal.	Green Cargo AB
Järnvägsföretag	Förarbeten till JL samt i lagtext i JL.	Green Cargo AB
Ansvarig för underhåll och reparationer inom GHAB:s område	GHAB:s verksamhet	Banverket (utanför GHAB:s område har Banverket ibland rollen som Järnväg/Innehavare/Infrastrukturförvaltare)
”Captivebolaget”	GHAB:s verksamhet	Scanport

Subjekt	Begrepp i lag, förarbeten och avtal
GHAB	Järnväg/Spårägare/Innehavare/ Infrastrukturförvaltare
Green Cargo AB	Transportör/Transportföretag/ Järnvägsföretag
Banverket (inom GHAB:s område)	Ansvarig för underhåll och reparationer
Banverket (utanför GHAB:s område)	Järnväg/Innehavare/Infrastrukturförvaltare
Scanport	GHAB:s captiveförsäkringsbolag/”Captivebolaget”

2.2 Historisk bakgrund till lagstiftningen

Sedan länge finns ett långtgående ansvar för de skador som kan uppstå till följd av järnvägstrafik, eftersom man tidigt ansåg att järnvägstrafik var en relativt farlig verksamhet som riskerade att orsaka stora skador. Bakgrunden till den lagstiftningen är den stora järnvägsolyckan i Sandsjö år 1864. På den tiden fanns det inte någon speciallag utan skador som uppkommit vid järnvägstrafik reglerades enligt den allmänna skadeståndsrätten och den dåvarande skadeståndslagen. Efter olyckan blev det uppenbart att den inte var tillfredsställande att reglera skador som uppkommit till följd av järnvägstrafik på detta sätt, eftersom skyddet för den skadelidande ansågs vara otillräckligt. I efterdyningarna av olyckan uppkom en rättslig diskussion, vilken så småningom mynnade ut i en speciallag om järnvägens ansvar, nämligen 1886 års järnvägsansvarighetslag.¹⁹ Lagen innebar att järnvägen i vissa situationer var strikt ansvarig, men huvudregeln för ansvar var culpa då skador uppkommit på annat än befördrat gods eller personer.²⁰

År 1985 förändrades ansvaret för järnvägstrafik igen, då den nya lagen som omfattade hela järnvägstrafikområdet infördes och ersatte de olika lagar som tidigare reglerat såväl det civilrättsliga som offentligrättsliga ansvaret för järnvägen i både inom- och utomobligatoriska

¹⁹ Prop 1983/84:117 s 242 ff.

²⁰ Prop 1983/84:117 s 32.

förhållanden.²¹ Ändringarna motiverades bland annat av att den dåvarande regleringen var gammal och svåröverskådlig, samt det faktum att det på andra transportområden, främst vid landvägstransporter, hade skett en rättslig utveckling.²² Införandet av den nya lagen innebar stora förändringar i det utomobligatoriska ansvaret för järnvägen. Huvudregeln blev härefter ett strikt ansvar för järnvägen, i princip på samma sätt som förelåg för motorfordonstrafik enligt trafikskadelagen.²³ Man ansåg att det både av både principiella och praktiska skäl var önskvärt att det var liknande regler för motortrafik och järnvägstrafik.²⁴

2.3 Ansvar enligt järnvägstrafiklagen

2.3.1 Allmänt

Järnvägens utomobligatoriska ansvar regleras i järnvägstrafiklagen 5 kap. Inom det utomobligatoriska området faller de sakskador som inte kan hänföras till den resandes resgods, befordrat gods eller inskrivet resgods.²⁵ Det är möjligt att tillämpa regler som står i konkurrens med den transporträttsliga regleringen även om det praktiska resultatet blir detsamma, som till exempel när en skada orsakats av culpa och ersättning likväl kan grundas på skadeståndslagen då det i praktiken ger samma resultat. Järnvägen har dock alltid rätt att åberopa järnvägstrafiklagen om anspråk mot den åberopas enligt en annan lag.²⁶ Så kan vara fallet till exempel om de begränsningar avseende preskription, skadeståndsberäkning och ersättningbegränsning som finns i järnvägstrafiklagen är tillämpliga.²⁷ För järnvägens skadeståndsansvar för sakskador som drabbat tredje man gäller en preskriptionstid på tre år från det att skadan inträffade.²⁸

²¹ Följande lagar ersattes av den nya lagen. Lagen (1886:7 s 1) angående ansvarighet vid skada i följd av järnvägs drift, lagen (1916:238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen av den 12 mars 1886 (nr 7 s 1) angående ansvarighet vid skada i följd av järnvägs drift, lagen (1975:89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde, lag (1976:58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande och järnvägstrafikstadgan (1966:202). Se prop 1983/84:117 s 1 f och s 29.

²² Prop 1983/84:117 s 31.

²³ Prop 1983/84:117 s 29.

²⁴ Prop 1983/84:117 s 32.

²⁵ JvtL 2 kap 2 och 3 § §, 3 kap 22 § och 4 kap 8 §. Se prop 1983/84:117 s 215.

²⁶ JvtL 1 kap 7 – 9 §§. Se även prop 1983/84:117 s 42.

²⁷ Prop 1983/84:117 s 291 f

²⁸ JvtL 1 kap 5 §. Se även prop 1983/84:117 s 43 f.

2.3.2 Till följd av järnvägsdriften

För att järnvägstrafiklagen skall vara tillämplig krävs att skadan uppkommit ”till följd av järnvägsdriften”.²⁹ Vid bedömningen om skadan skett till följd av driften skall i princip samma överväganden göras som enligt trafikskadelagen och diskussioner kring rekvisitet har förts i förarbetena.³⁰ Uttrycket till följd av järnvägsdriften kan dock komma att omfatta mer än trafikskadelagens motsvarande uttryck till följd av trafik.³¹ Det finns vissa fall då järnvägen inte är strikt ansvarig för skador, nämligen då skadan inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den vidtagit alla åtgärder som rimligen kunde förväntas av dem.³²

Först och främst krävs dock att de järnvägsspår där olyckan inträffat omfattas av lagen. De järnvägsspår som omfattas definieras i förarbetena som en ”inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla som kan utveckla en sådan kraft att förflyttningen medför särskilda skaderisker”.³³ Däremot omfattas inte en järnvägsbana inom till exempel ett industriområde som inte står i förbindelse med ett större järnvägsnät utanför området av lagen.³⁴ Eftersom GHAB:s spår står i direkt förbindelse med resten av Sveriges järnvägsnät omfattas hamnspåren av lagen.

Dessutom krävs att skadan uppstått till följd av själva driften. Lagrådet har i förarbetena redogjort för sina åsikter, vilka tillstyrkes i det efterföljande regeringsammansammanträdet, avseende vad som skall anses falla inom begreppet järnvägsdriften. Lagrådet anser att det är svårt att hitta en bättre benämning att använda i lagtexten, men man påpekar att det ändock inte är en klar och otvetydig definition och överlämnar därmed till rättstillämpningen att avgöra den exakta omfattningen om det uppstår oklarheter.³⁵ Vidare påpekar Lagrådet att det skulle vara otillfredsställande om järnvägen inte bar ett strikt ansvar om en tredje man skadas till exempel vid en explosion av lasten, då lastvagnen står parkerad på ett sidospår.³⁶ Resonemangen utvecklades vidare i utredningen och departementschefen tillade för egen del följande. Det som kan hänföras till järnvägsdriften är först och främst järnvägsfordonens

²⁹ JvtL 5 kap 1 § 1 st.

³⁰ Prop 1983/84:117 s 113ff och s 317. För en närmare beskrivning av rekvisitet ”till följd av trafik” enligt TSL, se exempelvis Strömbäck mfl.

³¹ Prop 1983/84:117 s 317.

³² Prop 1983/84:117 s 84.

³³ Prop 1983/84:117 s 33.

³⁴ Prop 1983/84:117 s 100. Eftersom dessa situationer inte omfattas av JvtL är istället SkL tillämplig, se nedan under kapitel 4.

³⁵ Prop 1983/84:117 s 317 f.

³⁶ Prop 1983/84:117 s 302 ff.

framflyttning på spåren, förberedelserna för sådan förflyttning och dessutom all sådan skötsel och vård av fordonen då de befinner sig på banan. Han menar dock att även annan tid som inte nödvändigtvis kan hänföras till själva förflyttningen, såsom uppehåll som sker i transporten, också skall räknas som järnvägsdriften. Även lastning, lossning eller tillfällen då järnvägsvagnen står uppställd på ett sidospår, bör därmed hänföras till järnvägsdriften. Om däremot hela vagnslaster lastas eller lossas genom transportkundens försorg bör detta inte omfattas av järnvägens skadeståndsansvar. Inte heller förvaring av gods i godsterminaler eller magasin eller överföring av sådant, verksamhet på stationerna utanför spårområdet, eller verksamhet i järnvägsverkstäder eller dylika verkstäder innefattas i järnvägsdriften.³⁷

I ovanstående resonemang synes ansvaret till viss del vara kopplat till objektet, inte subjektet, eftersom man uttrycker att om hela vagnslaster lastas eller lossas så är inte järnvägen ansvarig. Någon oklarhet om att lastning och lossning i allmänhet omfattas av ansvaret synes dock inte finnas. Kanske grundar sig Departementschefens resonemang på att det inte är rimligt att ålägga järnvägen ansvaret om transportören fraktar sitt eget gods som han själv lastar och lossar och järnvägen har kanske därmed inte någon möjlighet att inverka på hur verksamheten utförs. Man bör dock enligt min mening främst ha ansvarsfördelningens syfte i åtanke. Syftet med att ålägga järnvägen ansvaret gentemot tredje man har till stor del varit för att tillförsäkra att den skadelidande har ett tillräckligt skydd då denne orsakats skada. Det är inte rimligt att tredje man först skall behöva utreda vem som orsakat skadan för att därefter kunna erhålla skadestånd. Något liknande resonemang finns inte heller i några andra delar av utredningen och därmed torde man kunna sluta sig till att det i princip är subjektet, inte objektet, som är avgörande för vem som är ansvarig.³⁸

Ett undantag till huvudregeln möjliggör för järnvägen att under vissa förutsättningar bli fri från ansvar, även om en skada i och för sig är en följd av järnvägsdriften, men har orsakats av någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften, och som järnvägen inte kunnat undvika eller förhindra.³⁹ Detta undantag synes dock sällan vara tillämpligt och är i första hand avsett att tillämpas då skada uppkommer till följd av en naturkatastrof eller sabotage mot järnvägen, eftersom det i sådana fall saknas ett orsakssamband mellan järnvägsdriften och skadeorsaken. Ansvarsfriheten bör även bli tillämplig då skador uppstår när godset fraktas, lastas eller lossas och skadorna uppkommer på grund av godsets inneboende egenskaper.⁴⁰ Vad gäller järnvägens skadeståndsansvar då skada uppstår på grund av det transporterade godsets, är särskilt aktuellt då det gäller transport av farligt gods. Om en skada uppstår enbart på grund av de inestående egenskaperna hos godset, till exempel om en

³⁷ Prop 1983/84:117 s 317 f.

³⁸ Se även nedan i kapitel 2.3.3 för vem som är det ansvariga subjektet.

³⁹ JvtL 5 kap 1 § 2 st och prop 1983/84:117 s 318.

⁴⁰ Prop 1983/84:117 s 318 f.

väldigt explosiv vätska transporteras, och den enda koppling som järnvägen har till godset är att det för tillfället är i järnvägens vård, uppstår frågan om detta skall rymmas inom järnvägens strikta ansvar. Svaret finns i om man anser att skadan uppstått ”till följd av järnvägsdriften”, vilket som ovan nämnts överlämnades till rättstillämpningen.⁴¹ Några rättsfall som närmare diskuterar rekvisitet finns dock inte, men det torde inte enligt min mening anses vara till följd av driften om skadan uppstått enbart på grund av godsets inneboende egenskaper.

Järnvägen kan inte erhålla ansvarsfrihet om den inte vidtagit de åtgärder som rimligen kan krävas, med hänsyn till vilka uppgifter de hade om det farliga godset.⁴² Järnvägen kan dock ha regressrätt mot den aktör åt vilken man transporterar godset, vilket dock ofta regleras i befodringsavtalen.⁴³

Vad gäller bevisbördans placering är det för det fall att den skadelidande har visat att det föreligger en skada, upptill järnvägen att visa att förutsättningarna för ansvarsfrihet är uppfyllda.⁴⁴

2.3.3 Ansvarigt subjekt

Efter att man fastställt att järnvägstrafiklagen är tillämplig eftersom skadan skett till följd av järnvägsdriften, måste man utreda vem som är skadeståndsansvarig. Enligt lagtexten är järnvägen det ansvariga subjektet,⁴⁵ men vem detta egentligen motsvarar i praktiken är inte alltid självklart. I huvudsak används begreppet järnvägen för att beskriva det rättssubjekt som ansvarar för det skadestånd som kan uppkomma till följd av spårtrafiken. Vid införandet av lagen ansågs det dock inte nödvändigt att införa en exakt definition i lagen för vem som anses vara järnvägen, eftersom det ändå inte skulle gå att reglera alla de gränsfall som kan uppkomma. Bedömningarna i de eventuella gränsfall överlämnades istället till rättstillämpningen, men som huvudregel anses begreppet beteckna det rättssubjekt som bär det särskilda spårdriftsansvaret eller som har ställning som trafikantens motpart i ett befodringsavtal.⁴⁶ Möjligen kan man därmed dra slutsatsen att den som rör över spåren på det sätt att den har behörighet att sluta avtal om att ett annat rättssubjekt får tillträde till spåren är

⁴¹ Prop 1983/84:117 s 317 f.

⁴² Prop 1983/84:117 s 319.

⁴³ Prop 1983/84:117 s 320.

⁴⁴ Prop 1983/84:117 s 215 och s 319.

⁴⁵ JvtL 1 kap 4 § och 5 kap 1 §.

⁴⁶ Prop 1983/84:117 s 33.

järnvägen. I GHAB:s fall är de såväl ägare som avtalspart i trafikeringsavtalen så i detta fall råder ingen oklarhet om vem som är det ansvariga subjektet enligt lagen.

I järnvägslagen används inte begreppet järnväg, utan motsvarande rättssubjekt är den som är innehavare av spåranläggningen, vilken kallas infrastrukturförvaltaren.⁴⁷ Infrastrukturförvaltaren är det begrepp som används i järnvägslagen men innebörden är densamma som järnvägen i järnvägstrafiklagen. Det har föreslagits att begreppet järnvägen skall bytas ut mot infrastrukturförvaltare, eftersom detta också är det begrepp som används i järnvägslagen för att beskriva det ansvariga subjektet, för det fall att ansvarsreglering från 5 kap järnvägstrafiklagen flyttas över till järnvägslagen. Någon ändring i sak är dock inte avsedd.⁴⁸ Denna förflyttning har ännu inte skett.

Hellner menar att när ägare och innehavare är olika personer måste avgöras om det strikta ansvaret skall åläggas båda eller endast en av dem.⁴⁹ Ansvaret enligt järnvägstrafiklagen åvilar järnvägen, vilket närmast motsvarar den som i äldre lagstiftning benämndes som järnvägsinnehavare.⁵⁰ För det fall att järnvägen är privat, till exempel enskilda kommunala eller privata industri- eller hamnspår, innebär det att ägaren blir ansvarig.⁵¹

Såväl enligt de gamla reglerna som de nya åvilar det utomobligatoriska ansvaret ägaren och innehavaren av järnvägen. Ägaren och innehavaren är ofta samma person men det behöver inte vara så. Det faktum att innehavaren överlåter till någon annan att ha hand om driften av järnvägen innebär inte att innehavaren inte längre är ensam ansvarig. Detta gäller för såväl spårföretag i egentlig mening som för enskilda och kommunala spår samt för hamnspår. Detta motiveras enligt förarbetena med att innehavaren inte skall kunna undgå sitt ansvar genom att överlåta driften till någon annan. Som exempel nämns att en kommun eller ett industriföretag som upplåter driften till SJ fortfarande bör vara den som är den ansvarige för skador som drabbar tredje man. Även om innehavaren och trafikföretaget har kommit överens om en viss ansvarsfördelning, mellan sig själva eller gentemot tredje man, skall den skadelidande tredje mannen ändå ha möjlighet att vända sig till innehavaren för skadestånd. Man kan istället rikta skadeståndsanspråket mot järnvägsföretaget, men då regleras skador i enlighet med skadeståndslagen, inte järnvägstrafiklagen. Ovanstående innebär således att det enda sättet för ägaren att frångå sitt utomobligatoriska skadeståndsansvar gentemot tredje man är att helt överlåta den praktiska och ekonomiska driften till en annan person, som skall driva

⁴⁷ SOU 2004:92 s 206 och s 253.

⁴⁸ SOU 2004:92, se exempelvis s 335.

⁴⁹ Hellner & Radetzki s 178.

⁵⁰ Hellner & Radetzki s 179.

⁵¹ Bladini, Filip och Johansson, Rickard, Ansvar vid väg- och järnvägstransporter, s 8.

järnvägen i eget namn och för egen räkning.⁵² Då är det istället denna person, inte ägaren, som i egenskap av innehavare är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen.

Vidare har järnvägen principalansvar för sina anställda och ansvarar således för det som kan läggas dem till last.⁵³ Järnvägens ansvar omfattar även dem som i annan egenskap anlitas av järnvägen.⁵⁴

Den inbördes regleringen av skadeståndsansvaret mellan innehavare och trafikföretag är inte reglerat i lag, utan bör istället regleras i avtal mellan parterna, vilket också görs i praktiken.

Under senare år har dock ansvarets fördelning diskuterats. Ett förslag, som kommit på grund av COTIF, har varit att transportören skall vara det ansvariga subjektet gentemot transportkunderna, istället för infrastrukturförvaltaren eller järnvägen. Detta motiverades av att man ansåg att de nationella reglerna bör stämma överens med de internationella reglerna som manifesteras i COTIF.⁵⁵ Enligt COTIF skall det ansvar som tidigare ålades järnvägen delats upp mellan flera olika aktörer: transportören, vagninnehavaren, transportkunden och infrastrukturförvaltaren.⁵⁶ Som innehavare av ett fordon, till exempel en järnvägsvagn, räknas den som varaktigt nyttjar ett transportmedel, oavsett om man äger fordonet eller inte.⁵⁷ Detta förslag har dock inte införlivats i svensk rätt.

En skadeståndstalan bör riktas mot innehavaren, även om tredje man anser det vara transportören som orsakat skadan.⁵⁸ Detta tillvägagångssätt är självklart mer gynnsamt för den skadelidande eftersom innehavaren har ett strikt ansvar, medan transportören endast har ett culpaansvar. Detta verkar även vara det tillvägagångssätt som tillämpas i praktiken. I egenskap av innehavare reglerar GHAB skadan gentemot tredje man och vänder sig därefter till transportören om de anser att denne har vållat skadan. GHAB:s mest anlitate transportör är Green Cargo AB.⁵⁹ Ansvaret mellan dem är reglerat i trafikeringsavtal. Ett problem kan dock vara att det är svårt att fastställa vem eller vad som orsakat skadan, ibland därför att det finns flera samverkande skadeorsaker.⁶⁰ I praktiken innebär detta möjligen att innehavaren i flera fall får stå som ansvarig även då skadan orsakats av någon annan, vilket torde vara en av de nackdelar som alltid kan uppstå vid strikt ansvar för den skadeståndsansvarige. Fördelen är

⁵² Prop 1983/84:117 s 82 f.

⁵³ JvtL 1 kap 4 §.

⁵⁴ JvtL 1 kap 4 §. Se även prop 1983/84:117 s 289.

⁵⁵ COTIF är från år 1980 men reviderades år 1999. Sverige har skrivit under fördraget, se SOU 2004:92 s 16 och 101 f.

⁵⁶ SOU 2004:92 s 101.

⁵⁷ SOU 2004:92 s 111.

⁵⁸ Karnov, kommentar till järnvägstrafiklagen, not 54.

⁵⁹ Green Cargo bildades vid bolagiseringen av SJ den 1 januari 2001 och de äger 70 – 95 % av all godstransport på järnväg i Sverige.

⁶⁰ Kajrud, intervju den 26 november 2008.

att den skadelidande inte behöver stå den ekonomiska risken för ett komplicerat orsakssamband.

2.3.4 Answarets omfattning

Ansaret enligt järnvägstrafiklagen är strikt. Ersättningen skall beräknas enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler,⁶¹ vilket innebär att skadeståndets storlek skall omfatta sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning, annan kostnad till följd av skadan ersättning för intrång i näringsverksamhet.⁶² Inga beloppsbegränsningar finns för skador som tillhör det utomobligatoriska skadeståndsansvaret.⁶³ Däremot finns det en möjlighet att skadeståndet kan sättas ned på grund av den skadevållandes ekonomiska ställning.⁶⁴ För skador orsakade vid järnvägstrafik anses dock en sådan nedsättning sällan vara för handen, inte minst eftersom det är ett krav enligt järnvägslagen att innehavaren har ekonomisk förmåga att bedriva järnvägstrafik,⁶⁵ vilket torde innefatta att kunna ansvara för den skadeståndsskyldighet man kan åläggas enligt lag. Om den skadeståndsskyldige är någon annan än innehavaren, till exempel då det rör sig om industrispår, är möjligheten till nedsättning större.⁶⁶

Vidare föreligger det solidariskt ansvar då det finns flera skadeståndsansvariga.⁶⁷ Enligt förarbetena torde denna bestämmelse få liten betydelse i praktiken eftersom endast innehavaren är den som blir ansvarig enligt järnvägstrafiklagen 5 kap och bestämmelsen blir därmed bara tillämplig då flera personer gemensamt är innehavare av järnvägsspår, vilket inte torde vara särskilt vanligt.⁶⁸ I Göteborgs hamn är GHAB ensam innehavare för de spår som de rör över.

2.4 Avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

⁶¹ JvtL 5 kap 3 § med hänvisning till SkL 5 kap och 6 kap 1 – 4 § §.

⁶² SkL 5 kap 7 §.

⁶³ JvtL 2, 3 och 4 kap innehåller beloppsbegränsningar, till exempel är ersättningen för sakskada på handresegods begränsad till ett halvt basbelopp, se 2 kap 3 – 5 §§.

⁶⁴ SkL 6 kap 2 §.

⁶⁵ JL 3 kap 5 §.

⁶⁶ Prop 1983/84:117 s 219.

⁶⁷ SkL 6 kap 3 §.

⁶⁸ Prop 1983/84:117 s 220.

Den inbördes regleringen av ansvaret mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag påverkar inte tredje mans rätt till ersättning, men däremot kan det vara avgörande för det vem står den slutgiltiga kostnaden för skadorna. Eftersom infrastrukturförvaltaren är strikt ansvarig gentemot tredje man torde det finnas en vilja att säkra sin rätt att i sin tur återkräva hela eller en del av det skadestånds man tvingas utge till tredje man från någon annan part.

Järnvägslagen innehåller bestämmelser som innebär att avtal skall slutas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Avtalen skall innehålla reglering av administrativ, teknisk och ekonomisk natur. Järnvägstransporterna får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. Vidare skall avtalen vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.⁶⁹ Det finns dock ingen svensk reglering⁷⁰ som närmare bestämmer avtalets innehåll eller vilken ansvarsfördelning som är skälig mellan avtalsparterna. Om avtalet inte berör skadeståndsansvaret dem emellan är således skadeståndslagen tillämplig, vilket innebär att vardera part åläggs ett culpaansvar. I praktiken innebär avsaknaden av lagreglering att parterna reglerar sina mellanhavande i särskilda befodrings- eller trafikeringsavtal.⁷¹

På grund av den avreglering som skett på järnvägstrafikområdet sedan 1980-talet har det ansetts att det inte är tillfredsställande att det inte finns någon reglering i lagen. Under senare år har det tillkommit flera rättssubjekt som använder järnvägsspåren i egenskap transportör och man tror att det i framtiden kommer finnas ännu fler aktörer på marknaden som kommer att vilja utföra järnvägstransporter och man har därför ifrågasatt om det inte är lämpligare att ha en uppdelning av ansvaret mellan infrastrukturförvaltare och transportör.⁷² Med bakgrund av COTIF har det framkommit förslag om att lagstifta om grunderna i ansvarsförhållandet mellan aktörerna, men att ändå ha kvar en stor avtalsfrihet för parterna.⁷³

Enligt CUI⁷⁴, som endast är direkt tillämpligt på internationella transporter, är skadeståndsansvaret mellan infrastrukturförvaltare och transportör strikt för båda parterna, men i den svenska utredningen ställer man sig skeptisk till att det enligt avtal eller lag skulle finnas ett ömsesidigt strikt ansvar. Man menar att det är "mindre lämpligt" att man ålägger järnvägsföretaget ett strikt ansvar för de skador han orsakar, eftersom järnvägsföretaget ofta har väldigt små möjligheter att påverka den operativa delen av järnvägsdriften där skadorna oftast uppkommer. Även om järnvägsföretaget har en regressrätt är det inte tillfredsställande av främst två orsaker. För det första finns det en risk att de skador som kan komma att uppstå

⁶⁹ JL 6 kap 22 § och SOU 2004:92 s 193.

⁷⁰ I COTIF:S bihang CUI finns regler om avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag vid internationella transporter.

⁷¹ SOU 2004:92 s 190.

⁷² SOU 2004:92 s 205 f.

⁷³ SOU 2004:92 s 191.

⁷⁴ CUI är bihang E till COTIF och kallas på svenska "Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik."

på grund av järnvägstrafiken kan bli mycket stora och kostnaderna därmed mycket höga. Detta innebär en stor ekonomisk risk för järnvägsföretaget, vilket enligt utredningen kan skrämja bort små och medelstora företag som vill bedriva järnvägsföretag. För det andra torde det strikta ansvaret kunna innebära att infrastrukturförvaltaren kan kräva att järnvägsföretaget skall ha en omfattande försäkring vilket innebär stora kostnaderna.⁷⁵ Detta argument torde dock inte längre vara bärande eftersom det enligt järnvägslagen 3 kap uppställs vissa krav för att ett järnvägsföretag skall beviljas tillträde till spåren, vilket bland annat innebär att järnvägsföretaget för att erhålla licens att utföra järnvägstrafik, krävs att genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang skall kunna täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.⁷⁶

Ovanstående diskussion rör till stor del enbart den inbördes regleringen mellan infrastrukturförvaltaren och transportören. Förhållandet och villkoren mellan de två avtalsparterna påverkar inte tredje mans rätt till skadestånd som han orsakats av järnvägsdriften. Diskussionen är ändå intressant enligt min mening eftersom en förändring i det inbördes förhållandet möjligen i framtiden kan inverka på tredje mans ställning. Lagstiftaren verkar ha en ovilja mot att infrastrukturförvaltaren skall kunna lägga över en alltför stor del av ansvaret på transportören. Man vill helt enkelt att innehavaren skall ha kvar sitt ansvar. Det motiveras bland annat av att man inte vill riskera att skrämja bort mindre aktörer på grund av risken att bli skadeståndsansvariga, samt då det är enklare för tredje man att vända sig mot infrastrukturförvaltaren, istället för den vållande parten.

2.4.1 Banverkets trafikeringsavtal

Den överlägset största infrastrukturförvaltaren i Sverige är Banverket och därför är det intressant att se vilket ansvar deras trafikeringsavtal ålägger transportören. Enligt de trafikeringsavtal som Banverket använder är parterna, alltså infrastrukturförvaltaren och transportören, ansvariga gentemot varandra för de sakskador som vållas på grund av culpa. Vissa omständigheter räknas enligt avtalet alltid som vållande, till exempel då skada orsakats av parts lastning eller lossning, av deras maskiner eller fordon samt av spåranläggningen. Banverket är, i egenskap av järnvägsinnehavare, enligt lag ansvarig för sakskador gentemot tredje man och enligt trafikeringsavtalet kan ersättningen som utgetts till tredje man endast

⁷⁵ SOU 2004:92 s 160f och s 192.

⁷⁶ JL 3 kap 2 § p 4.

utkrävas från transportören om Banverket kan visa att denne varit vållande.⁷⁷ För det fall att transportören har utgett ersättning till sina kunder på grund av att de drabbats av en sakskada, är Banverket enbart ersättningskyldig om järnvägsföretaget kan visa att skadan orsakats av Banverkets vållande.⁷⁸

Enligt Banverkets trafikeringsavtal gäller att om tredje man ställt skadeståndsanspråk gentemot en part som enligt avtalet inte är skadeståndsskyldig, får parten inte medge eller förfoga över kravet utan att den andre parten hörts.⁷⁹ Vad gäller beräkningen av skadeståndet för en sakskada innehåller Banverkets trafikeringsavtal en särskild bilaga om rutiner vid skadereglering.⁸⁰ Preskriptionsfristen i Banverkets trafikeringsavtal är 90 dagar.⁸¹

I princip är alltså Banverkets trafikeringsavtal i huvudsak överensstämmande med skadeståndslagen, eftersom det krävs culpa för att avtalsparten skall bli ansvarig för den skada han orsakat. Banverkets strikta ansvar gör att de har ett stort ansvar för de skador de orsakar oavsett om de orsakats av culpa eller inte. I avtalen nämns inget om det inbördes ansvaret för det fall att till exempel transportören skulle orsaka till exempel en allvarlig miljöskada. Eftersom inget nämns får man anta att dessa fall parterna emellan regleras enligt skadeståndslagen, vilket även det innebär ett culpaansvar parterna emellan.

2.4.2 GHAB:s trafikeringsavtal

GHAB erbjuder andra aktörer bantillträde till järnvägsspåren för olika rörelseformer och även möjligheten att utföra tjänster som till exempel lastning och lossning.⁸² För upplåtelsen tar GHAB betalt för den faktiska kostnaden för tillhandahållandet.⁸³ En stor del av industrispåren används för uppställning av vagnar under den tid då lastning och lossning pågår. Inga persontransporter sker på spåren.⁸⁴ Vid upplåtandet av spåren är det viktigt att man har i

⁷⁷ SOU 2004:92 s 197.

⁷⁸ SOU 2004:92 s 198.

⁷⁹ SOU 2004:92 s 254.

⁸⁰ SOU 2004:92 s 200.

⁸¹ SOU 2004:92 s 203.

⁸² JNB s 4. Enligt Järnvägslagen 6 kap 23 § gäller följande: ”Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt som medger insyn. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.” Andra exempel på tjänster som utförs i Göteborgs hamn är tjänster kopplade till omlastning, gränskontroll, lagring av gods, depåhantering och administrativa tjänster som är kopplat till logistiken, se JNB s 27.

⁸³ JNB s 30.

⁸⁴ Järnvägsnätbeskrivning för industrispår i Göteborgs Hamn AB (NSW), 2007, s 4 och 6. Nedan kallad JNB.

åtanke den samhällsekonomiska nyttan och därför vill GHAB att hamnen kapacitet utnyttjas så mycket som möjligt vilket uppnås genom att se till att så mycket gods som möjligt fraktas på spåren. Detta innebär att om det är flera aktörer som söker bantillträde på samma ställe, vid samma tidpunkt och det uppstår en intressekonflikt, skall tillträde beviljas den som uppskattas ha förmågan att frakta mest gods till och från Göteborgs hamn.⁸⁵ När man tillåter andra aktörer att verka på spåren måste detta regleras som i vilket affärsförhållande som helst och för att ett företag skall ha rätt till tillträde krävs att man först tecknar avtal med GHAB. GHAB använder två olika typer av avtal, ett trafikeringsavtal som reglerar bantillträdet, och ett avtal för tjänster, såsom lastning och lossning. Trafikeringsavtalet är uppdelat i två delar, dels ett affärsavtal som innehåller övergripande villkor angående trafikeringen, och dels ett produktionsavtal som uppställer särskilda villkor för varje enskilt tilldelat tågläge. Om flera företag trafikerar samma sträcka upprättas dessutom ett samordningsavtal dem emellan som i detalj styr hur trafikeringen skall gå till men något ramavtal⁸⁶ upprättas normalt inte.⁸⁷ Avtalen om tjänster är mer individuellt anpassade. Exempelvis beror avtalets utformning på om det är GHAB som skall transportera godset till stället där tjänsten skall utföras.⁸⁸ Det ställs inte samma krav på den som skall utföra tjänster som den som ska ha bantillträde.⁸⁹

Vad gäller förhållandena i Göteborgs hamn åvilar det lagenliga skadeståndsansvaret gentemot tredje man GHAB, då de i egenskap av infrastrukturförvaltare är ansvariga såsom innehavare, enligt gällande rätt. Ett krav från GHAB:s sida, för att upplåta någon annan att utföra tjänster eller tillåtas bantillträde, är att de medger full regressrätt för GHAB för det fall att det är järnvägsföretaget eller dess personal medelst culpa orsakat skadan. Järnvägsföretaget skall alltså slutligen ansvara för samtliga kostnader som är hänförliga till skadan.⁹⁰ Dessa förutsättningar gäller generellt och de specifika villkoren finns i de transportavtal som tecknas med respektive järnvägsföretag.⁹¹

Vad gäller det avtalade ansvaret för transportföretagen verkar det inte alltid i praktiken vara så enkelt som det framstår för infrastrukturförvaltaren att övervältra ansvaret på någon annan part. Katrin Kajrud berättar att GHAB först betalar skadeståndet till den skadelidande. Därefter vänder sig GHAB till antingen Banverket eller Green Cargo, beroende på vem som kan ha orsakats skadan. Eftersom Banverket är anlitat för att utföra reparationer och underhåll av spåren kan de orsaka skadan till exempel då de brustit i sitt underhållsansvar. Katrin Kajrud menar dock vidare att det ibland kan vara svårt att regressvis erhålla någon ersättning

⁸⁵ JNB s 23.

⁸⁶ Ett så kallat ramavtal kan upprättas i enlighet med JL 6 kap 21 §.

⁸⁷ JNB s 7.

⁸⁸ JNB s 7.

⁸⁹ JNB s 8 och 28.

⁹⁰ JNB s 6.

⁹¹ JNB s 6.

från dessa aktörer. Dels eftersom det är svårt att avtalsvägen ålägga dessa aktörer ett långtgående ansvar eftersom de är stora nationella företag, vilket gör att de är svåra att förhandla med. Dels är det ofta svårt att i efterhand visa vem som har varit vållande till skadan, trots att det finns tekniska utredningar som visar hur och varför olyckan inträffade, vilket delvis beror på komplicerade orsakssamband och tekniska svårigheter.⁹²

2.5 Säkerhetsföreskrifter i hamnen

Vid transport av farligt gods ställs särskilda krav och säkerhetsföreskrifter på grund av godsets natur. Först och främst krävs att lagen om transport av farligt gods⁹³ följs, inklusive de förordningar och föreskrifter som är utfärdade med stöd av denna lag.⁹⁴ Lagen om transport av farligt gods är tillämplig vid transport vilket innefattar såväl förflyttning som lastning, lossning, förvaring och hantering som är ett led i förflyttningen.⁹⁵ Med farligt gods menas enligt lagen bland annat explosiva ämnen och föremål, gaser, brandfarliga vätskor och giftiga ämnen. I lagen uppställs bland annat krav på att den försiktighet som fordras för att förhindra eller motverka att godset orsakar skador på människor, djur, egendom och i miljön iakttas. Vidare krävs att transportmedlen och andra transportanordningar skall vara av sådan beskaffenhet att de står emot påkänningarna vid transport.⁹⁶

Enligt lag ställs krav på avsändaren av det farliga godset att underrätta järnvägen i vad faran består samt vilka försiktighetsåtgärder som behöver vidtas. Förslag finns att denna upplysningsplikt istället ska gälla gentemot transportören, inte järnvägen, och att transportören ska ha en vidarebefordringsskyldighet av informationen till järnvägen.⁹⁷ Denna lagändring har dock inte genomförts, men eftersom de avtal som GHAB sluter med järnvägsföretagen innehåller bestämmelser om informationsplikt så torde kommunikationen mellan dem tillgodoses även utan införandet av lagändringen.

Eftersom det transporteras en del farligt gods i Göteborgs hamn har GHAB utvecklat särskilda rutiner för hanteringen av godset. Allt farligt gods är märkt med speciella symboler för att markera innehållet. För det fall att det skulle ske en olycka som förorsakar ett läckage finns en hel del säkerhetsanordningar som kan tas i bruk. Bland annat finns särskilda kar som kan

⁹² Kajrud, intervju den 26 november 2008.

⁹³ SFS 1982:821.

⁹⁴ JNB s 8 f.

⁹⁵ Lag om transport av farligt gods 1 §.

⁹⁶ Lag om transport av farligt gods 8 §.

⁹⁷ JvtL 3 kap 11 § samt SOU 2004:92 s 272 f.

ställas under vagnar som läcker, avloppsbrunnar är anpassade så att kemikalier kan rinna ner utan att komma ut i det kommunala avloppssystemet. Räddningstjänsten finns nära till hands och kan vara på plats i hamnen inom åtta minuter.⁹⁸

GHAB uppställer vidare en del säkerhetsföreskrifter och krav på de aktörer som beviljas bantillträde. Bland annat finns en maximal hastighet på 30 km/h, på vissa ställen är högsta hastighet så låg som 5 km/h, och en maximal axelbelastning på 22,5 eller 25 ton. Om man upptäcker vissa fel på spår eller anläggning som tillhör GHAB är man skyldig att genast underrätta dem. Om det skulle ske en olycka är man skyldig att omedelbart underrätta GHAB per telefon. Sker en olycka eller tillbud som innefattar farligt gods eller som är av allvarlig art är man dessutom skyldig att ge särskild information till GHAB.⁹⁹ Allt gods som kommer in i hamnen skall föraviseras för att produktionsledningen skall veta vilket gods som är påväg.¹⁰⁰ Eftersom GHAB:s järnvägsnät gränsar till flera andra infrastrukturförvaltare har de daglig kommunikation med dessa. Främst rör kommunikationen information om inkommande gods samt beviljande av tillstånd för att få trafikera GHAB:s spårområde.¹⁰¹

Sammanfattningsvis ställs alltså vissa säkerhetskrav enligt gällande lagar och förordningar. Därtill ställer GHAB krav på att deras regler som har till syfte att förhindra olyckor skall följas av järnvägsföretagen. Dessutom finns regler som skall tillförsäkra att GHAB har kontroll över vilket farligt gods som finns i området.

⁹⁸ Kajrud, intervju 13 januari 2009.

⁹⁹ Trafiksäkerhetsinstruktion för industrispår vid Göteborgs Hamn AB , utgåva 4, version 2, 2006-10-10, s 3.

¹⁰⁰ JNB s 17.

¹⁰¹ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

3 Ansvar enligt MB

Ovan har diskuterats det ansvar för sakskador som de olika aktörerna har enligt de särskilda regler som gäller för järnvägstrafik. Vid en olyckshändelse då en järnvägsvagn havererar finns det dock en stor risk att det uppstår andra typer av skador på miljön, exempelvis kan djur, växter och mark skadas. Sådana miljöskador klassificeras inte som sakskador i en skadeståndsrättslig mening och omfattas därmed inte av järnvägstrafiklagen och järnvägslagen. Det är ofta svårt eller omöjligt att sätta ett monetärt värde på skadorna, men trots avsaknaden av penningvärde kan skadorna ändå leda till långtgående ekonomiska konsekvenser för den som orsakat skadan, vilket regleras enligt MB. Nedan kommer jag utreda och diskutera det ansvar som kan uppkomma på grund av den miljörättsliga lagstiftningen. Eftersom Torsviken är ett område som ligger väldigt nära Göteborgs hamn löper det särskilt stor risk att drabbas av skador vid en olycka. Torsviken är ett Natura 2000-område vilket ger det ett extra skydd genom sin rättsliga status. Särskild tonvikt kommer att läggas på de så kallade allvarliga miljöskadorna eftersom det främst är denna typ av skador som riskerar att uppkomma i Torsviken. Även skador som uppstår på grund av störningar på omgivande fastigheter kommer behandlas eftersom dessa regler kan bli tillämpliga i GHAB:s fall. Reglerna kan även bli tillämpliga om det inte sker en olycka eftersom störningar av dessa slag kan uppstå som en följd av verksamheten. De mest intressanta punkter i den relevanta lagstiftningen med hänsyn till uppsatsens utgångspunkt är vem som är ansvarig och i vilken omfattning och kommer därför att fokuseras på i detta kapitel.

3.1 Allmänna hänsynsregler

MB består av såväl preventiva och reparativa regler. Som en allmän utgångspunkt i miljöretten finns en rad mål som skall eftersträvas och uppnås, till exempel att främja en hållbar utveckling, skydda och vårda värdefulla miljöer och bevara den biologiska mångfalden.¹⁰² För att genomföra dessa mål, som uppställs i MB 1 kap, anses MB 2 kap ha en mycket central betydelse för att genomförandet. Här stadgas flera hänsyns- och försiktighetsåtgärder som alltid måste iaktas när man bedriver verksamhet eller vidtar en

¹⁰² MB 1 kap 1 § och Michanek & Zetterberg s 102 ff.

åtgärd som kan skada miljön.¹⁰³ En viktig princip i MB är principen att förorenaren betalar.¹⁰⁴ Denna ansvarsregel uttrycker ett reparativt hänsynskrav vars syfte är att tvinga verksamhetsutövaren eller den som vidtagit en åtgärd att utföra nödvändig efterbehandling.¹⁰⁵ Utgångspunkten är att det är den person som orsakat skadan som är den som skall stå för den slutliga kostnaden. Detta upprätthålls genom både preventiva och reparativa regler i MB. De preventiva reglerna kan till exempel bestå av en skyldighet att vidta viss försiktighetsåtgärder för att hindra eller motverka miljörisker och detta skall bekostas av den som bedriver verksamheten. De reparativa reglerna består av utredningsansvar, efterbehandlingsansvar etc. Ansvaret enligt MB är strikt.¹⁰⁶ En viss skillnad finns dock mellan det strikta ansvaret enligt 10 kap och 32 kap, eftersom det enligt 10 kap finns en rad subjektiva faktorer som kan mildra ansvaret för den skadevållande.

3.2 MB 10 kap

Den allmänna hänsynsregeln avseende ansvaret att avhjälpa skador och olägenheter i miljön¹⁰⁷ utvecklas och kompletteras genom MB 10 kap där det offentlighetsrättsliga ansvaret gentemot det allmänna, eller annorlunda uttryckt "ansvaret mot miljön", preciseras.¹⁰⁸ I kapitlet regleras ansvaret för verksamheter, händelser eller tillbud som orsakat miljöskador. Skadorna uppdelas i två olika typer, föroreningssskador och allvarliga miljöskador och eftersom det avhjälpandeansvar som åläggs den ansvarige skiljer sig något beroende hur skadan klassificeras är det viktigt att avgöra vilken typ av skada det rör sig om.

Den mest uppenbara risken för GHAB är att spridningen av olja, bensin eller kemikalier som läcker ut vid en järnvägsolycka sker via vattnet i Göta Älv. Göta Älv har flera biflöden, till exempel Sävåns dalgång, vilken är ett av de största biflödena och som dessutom är ett Natura 2000-område.¹⁰⁹ Torsviken har utsetts till Natura 2000-område främst på grund av det unika fågellivet och redan idag är fågellivet och fiskbeståndet utsatt, då bestånden har minskat och skadats på grund av föroreningar.¹¹⁰

¹⁰³ Michanek & Zetterberg s 107.

¹⁰⁴ MB 2 kap 8 §.

¹⁰⁵ Michanek & Zetterberg s 138.

¹⁰⁶ Michanek & Zetterberg, s 43.

¹⁰⁷ MB 2 kap 8 §.

¹⁰⁸ Prop 2006/07:95 s 28.

¹⁰⁹ Vattenmyndigheternas hemsida, Väsentliga frågor med kartor och foto.

¹¹⁰ Nätverket Torsviken samt Sveriges Radio.

Ansvaret enligt MB 10 kap utvidgades under år 2007 genom införlivandet av Miljöansvarsdirektivet,¹¹¹ vars syfte är att fastställa en ram för miljöansvar enligt principen att förorenaren skall betala för att förebygga och avhjälpa miljöskador.¹¹² Direktivet har bland annat inneburit att det efter ändringarna finns en uppdelning mellan föroreningsskador och allvarliga miljöskador.¹¹³ Det finns såväl likheter som skillnader mellan de olika skadetyperna, men för tydlighetens skull kommer föroreningsskador och allvarliga miljöskador behandlas var för sig i den mån det är nödvändigt.

3.2.1 Vad är föroreningsskador?

Föroreningsskador kallas den typen av skador som även innan ändringarna på grund av Miljöansvarsdirektivet reglerades i MB 10 kap. En föroreningsskada definieras som en miljöskada som genom förorening av ett mark- eller vattenområde, grundvatten, en byggnad eller en anläggning kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.¹¹⁴ Hur föroreningsskadan uppkommit är inte intressant utan det är tillräckligt att man kan konstatera att det rör sig om en faktiskt skada.¹¹⁵

3.2.2 Vad är allvarliga miljöskador?

En skada klassificeras som en allvarlig miljöskada då skadan i en betydande omfattning skadar eller försvårar bevarandet av en djur- eller växtart eller livsmiljön för en sådan art, om skadan avser något område som är utsett eller särskilt skyddat enligt vissa bestämmelser i MB som till exempel då ett område utsetts till Natura 2000-område.¹¹⁶ Med andra ord kan man säga att skador som utgör en betydande risk för människors hälsa eller särskilt skyddade områden anses vara allvarligare och betecknas därmed som "allvarliga miljöskador".¹¹⁷

¹¹¹ 2004/35/EG.

¹¹² Miljöansvarsdirektivet art 1.

¹¹³ Bergqvist & Järvengren s 2.

¹¹⁴ MB 10 kap 1 § 1 st

¹¹⁵ Bladini & Johansson , s 13 f i bilaga 4.

¹¹⁶ MB 10 kap 1 § med hänvisning till MB 7 kap. 27 § 1 st 1 eller 2, samt MB 8 kap 1 och 2 §§.

¹¹⁷ MB 10 kap 1 § 1 och 2 st.

3.2.3 Answarets omfattning avseende båda skadetyperna

Gemensamt för såväl föroreningssskador och allvarliga miljöskador är att samtliga ålägganden enligt MB 10 kap innefattar utredning, efterbehandling och andra åtgärder som behövs för att avhjälpa en skada.¹¹⁸ Termen avhjälpan har ersatt det som tidigare benämndes som efterbehandling, eftersom man ansåg att avhjälpan bättre beskriver det ansvar som åläggs den ansvarige, nämligen även reparativa och kompensande åtgärder som infördes genom Miljöansvarsdirektivet.¹¹⁹

3.2.3.1 "Strikt ansvar" avseende båda skadetyperna

För båda skadetyperna innebär ansvaret att den som är ansvarig både måste bekosta och utföra eller låta utföra avhjälpan. Ansvaret gäller som sagt oberoende av vållande, det vill säga det rör sig i princip om ett strikt ansvar.¹²⁰ Det föreligger dock vissa skillnader från det som normalt kallas ett strikt ansvar då man enligt MB 10 kan ta vissa subjektiva faktorer i beaktande när man avgör i vilken grad den ansvarige måste vidta åtgärder. Både för föroreningssskador och allvarliga miljöskador gäller att vissa faktorer kan lindra ansvaret. Så är fallet till exempel om skadan, när den orsakades, föranleddes av åtgärder som uttryckligen var tillåtna enligt lag eller myndighetsföreskrift eller om det enligt då gällande vetenskaplig och teknisk kunskap inte ansågs farligt.¹²¹ Preskriptionslagen¹²² är inte tillämplig på bestämmelserna, utan ansvaret kan inte bli föremål för preskription överhuvudtaget.¹²³

3.2.3.2 Skyldigheter vid föroreningssskador

I vissa avseenden skiljer sig avhjälpansvaret åt mellan de olika skadetyperna. När en föroreningssskada uppstått skall den ansvarige utföra en sanering för att få bukt med den

¹¹⁸ MB 10 kap 1 § 3 st.

¹¹⁹ Prop 2006/07:95 s 54.

¹²⁰ Prop 2006/07:95 s 28 och 34.

¹²¹ MB 10 kap 4 § 2 st och 5 § 2 st, samt prop 2006/07:95 s 34.

¹²² SFS 1981:130

¹²³ MB 10 kap 8 §, samt Karnov, kommentar till MB, not 51.

uppkomna skadan. Vid föroreningssskador kan beaktas för hur lång tid sedan föroreningen ägde rum, vilken skyldighet den ansvarige hade att förhindra framtida föroreningar och omständigheterna i övrigt, samt om den ansvarige endast bidragit till föroreningen i begränsad mån.¹²⁴ Vidare är avhjälpandet vid en föroreningssskada begränsat eftersom den ansvarige endast är ålagd att i skälig omfattning utföra eller bekosta åtgärderna. Det innebär att skadan endast måste saneras i en skälig omfattning och detta innebär bland annat att nyttan av en åtgärd skall vägas mot kostnaden att vidtaga åtgärden.¹²⁵ Omfattningen av avhjälpandet innebär att föroreningen inte längre skall utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön.¹²⁶

3.2.3.3 Skyldigheter vid allvarliga miljöskador

Vid en allvarlig miljöskada finns inte någon allmän skälighetsbegränsning, eftersom Miljöansvarsdirektivet inte tillåter att medlemsstaterna inför denna typ av begränsning.¹²⁷ Istället är den ansvarige skyldig att vidta de åtgärder som behövs för att förebygga ytterligare skador så att det inte är någon betydande risk för människors hälsa. Om skadan orsakats i ett Natura 2000-område skall han återställa miljö till det skick som den skulle ha varit om skadan inte uppstått samt kompensera och återställa miljövärdena.¹²⁸ Den ansvarige är alltså skyldig att återställa miljön till det skick den skulle ha haft om skador på vatten, skyddade arter och dess livsmiljö inte hade uppstått. Dessutom finns ett ansvar att, i avvaktan på återställande av miljön, vidtaga kompenserande åtgärder eller, för det fall att miljön inte kan komma att återställas, vidtaga kompenserande åtgärder på annat sätt. Med detta menas att den ansvarige blir skyldig att göra förbättringar för de skyddades arterna och dess miljö, antingen på det skadade området eller någon annanstans.¹²⁹ De åtgärder som skall vidtas kan vara av olika slag. I första hand skall så kallade primära åtgärder vidtas, vilket innebär att den skadade miljön skall återgå eller närma sig sitt ursprungliga tillstånd. Om detta inte går skall kompletterande åtgärder vidtas. Dessa åtgärder skall vidtas för att uppnå en liknande nivå, vilket också kan göras på en annan plats. Om återställandet skall ske på annan plats skall den om det är möjligt placeras i närheten av det skadade området och man skall vid placeringen

¹²⁴ MB 10 kap 4 §.

¹²⁵ Prop 1997/97:45 s 460.

¹²⁶ Bladini & Johansson, s 21 i bilaga 4.

¹²⁷ Prop 2006/07:95 s 32 f.

¹²⁸ MB 10 kap 5 § och prop 2006/07:95 s 61.

¹²⁹ Bergqvist & Järvengren, s 2.

beakta befolkningens möjlighet till rekreation.¹³⁰ Vidare skall kompensande åtgärder vidtas. Syftet med dessa är att kompensera för de tillfälliga förluster av naturresurser och i avvaktan på att naturen skall återhämta sig. Eftersom man skall kompensera för den förlorade nyttan under återhämtningstiden, innebär det att den ansvarige måste utföra åtgärder vars kvantitet är större än den ursprungliga naturresursen för att full kompensation skall uppnås. Detta innebär alltså att desto längre tid det tar för djuren och naturen att återhämta sig, desto fler eller större kompensande åtgärder måste vidtas.¹³¹

Bland annat Vägverket anförde i sitt remissvar att det i lagstiftningen borde förtydligas att återställande av verksamhetsutövaren endast skall krävas till det skick som förelåg precis innan skadan inträffade. Vägverket påpekade även att det är viktigt att det framgår hur det ursprungliga tillståndet skall bedömas.¹³² Utgångspunkten är att den ansvarige endast måste vidta åtgärder för att återställa miljön till det skick den var i innan skadan uppstod, men även en negativ utveckling av miljön som uppstått på grund av skadan även om verksamhetsutövaren inte rör över dessa skall kompenseras, men det krävs då att denna trend är signifikant och kan påvisas.¹³³ Någon ledning angående vad som skall beaktas vid bedömningen eller hur skadan skall beräknas närmare finns inte uttryckt i lagen.

3.2.4 Verksamhetsutövarens ansvar

I första hand gäller dock både vid föroreningsskador och allvarliga miljöskador att avhjälpandeansvaret åligger verksamhetsutövaren.¹³⁴ Den som räknas som verksamhetsutövare är den som bedriver, har bedrivit eller den verksamhet som bidragit till en föroreningskada eller allvarlig miljöskada. Enligt praxis har även den som har faktisk och rättslig möjlighet att ingripa ansetts vara verksamhetsutövare.¹³⁵ Vidare är verksamhetsutövaren ansvarig oavsett vilken typ av verksamhet det rör sig om.¹³⁶ Om till exempel ett skadligt ämne läckt ut från en cistern, utan att det skett på grund av någon aktiv åtgärd, är det den som är ansvarig för förvaringen som anses vara verksamhetsutövare.¹³⁷

¹³⁰ Prop 2006/07:95 s 63.

¹³¹ Prop 2006/07:95 s 64.

¹³² Prop 2006/07:95 s 61.

¹³³ Prop 2006/07:95 s 64. Mer om ekonomisk värdering av naturen finns i prop 2006/07:95 s 70 ff.

¹³⁴ MB 10 kap 2 och 3 §§.

¹³⁵ M 2812-05 och Karnov, kommentar till MB not 249 ff.

¹³⁶ MB 10 kap 2 §.

¹³⁷ Prop 2006/07:95 s 57.

Gemensamt för både föroreningsskador och allvarliga miljöskador är att en verksamhetsutövare som kan visa att en del av föroreningen eller miljöskadan beror på tidigare verksamhetsutövares handlingar, kan helt undgå ansvar för den delen.¹³⁸ När det finns flera verksamhetsutövare är ansvaret solidariskt.¹³⁹

3.2.5 Fastighetsägarens ansvar vid föroreningsskador

En viktig skillnad mellan ansvaret för föroreningsskador och allvarliga miljöskador är fastighetägarens ansvar. Vid föroreningsskador, men inte vid allvarliga miljöskador, kan även fastighetsägaren bli ansvarig för saneringen. Ansvaret gäller endast om verksamhetsutövaren inte kan göras ansvarig av någon anledning och det rör sig alltså om ett subsidiärt ansvar.¹⁴⁰ Även en senare förvärvare av fastigheten kan ansvara men enbart om förvärvaren kände till eller bort känna till föroreningen.¹⁴¹ Fastighetsägares sekundära ansvar gäller alltså inte vid allvarliga miljöskador.

3.2.6 Den praktiska tillämpningen

I vissa situationer kan det i praktiken hända att man inte kan utröna vem som orsakat föroreningsskadan eller den allvarliga miljöskadan och eller hur skadan har uppstått. Om man inte kan göra någon av ovan nämnda personer ansvariga, men det ändå finns ett behov att utföra efterbehandling blir det i praktiken ofta staten eller kommunen som bekostar åtgärderna.¹⁴²

Det kan som sagt ibland vara svårt att visa vem som har orsakat en skada. GHAB:s verksamhet bedrivs i hamnen och närheten till vattnet kan göra att skador uppstår på flera andra ställen än i det direkta närområdet. Dessutom kan det finnas svårigheter, vilket särskilt gäller vattensskador och vilket påpekades av flera remissinstanser, att fastställa en verksamhetsutövare som orsakat skadan. Dels eftersom det kan vara svårt att fastställa när en

¹³⁸ Karnovkommentar till MB, not 354.

¹³⁹ MB 10 kap 6 och 7 §§.

¹⁴⁰ MB 10 kap 2 och 3 §§.

¹⁴¹ MB 10 kap 3 §.

¹⁴² Michanek & Zetterberg s 262.

skada inträffade, då det inte är säkert att den upptäcks direkt, dels eftersom det ofta är komplexa orsakssamband som involverar flera aktörer. Stockholms hamnar invände att det skulle vara ohållbart att ålägga alla hamnar allt utredningsarbete och sanering i hamnar där det finns andra aktörer som påverkar vattnets kvalitet.¹⁴³ Någon speciell lösning på problemet finns idag inte, utan det gäller helt enkelt att försöka spåra skadans ursprung så gott det går efter de förutsättningar som finns i varje enskilt fall.

3.3 MB 32 kap

Andra miljöskaderelaterade skador kan uppstå vid järnvägstrafik, men som faller utanför tillämpningsområdet för järnvägstrafiklagen, är skador till följd av exempelvis skakningar och buller, vilka regleras i enlighet med MB 32 kap.¹⁴⁴ Jämfört med uppsatsens utgångspunkt, att det sker en järnvägsolycka, är de skador som regleras i MB 32 kap sådana som kan vara pågående under eller en följd av verksamheten trots att det inte har skett något extraordinärt såsom en olycka. Reglerna är tillämpliga på de miljöskador som en verksamhet orsakar i sin omgivning.¹⁴⁵ Till skillnad från MB 10 kap som reglerar det offentlighetsrättsliga ansvaret, bestämmer MB 32 kap det civilrättsliga ansvaret, då det uppstår en sakskada, personskada eller en ren förmögenhetsskada för en annan person.¹⁴⁶ I kapitlet regleras det så kallade miljöskadeståndet, vilket ger ett starkare skydd jämfört med skadeståndslagen i vissa avseenden.¹⁴⁷ Förutsatt att skadan är möjlig att värdera finns det exempelvis en möjlighet för den skadelidande att erhålla skadestånd för framtida skador.¹⁴⁸

I Göteborgs hamn är det främst buller från verksamheten som orsakar problem. Det händer att GHAB får klagomål från grannar på närliggande fastigheter och då utreds detta genom att man utför mätningar för att utröna om bullret överstiger acceptabla nivåer och i så fall måste åtgärdas.¹⁴⁹

¹⁴³ Prop 2006/07:95 s 41.

¹⁴⁴ Prop 1983/84:117 s 303.

¹⁴⁵ MB 32 kap 1 §.

¹⁴⁶ Prop 2006/07:95 s 28.

¹⁴⁷ Michanek & Zetterberg s 404 f.

¹⁴⁸ MB 32 kap 9 §.

¹⁴⁹ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

3.3.1 Ansvariga subjekt

Det ansvariga subjektet är den som bedriver eller låter bedriva den skadegörande verksamheten i egenskap av fastighetsägare eller tomträttshavare eller den som brukar fastigheten i sin näringsverksamhet eller i offentlig verksamhet.¹⁵⁰ Även den som låter utföra arbete på fastigheten i egen näringsverksamhet, men som räknas som fastighetsägare, tomträttshavare eller annan brukare av fastigheten, är skadeståndsskyldig.¹⁵¹ Fastighetsägaren är alltså ansvarig även för det som någon annan gör på fastigheten, förutsatt att det är fastighetsägaren som låter utföra arbetet. Bestämmelserna är tillämpliga vid till exempel entreprenader. Om det finns flera skadeståndsskyldiga aktörer är de solidariskt ansvariga.¹⁵² Sammanfattningsvis kan sägas att flera aktörer kan åläggas ett skadeståndsansvar för den verksamhet de bedriver, men fastighetsägaren är ansvarig i första hand och även för det arbete han låter bedriva. Eftersom GHAB äger fastigheterna samt bedriver eller låter bedriva verksamheten torde GHAB vara det enda subjekt som är ansvarigt enligt regleringen.

3.3.2 Answarets omfattning

Som tidigare nämnts är MB 32 kap endast tillämpligt då en verksamhet har orsakat en skada på sin omgivning.¹⁵³ Det innebär att skadan skall ha uppkommit på en annan fastighet eller i vart fall utanför verksamhetsområdet.¹⁵⁴ Ersättningen enligt detta kapitel är begränsad till vissa typer av skador, som till exempel uppstår genom föroreningar av mark eller vattenområden, buller eller skakningar.¹⁵⁵ För att ersättningsskyldighet skall vara för handen krävs att de uppkomna skadorna kan kategoriseras som person- sak- eller rena förmögenhetsskador. Ansvaret är i princip strikt, men en viktig begränsning är att den uppkomna störningen eller skadan inte ”skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten” eller ”med hänsyn till dess allmänna förekomst”.¹⁵⁶ Dessa undantag är ofta tillämpliga, eftersom det särskilt i stadsmiljö utan att någon kan lastas med vare sig uppsåt eller

¹⁵⁰ MB 32 kap 6 §.

¹⁵¹ MB 32 kap 7 §.

¹⁵² MB 32 kap 8 §.

¹⁵³ MB 32 kap 1 §.

¹⁵⁴ Karnov, kommentar till MB, not 968.

¹⁵⁵ MB 32 kap 3 §. Även skador som orsakats av till exempel sprängningar och grävningar ersätts enligt MB 32 kap 4 – 5 a §§, men dessa typer av skador kommer jag inte att behandla på grund av min avgränsning av uppsatsen.

¹⁵⁶ MB 32 kap 1 § 3 st. Se även Michanek & Zetterberg s 408 ff.

vårdslöshet, uppstår en hel del buller och man måste som granne till exempelvis en industri eller transportverksamhet ofta stå ut med detta. Man kan helt enkelt inte förvänta sig att det kommer vara helt tyst om man befinner sig nära ett industriområde eller en hamn.

Preskriptionstiden enligt MB 32 kap är 10 år från den skadegörande handlingen.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Michanek & Zetterberg s 410.

4 Ansvar enligt skadeståndslagen

För det fall att en uppkommen skada faller utanför såväl järnvägstrafiklagens som MB:s tillämpningsområde återstår enbart att utkräva skadestånd enligt skadeståndslagen. Förutsättningen för att den skadelidande skall erhålla skadestånd från den skadevällande krävs enligt skadeståndslagen vållande.¹⁵⁸

Järnvägstrafiklagen är tillämplig på samtliga skadesituationer förutsatt att järnvägsspåren är anslutna till ett järnvägsnät¹⁵⁹ och såväl själva transporten som lastning och lossning etc omfattas och därmed det finns därmed inte så många situationer som inte täcks in av lagen. De fall som regleras enligt skadeståndslagen torde inte vara särskilt många, men några exempel är värda att belysa.

För det första kan situationen uppstå då innehavaren går fri från ansvar enligt gällande undantag i järnvägstrafiklagen.¹⁶⁰ Om den skadelidande kan visa att innehavaren varit culpös torde ersättning enligt skadeståndslagen kunna utgå.

För det andra har, som tidigare påpekats,¹⁶¹ den skadelidande rätt att åberopa skadeståndslagen som grund för sitt anspråk istället för järnvägstrafiklagen. Någon anledning till detta synes enligt min mening dock inte finnas i normalfallet eftersom en järnvägstrafiklagen jämfört med skadeståndslagen innehåller ett strikt ansvar.

Slutligen kan skadeståndslagen tillämpas för att reglera innehavarens och transportörens mellanhavanden för det fall då det inte finns något avtal avseende ansvaret. Endera parts regressrätt kan också ha sin grund i skadeståndslagen.¹⁶² Ansvaret gentemot tredje man påverkas dock inte av detta.

Sammanfattningsvis torde inte skadeståndslagen bli tillämplig i så många fall eftersom det särskilt för den skadelidande är mer gynnsamt att åberopa speciallagstiftning istället samt eftersom ansvaret mellan innehavare och transportör ofta regleras i trafikeringsavtalen. Både GHAB och Banverket tillämpar i sina trafikeringsavtal i princip ett culpaansvar.

¹⁵⁸ SkL 2 kap 1 §.

¹⁵⁹ JvtL omfattar inte dessa typer av järnvägsspår, se ovan i kapitel 2.

¹⁶⁰ JvtL 5 kap 1 § 2 st.

¹⁶¹ Se kapitel 2.3.1.

¹⁶² Prop 1983/84:117 s 83.

5 Matris över ansvar

Matrisen ger en översikt över var ansvaret regleras, vem som är ansvarig, vilken typ av ansvar samt vilka typer av skador som omfattas samt om det eventuellt finns någon kvalificeringsnorm för att regleringen skall vara tillämplig. Notera att de två understa raderna avser förhållandet mellan GHAB respektive Banverket och deras transportörer.

Lag	Ansvarigt subjekt	Answarets omfattning	Skadetyper	Kvalificeringsnorm
JvtL/JL	Järnvägen/innehavare/ Infrastrukturförvaltare (GHAB)	Strikt	Sakskada	Till följd av järnvägsdriften
MB 10 kap	Verksamhetsutövare (GHAB)	"Strikt". Vissa subjektiva omständigheter kan tas i beaktande.	Allvarlig miljöskada och föroreningskada.	Verksamhet som orsakat miljöskada
MB 10 kap	Fastighetsägare (GHAB)	"Strikt", sekundärt. Vissa subjektiva omständigheter kan tas i beaktande.	Föroreningskada.	Verksamhet som orsakat miljöskada
MB 32 kap	Den som i näringsverksamhet utför eller låter utföra verksamheten/ Fastighetsägare (GHAB)	Strikt	Sakskada till följd av skakningar, buller, störningar etc	Verksamhet, orsakat skada på omgivningen
SkL	Den som orsakar skadan alt principalen	Culpa eller dolus.	Sakskada	

GHAB:s trafikerings- avtal	Järnvägsföretaget/ Transportören (Green Cargo)	Culpa. Full regressrätt	Sakskada	
Banverkets trafikerings- avtal	Järnvägsföretaget/ Transportören (Green Cargo)	Culpa. Presumtion att tex lastning och lossning alltid innebär culpa om skada uppstår.	Sakskada	

6 Försäkringar och riskhantering

Som ovanstående sammanställning visar kan den som bedriver transporter på järnväg bli skadeståndsskyldig på flera olika grunder. Dels föreligger ett strikt ansvar för sakskador enligt järnvägstrafiklagen, dels ett strikt ansvar med vissa subjektiva inslag enligt MB 10 och dels ett strikt ansvar enligt MB 32 kap. Dessutom kan den som är culpös åläggas ett ansvar enligt skadeståndslagen eller trafikeringsavtalen. Slutsatsen är således att de skador som kan uppkomma riskerar att belasta det ansvariga subjektet med ett ekonomiskt skadestånd samt en ekonomiskt börda genom att tvingas vidta åtgärder för att sanera eller återställa naturen till sitt ursprungliga skick. Ett sätt för både järnvägen och transportören att skydda sig mot skador på sin egendom samt mot skadeståndsanspråk är att teckna egendomsförsäkringar respektive ansvarsförsäkringar.

För att en transportör som vill bedriva transportverksamhet på någon annans spåranläggning skall kunna erhålla den licens och det säkerhetsintyg som krävs är han enligt lag skyldig att ha försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.¹⁶³ Motsvarande krav på försäkring finns inte för den som är infrastrukturförvaltare.¹⁶⁴ Enligt ett utredningsförslag bör det finnas krav på försäkring hos den som förvaltar järnväg, men med undantag för när Banverket är förvaltare. Förslaget motiveras med det långtgående lagstadgade skadeståndsansvar som åligger

¹⁶³ JL 3 kap 2 – 3 §§ samt JNB s 7.

¹⁶⁴ JL 3 kap 7 – 8 §§.

infrastrukturförvaltaren mot såväl järnvägsföretag som tredje man.¹⁶⁵ Förslaget har dock inte genomförts, vilket möjligen beror på det faktum att infrastrukturförvaltaren enligt lag¹⁶⁶ är skyldig att ha en tillräcklig ekonomisk förmåga för att överhuvudtaget få verka som förvaltare. Dessutom torde det ligga i infrastrukturförvaltarens intresse att faktiskt vara försäkrad för att sprida sina risker och många företag torde därmed vara det trots att det inte är ett lagkrav.

Vanligt förekommande ansvarsförsäkringarna täcker i många fall inte ansvar för skador, föroreningsansvar eller allvarliga miljöskador enligt MB. Det finns dock oftast möjlighet att teckna en tilläggsförsäkring som täcker även dessa skador. I princip alla försäkringar har en självrisk, eftersom det har en viss preventiv funktion. Självrisken uppgår vanligen till ett fast belopp eller en viss procent av skadeståndet, eller en kombination. Dessutom innehåller försäkringsvillkoren beloppsbegränsningar, det vill säga ett högsta ersättningsbelopp som utbetalas för den uppkomna skadan. Eventuellt överskjutande belopp får försäkringstagaren själv stå för.¹⁶⁷

Om ett bolag inte vill använda sig av en försäkring hos ett utomstående allmänt försäkringsbolag, kan man istället i koncernen bilda ett dotterbolag i form av ett captiveförsäkringsbolag vars syfte är att vara ett privat försäkringsbolag. Användandet av captivebolag anses vara ett bra system, särskilt för större bolag att hantera sin riskspridning inom koncernen och samtidigt åstadkomma en bättre skadehantering jämfört med om man använt en vanlig försäkringslösning.¹⁶⁸ Andra fördelar med captivebolag är att man kan anpassa försäkringen för moderbolagets särskilda behov och att eventuell vinst i captivebolaget kan användas i förebyggande arbete för att förhindra framtida skador.¹⁶⁹

GHAB äger captivebolag, Scanport, till 100 % och bolaget används enbart för att försäkra GHAB:s verksamhet.¹⁷⁰ GHAB arbetar ständigt med att minska risken för olyckor eftersom de inte kan ha för stora risker enligt försäkringsvillkoren. Försäkringsvillkoren är mer flexibla och generösa jämfört med sedvanliga försäkringsvillkor. GHAB har såväl egendomsförsäkringar som ansvarsförsäkringar i Scanport. Egendomsförsäkringen som täcker sakskador innebär att ersättningens storlek skall täcka anskaffningsvärdet av ny egendom. Ansvarsförsäkringen täcker miljöskador och ger enligt villkoren ersättning för att återställa miljön till det skick som förelåg innan skadan, men inte för förbättringar av miljön.¹⁷¹ Att

¹⁶⁵ SOU 2004:92 s 271 f.

¹⁶⁶ JL 3 kap 5 §. Se även ovan, kapitel 2.

¹⁶⁷ Hellner s 193.

¹⁶⁸ Svenskt Näringsliv.

¹⁶⁹ IF, Captivebolag – ett mångsidigt riskfinansieringsverktyg.

¹⁷⁰ Kajrud, intervju 26 november 2008. Se vidare nedan, kapitel 7.

¹⁷¹ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

någon ersättning för förbättring av miljön inte utbetalas stämmer överens med det skadeståndsansvar som åläggs det ansvariga subjektet enligt MB.¹⁷²

Självriskens i GHAB:s ansvarsförsäkring uppgår till 22500 kronor per skada. I villkoren finns dessutom ett högsta ersättningstak, men detta belopp, vilket uppgår till 130 miljoner kronor per skada, är så högt att det i praktiken aldrig har begränsat utbetalningen.¹⁷³ Eftersom GHAB använder sig av ett captivebolag ligger troligen den största preventiva funktionen i captivebolagets krav att GHAB skall begränsa sina risker för att överhuvudtaget få behålla sin försäkring.¹⁷⁴

Captivebolagets eventuella överskott används bland annat i förebyggande syfte i GHAB:s verksamhet, till exempel genom olika projekt inom brandsäkerhet, miljöskydd och hur man räddar egendom från skador. Katrin Kajrud menar att det hela tiden finns ett risktänkande i verksamheten och även om man jämför med för tio år sedan är detta påtagligt mer nu än då.¹⁷⁵

GHAB anser sig ha ett väldigt gott försäkringsskydd och som Katrin Kajrud uttrycker det så är detta ett måste eftersom man inte kan "riskera verksamheten" genom att ha bristfälliga försäkringar. Genom att captivebolaget ställer höga krav på riskminimering förstärks ytterligare behovet av rutiner och säkerhetsföreskrifter både i den egna verksamheten och gentemot transportörerna.¹⁷⁶

Under intervjun med Katrin Kajrud inser jag ganska snart att hon som praktiker har en annan syn på risker jämfört med mig med hänsyn till det skadeståndsansvar som i vart fall i teorin synes kunna vara ett stort hot för den aktör som är strikt ansvarig för så pass många olika typer av skador. Visserligen säger hon att det relativt ofta förekommer olyckor på järnvägen, men just skadeståndsansvaret gentemot tredje man på grund av sakskador eller miljöskador verkar inte föranleda någon större oro för GHAB. Den största risken för GHAB som man är försäkrad mot i sitt captivebolag är avbrott i verksamheten. Det vill säga att GHAB eller någon annan aktör på området på grund av en olycka åsamkas ekonomisk skada för det fall att det skulle bli ett stillestånd eller avbrott i verksamheten.

Enligt Katrin Kajrud är inte miljöskador något större problem eftersom man för dessa skador gör det man behöver enligt lag, inte mer och inte mindre. Det vill säga man utför den sanering eller de åtgärder som krävs, men man gör inga förbättringar av miljön. Marken i och omkring hamnen är dessutom i så pass dåligt skick att oron för nya miljöskador inte är alls lika stor som det faktum att man äger mark som förorenats av tidigare fastighetsägare.¹⁷⁷

¹⁷² För skadeståndsansvaret enligt MB, ovan kapitel 3.

¹⁷³ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

¹⁷⁴ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

¹⁷⁵ Kajrud, intervju den 13 januari 2009.

¹⁷⁶ Kajrud, intervju den 26 november 2008.

¹⁷⁷ Kajrud, intervju den 26 november 2008 och den 13 januari 2009.

7 Sammanfattande synpunkter och slutsatser

För att få järnvägstransporterna i Göteborgs hamn att fungera krävs att fler aktörer än bara GHAB är involverade. GHAB äger järnvägsspåren i hamnen och har det övergripande ansvaret för att transporterna fungerar i hamnen. GHAB motsvarar det subjekt som i de tillämpliga lagarna definieras som innehavare, infrastrukturförvaltare, fastighetsägare och även verksamhetsutövare. Det innebär att för det fall att det skulle uppstå miljörelaterade skador till följd av en olycka vid järnvägstrafiken, så ansvarar GHAB enligt järnvägstrafiklagen, MB 10 och även MB 32 kap. I praktiken faller ansvaret på en och samma aktör eftersom det inte torde vara ovanligt att den som äger järnvägen också har rollen som infrastrukturförvaltare, verksamhetsutövare och fastighetsägare. Någon ansvarsfördelning mellan olika aktörer görs alltså inte i lagen. Istället har man valt att lägga hela ansvaret på en aktör, vilket delvis har gjorts för att tillförsäkra att den skadelidande, oavsett om det är en tredje man eller miljö som drabbats, kan erhålla skadestånd. Eftersom ansvaret i många fall dessutom är strikt underlättat det ytterligare för den skadelidande då han inte måste bevisa att någon varit vållande. Skadestånden torde kunna uppgå till stora belopp med tanke på de aktiviteter som sker i hamnen, eftersom till exempel läckande olja kan tänkas orsaka stora skador som dessutom är ersättningsgilla enligt såväl järnvägstrafiklagen som MB. Detta särskilt eftersom Göteborgs hamn ligger nära Natura 2000-området i Torsviken, där man kan tänka sig att skadorna dels föranleder ett långtgående utredningsansvar delvis på grund av svårigheten att värdera skadorna samt utreda till vilken grad man är ersättningskyldig och vem som har orsakat vilken skada. Sammanfattningsvis kan man med andra ord konstatera att ett stort ansvar åvilar den som bedriver järnvägstrafik.

I praktiken är det inte självklart att denne aktör måste stå för den slutgiltiga kostnaden, eftersom möjligheten att regressvis utkräva en culpös part på hela eller delar av det utgivna skadeståndet alltid finns enligt skadeståndslagen. Det största problemet häri ligger kanske i att visa på vem som orsakat skadan. För det fall att det är en mindre aktör som har varit culpös kan det också finnas en risk i att det inte går att utkräva ett stort skadestånd på grund av ekonomiska orsaker. En mindre part kan helt enkelt ha svårt att betala. Detta var en av anledningarna till att lagstiftaren valde att inte föra över en del av ansvaret på till exempel transportören, då man trodde att det kunde avskräcka mindre aktörer att ge sig in på den numera avreglerade järnvägstransportmarknaden.

I praktiken fördelas ansvaret mellan infrastrukturförvaltaren och transportören oftast genom avtal. Självklart förändras inte det lagstadgade ansvaret gentemot tredje man genom ett sådant avtal, utan enbart avtalsparterna berörs. Det är till och med ett lagkrav att det skall finnas ett trafikeringsavtal mellan de två parterna för att upplåtelse av järnvägsspåren skall godkännas. Någon närmare lagreglering av vad avtalet skall innehålla eller hur ansvarsfördelningen skall se ut finns dock inte, trots förslag som föranletts av de EG-rättsliga reglerna. Avtalen synes i allmänhet ålägga transportören ett culpaansvar, även om vissa variationer möjligen förekommer. GHAB ålägger enligt sina trafikeringsavtal både Green Cargo och Banverket ett culpaansvar. När Banverket intar rollen som infrastrukturförvaltare ålägger även de transportören ett culpaansvar, men ansvaret är något utvidgat eftersom skador som uppstår vid till exempel lastning och lossning alltid skall anses orsakats av transportörens culpa. Sammanfattningsvis kan konstateras att det ansvar som åläggs transportörerna i princip motsvarar det ansvar som stadgas enligt skadeståndslagen och allmänna skadeståndsrättsliga principer, nämligen culpa. Därmed kan man dra slutsatsen att det ansvar som åläggs innehavaren i princip innebär att denne får stå för kostnaden i följande fall. För det första om det skulle uppstå skador till följd av en olyckshändelse. För det andra om innehavaren av någon anledning, till exempel brist på utredning eller osäkerhet på grund av orsakssambandet, inte kan bevisa att transportören har orsakat skadan. Och för det tredje om den vållande transportören inte har förmågan att själv stå för kostnaden för skadeståndet. Risken att transportören inte kan betala torde dock minimeras då de enligt lag är skyldiga att teckna försäkring eller annat likvärdigt arrangemang, just i syfte att kunna täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma. Det är alltså i dessa tre fall som innehavarens strikta ansvar får stora verkningar i praktiken.

Som ovan konstaterats föreligger ett krav på transportören att teckna försäkring, men motsvarande krav finns inte för järnvägsinnehavaren. Detta är enligt min mening något som är värt att notera, eftersom det faktiskt är innehavaren som har det strikta ansvaret. Risken för innehavaren att bli skadeståndsskyldig torde därmed vara större än för transportören som ju enbart är ålagd ett culpaansvar. Möjligen anses det inte finnas ett behov av ett försäkringskrav eftersom det enligt lag krävs att innehavaren har "tillräcklig ekonomisk förmåga" för att bedriva verksamheten och det häri inbegrips en betalningsförmåga även för det fall att det skulle uppstå stora ersättningskrav på grund av en sak- eller miljöskada. Vad gäller försäkringar i allmänhet uppmärksammade jag särskilt att GHAB inte har riktigt samma fokus som uppsatsen gäller vad som är den viktigaste funktionen med de försäkringar de har, eftersom GHAB ser som den största risken är istället avbrott och stillestånd i verksamheten.

De preventiva lagreglerna, som främst återfinns i MB 2 kap och i järnvägslagen, ställer krav på GHAB att förhindra att olyckor sker genom att uppställa mål och vissa säkerhetskrav på

dem i egenskap av verksamhetsutövare respektive infrastrukturförvaltare. GHAB har i sin tur krav och säkerhetsföreskrifter för de järnvägsföretag som de låter trafikera spårområdet. Dessa preventiva krav som ställs synes uppfylla de säkerhetskrav som behövs i verksamheten, samtidigt som de säkerställer att GHAB får tillgång till relevant information till exempel om vilket farligt gods som finns i området. De preventiva reglerna är kanske minst lika viktiga för samtliga inblandade eftersom det torde ligga i såväl lagstiftarens, GHAB:s och andra aktörers intressen att förhindra olyckor från att ske.

Sammanfattningsvis kan sägas att medvetenheten om risken att orsaka miljöskador eller andra miljörelaterade skador gör att företag som GHAB ständigt arbetar med riskminimering och ”miljötänket” genomsyrar hela verksamheten eftersom man vet att man enligt lag har ett långtgående ansvar. Genom att enligt gällande järnvägslagstiftning ålägga spårägaren ett strikt skadeståndsansvar förenklar man för tredje man att erhålla ersättning då han drabbats av skada, eftersom han inte behöver undersöka dels om han begär ersättning av rätt person och dels om det föreligger vållande hos någon part. I praktiken omfördelas det strikta ansvaret till viss del då man genom trafikeringsavtal ålägger transportören ett visst ansvar, oftast ett culpaansvar. Ansvarsförsäkringar hos spårägaren innebär också i praktiken att risken för ett skadeståndsansvar förflyttas från bolagets verksamhet till ett försäkringsbolag. Att MB:s bestämmelser ålägger främst fastighetsägare och verksamhetsutövare ett strikt ansvar innebär att det är enklare att utkräva skadestånd, vilket i högre grad säkerställer att miljön återställs. Även denna risk är GHAB försäkrad mot genom den miljöansvarsförsäkring man har och man är medveten om det långtgående ansvaret. I praktiken verkar dock risken att drabbas av ett avbrott i verksamheten, inte ett skadeståndsansvar, ses som den enskilt största risken, vilket skiljer sig från utgångspunkten i uppsatsen. Men om olyckan väl är framme finns kanske ändå risken att försäkringens ersättningstaket på 130 miljoner kronor inte räcker för att täcka saneringskostnaden.

8 Källförteckning

Lagar

Järnvägslagen, SFS 2004:519

Järnvägstrafiklagen, SFS 1985:192

Lag om internationell järnvägstrafik, SFS 1985:193

Lag om transport av farligt gods, SFS 1982:821

Miljöbalken, SFS 1998:808

Skadeståndslagen, SFS 1972:207

Trafikskadelagen, SFS 1975:1410

Direktiv och Fördrag

Art- och habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

Fågeldirektivet, Rådets direktiv 79/409/EG av den 2 april 1979 om bevarande av vilda fåglar

Miljöansvarsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1985, ändrat 1999

Förarbeten

SOU 2004:92 En samlad järnvägslagstiftning

Prop 1984/85:33 med förslag till lag om internationell järnvägstrafik m.m.

Prop 1983/84:117 med förslag till järnvägstrafiklag, m.m.

Prop 2003/04:123 Järnvägslag

Prop 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen

Prop 2006/07:95 Ett utvidgat miljöansvar

Litteratur

- Bengtsson, Bertil, Försäkringsrätt, sjunde upplagan, 2005.
- Hellner, Jan & Radetzki, Marcus, Skadeståndsrätt, sjunde upplagan, 2006.
- Michanek, Gabriel & Zetterberg, Charlotta, Den svenska miljöretten, 2005.
- Roos, Carl Martin, Ersättningsrätt och ersättningssystem, 1990.
- Strömbäck, Erland mfl Trafikskadelagen ersättning vid trafikskada, sjätte upplagan, 2003
- Wahlgren, Peter, Juridisk riskanalys: mot en säkrare juridisk metod, 2003.

Övrigt material

- Bergqvist, Hans L & Järvengren, Martin, Delphi Advokatbyrå, Nya regler för ansvar vid allvarliga miljöskador, 2008, http://www.delphi.se/filearchive/2/2815/0803_Miljoskador.pdf
- Bladini, Filip & Johansson, Rickard, Hantering av föroreningar i vatten, sediment och mark längs Göteborgs hamninlopp, 2008-01-28. Med bilaga "Ansvar vid väg- och järnvägstransporter"
- Banverket, Statistik över olyckor på statens spåranläggningar år 2006
- Järnvägsnätbeskrivning för industrispår i Göteborgs Hamn AB (NSW), 2007
- Trafiksäkerhetsinstruktion för industrispår vid Göteborgs Hamn AB , utgåva 4, version 2, 2006-10-10
- Karnov, Kommentar till MB, 2007
- Karnov, Kommentar till JvtL, 2007
- Regeringskansliets publikation "Järnväg", <http://www.regeringen.se/sb/d/2372/a/60129>
- Besökt 2008-11-19 kl 08.05
- Svenskt Näringsliv, remissyttrande 2004-07-06, http://www.svensktnaringsliv.se/multimedia/archive/00003/YTT2004-261_3209a.pdf
- Sveriges Radio, <http://www.sr.se/goteborg/nyheter/artikel.asp?artikel=2371886> Besökt 2008-10-13
- IF:s hemsida. Captivebolag – ett mångsidigt riskfinansieringsverktyg <http://ifnews.if.fi/sv/info/aktuellt/captivebolag-----ett-mangsidigt-riskfinansieringsverktyg.html> Besökt 2009-01-08, kl 15.30

Praxis

M 2812-05, dom från Miljööverdomstolen
NJA 2003 s 284

Internet

Banverket, www.banverket.se

Göteborgs Hamn AB, www.gotport.se

Nätverket Torsviken, <http://w20021.webhotel.tripnet.se/> Besökt 2008-12-08 kl 12.30

Vattenmyndigheterna, Väsentliga frågor med kartor och foto

http://www.vattenmyndigheterna.se/NR/rdonlyres/AC8A6166-C9C3-40AD-892E-B2F4ACD042D2/0/vasentliga_fragor_webb_gotaalv.pdf, Besökt 2008-12-08 kl 13.00

Intervjuer

Katrin Kajrud, Risk Manager, Göteborgs Hamn AB. Intervjuad den 26 november 2008 samt den 13 januari 2009.