

Av professor II, docent Henrik Ringbom

1 Landmärken och bottennoteringar

Den sovjetiska oljetankern *Tsesis* grundstötning i Stockholms skärgård för drygt 40 år sedan är fortsättningsvis intressant av flera olika anledningar. För det första är det få olyckor som är så starkt associerade till ett särskilt stadgande i en internationell konvention som denna. Stadgandet i fråga är artikel III(2)(c) i konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (nedan CLC), enligt vilken fartygsägaren går fri från sitt strikta ansvar om ägaren kan påvisa att oljeskadan i sin helhet förorsakats av fel eller försummelse vid fullgörandet av myndigheternas skyldighet att svara för ”underhåll av fyror eller andra hjälpmedel för navigering”. Fallet är ett av få nordiska rättsfall som regelbundet citeras i de internationella oljeansvarsdiskussionerna. Det utgör därför fortsättningsvis en naturlig del av allmänbildningen hos nordiska sjörättsjurister.

För det andra är det få nordiska fartygsolyckor som fått sådant genomslag också utanför de sjörättsliga kretsarna. I *Tsesis*-fallet handlar detta å ena sidan om marinbiologi. Olyckan inträffade i en väldokumenterad biologisk miljö i närheten av Askölaboratoriet som är Stockholms universitets marinekologiska forskningsstation. Olyckans effekter på marina miljön kunde således undersökas grundligt från första stund och den har väsentligt bidragit till kunskapen om vad som sker i den marina miljön i samband med oljeutsläpp.¹ Å andra sidan beror uppmärksamheten på det administrativa efterspelet till olyckan. Sjöfartsverkets omplacering av den kartograf som valde att informera allmänheten om verkets tidigare mätningar i det aktuella området – information som var helt avgörande för utgången i alla tre rättsinstanser – blev mycket uppmärksam i media. Omplaceringen av honom från huvudkontoret till fyren Ölands södra grund, blev t.o.m. föremål för en teaterpjäs med titeln *Fången på fyren*.²

Trots att domen är allmänt bekant bland sjörättsjurister har den behandlats ganska knapphändigt i rättslitteraturen. Den omnämns ofta bara med några enstaka rader i diskussionen om undantaget från redarens strikta ansvar för oljeskador, men har inte varit föremål för mer ingående eller kritiska analyser.³ Detta är beklagligt, särskilt som det slutliga avgörandet i fallet i flera avseenden är svårt att såväl förklara som försvara.

I denna artikel diskuteras domen i samtliga tre rättsinstanser, men fokus ligger på HD:s dom. Av utrymmesskäl behandlas endast huvudfrågan om ersättning för oljeskada, trots att domen också väckte andra intressanta frågor, bl.a. om reglerna för erläggande av bärgarlön.

¹ Se t.ex. S. Johansson, U. Larsson, P. Boehm, 'The *Tsesis* oil spill impact on the pelagic ecosystem' 11 *Marine Pollution Bulletin*, October 1980, ss. 284–293 och R. Elmgren, S. Hansson, U. Larsson, B. Sundelin, P. D. Boehm, 'The "Tsesis" oil spill: Acute and long-term impact on the benthos' 73(1) *Marine Biology* 1983, ss. 51–65 J.J. Kineman, R. Elmgren, S. Hansson, *The Tsesis oil spill*, Report of the first year scientific study, A cooperative international investigation, March 1980.

² Malin Lagerlöfs pjäs 'Fången på fyren' i regi av Eva Dahlman och Göran Ragnerstam hade premiär på Göteborgs stadsteater 1995.

³ Se i synnerhet H. Tiberg, 'Oil pollution of the sea and the Swedish *Tsesis* decision' *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, 1984, ss. 218–226. Se även E. Selvig, i ND 1983, ss. V-X, C. Palme, 'Oil Pollution - The *Tsesis* Case', i A. von Ziegler T. Burckhardt (red.) *Das Recht auf See und Binnengewässer, Festschrift für Walter Müller*, Schulthess, Zürich, 1993, ss. 317–324 och P. Wetterstein, *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis förlag, Åbo, 2004, ss. 78–80.

2 Bakgrund

Den 26 oktober 1977 gick det sovjetiska oljetankfartyget *Tsesis* på grund i Stockholms södra skärgård, på nordgående i farleden Landsort-Södertälje. Fartyget på knappa 20 000 ton dödvikt var vid tidpunkten nästan fullastat med tjockolja. Hennes djupgående var 8,65 meter och Södertäljeledens djup var 9 meter. Icke desto mindre körde fartyget på ett ca 6 meters grund, som inte var utmärkt på sjökortet, sydväst om skäret Käringklubben i närheten av ön Fifång. Platsen för grundstötningen låg ca 11–14 meter utanför sjökortets 10-meterskurva, mycket nära en djupmarkering på 20 meter och i vit sektor från ledfyren på Fifång. Mätningar gjorda efter olyckan har visat att en korrekt 10-meterskurva borde ha legat omkring 20 meter väster om den i sjökortet angivna djupkurvan.

Olyckan skedde i dagsljus och gott väder. Fartyget hade lots ombord och gjorde en fart på 11–12 knop. Vid grundstötningen sprang fartyget läck och omkring 600 ton olja av den totala lasten om 15 800 ton läckte ut.

Staten väckte genom Sjöfartsverket talan mot rederiet, som i sin tur yrkade skadestånd av staten. I huvudsak byggde statens talan på att rederiet hade ett strikt ansvar för oljeskador enligt den dåvarande lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeansvarighetslagen). Lagen inkorporerade i sin tur CLC, som Sverige tillträtt.⁴

Rederiet å sin sida ansåg att oljeskadan i sin helhet orsakats av fel eller försummelse av Sjöfartsverket, dels gällande överföring av korrekt information om grundet till sjökortet, dels gällande sektoreringen av Fifångs ledfyre.

Mätningarna för det då gällande sjökortet var i huvudsak gjorda år 1918, med kontrollmätningar år 1921. Vid dessa mätningar påträffades inte grundet. Däremot hade grundet noterats i en lodning under mitten av 1800-talet då ett 7,2 m djup hade angivits i en grundkarta över området.

Av mer avgörande betydelse var att Sjöfartsverket vid nya ekolodsbaserade mätningar av området i 1969 hade fått ekon som visade på ett 5,9-metersgrund på området, men att dessa mätningar inte hade följts upp. Enligt de interna rutinerna för sjömätningar, som också skrivits ner i ett cirkulär från Sjöfartsverket samma år, skulle sjömättningsledningen också rapportera alla för sjöfarten farliga grund till lotsplatschefen. En sådan rapportering gjordes inte för 5,9-meters ekot. Enligt sjömättningsledningens preliminära utvärdering av resultaten som gjordes på plats ansågs ekot ligga innanför den i sjökortet markerade 10-meterskurvan och föranledde därför inte vidare åtgärder från sjömättningsledarens sida. Någon slutlig utvärdering av mätresultaten hade inte gjorts vid tiden för *Tsesis* grundstötning.

Mätresultaten från 1969 figurerade dock i en databearbetning av mätresultaten som året därpå gjordes i syfte att undersöka förutsättningarna för en fördjupad farled in till Södertälje. I en s.k. datakarta sammanfördes alla mätresultat och i den har ett 5,9 meters grund ritats in på det aktuella området. Denna datakarta var inte avsedd att uppdatera sjökort och användes inte heller för det ändamålet. Informationen som hade framkommit vid 1969-års mätningar hade inte analyserats vidare eller jämförts med befintliga sjökort vid tiden för *Tsesis* grundstötning åtta år senare, delvis på grund av resursbrist vid Sjöfartsverkets kartavdelning.

Staten hävdade att alla rutiner och föreskrifter hade följts under sjömätningen, att inget fel hade begåtts av de statligt anställda och att bedömningen att grundet låg innanför 10-meterskurvan var rimlig. Det var inte möjligt att ta fram helt exakta sjökort enligt staten och det fel som här förelegat föll inom de felmarginaler som måste accepteras vid utarbetandet av sjökort. Grundet var inte känt av staten och därför hade ingen rapportering företagits. Olyckan hade i stället förorsakats av navigeringsfel i kombination med att rederiet och lotsen haft alltför små säkerhetsmarginaler. Till stöd för detta anfördes också att ett stort antal fartyg med samma djupgående hade passerat området före *Tsesis* utan att köra på det ifrågasvarande grundet.

Efter grundstötningen gjordes förnyad sjömätning av olycksområdet. Resultatet av denna mätning är utvärderat och grundet blev utmärkt och uttryckt i 1978 års sjökortsupplaga. Efter olyckan har också fyren på Fifång omsektorats.

⁴ 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av oljeskador till sjöss (fondkonventionen), som kompletterar CLC genom att upprätta en internationell fond som ersätter skador som inte täcks enligt CLC, var vid tidpunkten ratificerad av Sverige (1973:1199), men trädde ikraft internationellt först den 16 oktober 1978 och var således inte tillämplig i *Tsesis*-olyckan.

3 Lagrum

Några år innan olyckan hade Sverige, som en följd av ratificeringen av CLC, antagit oljeansvarighetslagen. Denna följer CLC:s princip om ett strikt men begränsat ansvar för den registrerade ägaren av tankfartyget. 3 § 1 st i oljeansvarighetslagen är således entydig:

”Oljeskada ersättes av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan.”

Följande moment i samma paragraf innehåller dock några undantag till huvudregeln, varav det som nämns i stycke 3 är centralt i detta fall:

”Ägaren är dock fri från ansvarighet om han visar att skadan ... i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.”

Slutligen innehåller 3 st i samma paragraf ett stadgande om jämkning av skadestånd vid medvållande från skadelidandes sida som också återfinns i CLC artikel III(3). Här hänvisas endast till 6 kap § 1 i skadeståndslagen (1972:207), enligt vilken

”Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.”

Huvudfrågan är således om och hur fartygsägarens strikta ansvar påverkas av statens agerande gällande sjökorten och navigationshjälpmedlen. Oljeansvarighetslagen (och underliggande CLC) reglerar två olika former av påverkan. Å ena sidan kan statens agerande anses ha medverkat till skadan. I detta fall förblir ägaren ansvarig för olyckan, men ersättningsbeloppet som tillfaller staten skall jämkas enligt principerna i skadeståndslagen. Å andra sidan kan ägaren helt undantas från det strikta ansvaret enligt oljeansvarighetslagens 3 § 2 st 3, citerad ovan. I detta fall övergår hela ansvaret för olyckan på staten som således blir skyldig att ersätta samtliga skadelidande för uppkomna oljeskador. I detta fall faller regleringen av ansvaret utanför regelverket i CLC och oljeansvarighetslagen, vilket bl.a. innebär att ansvaret inte är begränsat och att principerna för beräkandet av ersättningsgill skada inte nödvändigtvis är de samma som under CLC och oljeansvarighetslagen.

4 Domarna

4.1 Allmänt

De tre rättsinstanser som hade att avgöra rättsfallet kom fram till olika slutsatser gällande skuldfrågan och fördelningen av skadeståndet för oljeskadan. I tings- och hovrätten ansågs staten ha medverkat till olyckan genom sitt handlande, om än i olika grad, medan HD ansåg att endast staten var ansvarig för denna och att ägaren därför var fri från ansvar enligt oljeansvarighetslagen 3 § 2 st 3. Ingen av rättsinstanserna godtog rederiets påstående om att statens ansvar för sjökortens riktighet skulle vara strikt. De olika domstolarnas avgöranden kan schematiskt sammanfattas enligt nedanstående tabell.

Domstol		Staten %	Rederiet %
TR 1980	Skuldfördelning	50 (bristande rapportering)	50 (för små säkerhetsmarginaler)
	Ersättningsansvar – oljeskada – reparation etc.	33 (medvållande 3 § 3) 3,1 milj (50 %)	66 (strikt ansvar) 6 milj (66 %)

HovR 1981	Skuldfördelning	100 (bristande rapportering + kontrollrutiner)	0
	Ersättningsansvar – oljeskada – reparation etc.	25 (medvållande 3 § 3) 6,3 miljoner (100 %)	75 (strikt ansvar) 6,3 milj (75 %)
HD 1983	Skuldfördelning	100 (bristande rapportering)	0
	Ersättningsansvar – oljeskada – reparation etc.	100 (undantag i 3 § 2.3) ca 9 miljoner 6,3 miljoner	0 0

Tabell 1. Schematisk bild av avgörandet i de olika rättsinstanserna. Tabellen inkluderar inte ersättningar gällande bärgningen av fartyget.

4.2 Stockholms tingsrätt

Tingsrätten ansåg inte att statens agerande föranledde något avsteg från principen om fartygsägarens strikta ansvar. Undantaget i 3 § 2 st. 3 ansågs inte vara tillämpligt i fråga om sjökort, dels p.g.a. att de grundläggande principerna för CLC generellt ansågs förutsätta en restriktiv tolkning av undantagen, dels p.g.a. att termen ”underhåll” ansågs begränsa vad som kan tänkas åsyftas med ”hjälpmedel för navigering”.

Enligt tingsrätten delade staten och rederiet skulden för att olyckan uppkom. Gällande statens culpa fann man att staten agerat försumligt på en av de fyra punkter som rederiet hade åberopat. Tingsrätten ansåg inte att de tidigare indicierna om att det fanns ett grund på platsen (via historiska mätningar eller tidigare bottenkänningar av andra fartyg) var tillräckligt tydliga för att föranleda åtgärder. Inte heller förelåg det någon underlåtenhet att iaktta de rådande rutinerna vid 1969 års sjömätning. Man hade följt rutinerna och rimligen ansett att det uppkomna mätresultatet befann sig innanför 10-meterskurvan. Felet befann sig inom de av staten angivna felmarginalerna. Att rutinerna på Sjöfartsverket efter mätningsarbetet inte fångade upp grundet, trots att 5,9-meterslodningen blev antecknad i datakartan, vittnade eventuellt om en olämplig organisation, men inte heller det ansågs culpöst. Däremot ansåg tingsrätten att staten hade agerat oaktsamt då man inte följt sina egna anvisningar i cirkuläret för mätningsarbetet genom att underrätta lotsplatschefen om grundet. Oavsett om grundet var innanför eller utanför 10-meterskurvan var det väldigt nära både den och den vita fyrsektorn och var därför potentiellt farligt med tanke på trafiken i området. Man ansåg det uppenbart att lotsarna, om fall de fått uppgifter om grundet, hade företagit noggrannare analyser. Det hade lett till att grundet upptäckts, märkts och att olyckan därigenom kunnat undvikas. Underlåtenheten av sjömättningsledningen att vidarebefordra information om detta fynd till lotsplatschefen ansågs därmed ha orsakat olyckan.

Men också rederiet hade enligt tingsrätten en delorsak till olyckan i och med hur fartyget hade framförts. Man hade i och för sig varit försiktig och aktsam i förberedelserna, men genom en noggrann utredning av kursskrivare, loggböcker och andra vittnesmål kom tingsrätten till att giren i det aktuella området hade fört fartyget för långt åt styrbord och borde ha stöttats tidigare. Med beaktande av det medelfel som existerar i alla sjökort, borde större säkerhetsmarginal till sjökortet 10-meterskurva ha hållits.

Eftersom bägge parter hade en delorsak i olyckan tillämpades medvållande- och jämningsreglerna i oljeskydds- och skadeståndslagarna. På grund av det strikta ansvaret för fartygsägaren sattes inte jämkningen till 50/50, utan justerades på basen av skälighetshänsyn så att rederiets skadestånd till staten jämkades med en tredjedel, medan statens skadestånd till rederiet (gällande reparationskostnader etc. som inte regleras av oljeansvarighetslagen och därmed inte omfattar något strikt ansvar) jämkades med hälften.

4.3 Svea hovrätt

Även hovrätten betonade behovet av en restriktiv tolkning av undantagen från principen om fartygsägarens strikta men begränsade ansvar, främst med hänvisning till att syftet med det underliggande internationella ansvarssystemet var att stärka skadelidandes möjlighet att få ersättning för oljeskador utan komplicerade bevisregler och andra hinder. Man noterade också möjligheten att hantera statens medvållande genom jämningsregeln i 3 § 3 st.

Utifrån dessa grundsatser slog man, i likhet med tingsrätten, fast att uttrycket ”fyror och andra hjälpmedel för navigering” i 3 § 2 st. 3 oljeansvarighetslagen inte omfattar sjökort och att ägarens strikta ansvar i detta fall består. Också här hade valet av ordet "underhåll" en viktig andel i tolkningen. Frågan om statens eventuella vållande av olyckan diskuterades därmed inom ramen för jämningsreglerna i 3 § 3 mom.

I motsats till tingsrätten fann HovR att skulden för olyckan i sin helhet låg på staten. Statens oaktsamhet motiverades på liknande grunder som i tingsrätten. HovR slog fast att sjökortet vid tidpunkten varit felaktigt vilket har föranlett grundstötningen. Trots att staten inte hade ett strikt ansvar för sjökortens korrekthet borde ett högt omsorgskrav tillämpas eftersom det i detta fall handlade om farlig verksamhet i form av transport av olja och annan farlig last. Liksom tingsrätten slog HovR fast att staten inte hade följt sina egna anvisningar då man underlåtit att rapportera om grundet vid sjömätningarna 1969. Ekona som uppmäts är tillräckligt nära 10-meterskurvan och fyrsektorn för att föranleda rapportering. Dessutom ansåg HovR att Sjöfartsverkets brustit i tillämpningen av sina egna interna rutiner i och med att mätningarna aldrig granskades mot existerande sjökort utan blev liggande obearbetade i flera år. Fel och försummelse på statens sida hade således medverkat till grundstötningen.

Däremot ansåg HovR inte att rederiet hade någon skuld i olyckan. Varken lotsen eller rederiet ansågs ha tagit oskäligen risker i samband med framförandet av Tsesis. I trånga farleder påbjuder de internationella sjövägsreglerna att man skall hålla till styrbord och det fanns inget skäl till att lotsen och rederiet inte skulle kunna förlita sig på sjökorten. Det av staten påstådda medelfelet är inget som navigatörer förväntas känna till och dess relevans minskas av att lots var ombord och att också ledfyrens sektordragning gick över grundet. Ett sådant medelfel ansågs oavsett inte vara orsaken till grundstötningen; orsaken var att ifrågakvarande grund inte alls var utsatt på sjökortet. Säkerhetsmarginalerna hade visserligen varit små, men sammantaget ansågs fartygets framförande inte ha utgjort en risktagning som resulterade i medvållande. I avsaknad av fel från rederiets sida ansåg HovR således att statens skadestånd till rederiet (som alltså inte faller inom ramen för oljeansvarslagen) inte skulle jämkas.

Avseende skadeståndet för oljeföreningen som tillfaller staten genom det strikta ägaransvaret ansåg däremot HovR att statens medvållande berättigade till en skälighetsbaserad jämkning. Generellt ansåg HovR att försiktighet bör iaktas i fråga om jämkning av ett strikta ansvar, detta med hänvisning till skäl som motiverar det strikta ansvaret och obligatoriska försäkringens införande. En riskfylld verksamhet såsom transport av olja ska m.a.o. i princip bära de ekonomiska risker som förknippas med verksamheten och undantag ska göras endast då det är nödvändigt, t.ex. av preventionshänsyn.

Utöver detta noterade HovR att den preliminära utvärdering av grundets läge, som gjorts ombord på mätfartyget år 1969 och visade att grundet låg i grön fyrsektor och innanför 10-meters kurvan, inte framstod som orimlig i sig. Ett stort antal fartyg med motsvarande djupgående hade passerat området utan att gå på grund, vilket belyste Tsesis haft små säkerhetsmarginaler. Med hänvisning till detta samt bedömningen av statens medverkan till olyckan ansåg HovR att skadeståndet måste jämkas till 3/4 av vad som annars hade utgått.

4.4 Högsta domstolen

HD:s behandling av ärendet skiljer sig från de lägre rättsinstanserna. Domstolen delade i stora drag HovR:s analys av sakomständigheterna och skuldfrågan, d.v.s. att statens agerande i samband med sjömätningarna år 1969 förorsakat olyckan och att rederiet eller lots inte agerat oaktsamt i framförandet av fartyget. Statens culpösa handlande bestod i att sjömättningsledaren inte rapporterat om 5,9-metersekt till lots- och sjömättningsledningen enligt de interna instruktionerna. Man tillför här vissa nya synpunkter som att mättningsledaren borde ha agerat inte enbart på grund av ekots läge, med

beaktande av de mätfel som oundvikligen kan uppstå i denna form av mätningar, men också på grund av dess värde. Om grundtoppen hade understigit 6 meter hade en ny 6-meterskurva borde ritas ut för att korrigera sjökortet.

I likhet med HovR anser HD att Sjöfartsverket inte kan belastas för de otillräckliga rutinerna som ledde till att mätningarna inte följdes upp under de 8 år som gick mellan mätningarna och grundstötningen. Däremot anser HD, till skillnad från HovR, att staten inte heller ska belastas för att mätresultaten aldrig följdes upp i form av en jämförelse med gällande sjökort. Man intar därmed en mindre sträng bedömning av statens culpa än HovR hade gjort.

I likhet med både tingsrätten och HovR anser HD att detta rapporteringsfel av mätningsledaren står i ett adekvat orsakssammanhang med grundstötningen. Hade 5,9-meters ekot rapporterats skulle det ha lett till nya grundligare utredningar om grundets placering, vilket i sin tur hade medfört att dess exakta läge fastställdes och att en utprickning och omsektorering inletts (och om staten inte reagerat så hade det i sig utgjort en allvarlig försummelse). Dessa åtgärder hade fört Tsesis på en västligare kurs och olyckan hade därigenom kunnat undvikas. Därför, konkluderar HD, har staten varit vållande till Tsesis grundstötning, om än på ett snävare grundlag än vad HovR hade gjort.

I motsats till de lägre rättsinstanserna drar emellertid HD slutsatsen att olyckan därmed *i sin helhet* hade förorsakats genom statens vållande och således föll inom ramen för undantaget i oljeansvarighetslagens 3 § 2 st. 3. Detta motiveras med det ovan sammanfattade resonemanget om statens respektive rederiets vållande till grundstötningen, d.v.s. att staten hade vållat grundstötningen medan rederiet inte gjort detta.

HD:s resonemang handlar därefter i hög grad om att undersöka huruvida de övriga villkoren för undantaget varit tillämpliga, vilket leder till en detaljerad diskussion av de olika elementen i undantagets skrivning.

En första huvudfråga i sammanhanget är om Sjöfartsverkets försummelse gällande sjökortet omfattas av skrivelsen "fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering". HD noterar, liksom också HovR hade gjort, att sjökort rent språkligt är att betrakta som ett hjälpmedel för navigering, men att termen "underhåll" tyder på att man inte avsett att täcka sjökort.

Därefter följer en utdragen diskussion om bakgrunden till texten. Det konstateras att varken de svenska förarbetena eller den engelska eller franska texten till CLC ger klarhet i frågan om huruvida sjökort ska omfattas. Staten hade i sin motivering för att sjökort inte skulle omfattas hänvisat till det brittiska kompromissförslag som gav upphov till ordalydelsen och noterat att det därvid fanns skäl att anta att engelsk rätt och engelska tolkningsregler skulle styra dess tolkning. Engelska rättens *ejusdem generis* doktrin (som gäller hur vidsträckt eller snävt "och/eller andra"-formuleringar i uppräknings i lagtext eller kontrakt ska tolkas) analyserades i detalj av HD. Man fann å ena sidan att denna doktrin antagligen hade uteslutit sjökort, eftersom de är för artsbildade från fyrar och andra mer tekniska navigeringshjälpmedel. Å andra sidan fann HD att doktrinen på senare tid mötts av kritik och att bestämmelsen inte givits en enhetlig tolkning. I ljuset av denna osäkerhet fann HD att doktrinen inte skulle beaktas.

En motsvarande diskussion fördes sedan om betydelsen av ordet "underhåll" och originaltextens något vidare "maintenance" i sammanhanget. HD konstaterade att ordet inte utan vidare utesluter å jourförande av sjökort, och att sjökort därför ska innefattas såvida inte särskilda skäl talar emot det.

Att de övriga undantagen i konventionsartikeln var snävare och av tydlig force majeure-karaktär skulle enligt HD inte tillmätas betydelse eftersom undantagen hade olika bakgrundshistoria och det nu aktuella undantaget tillkom först under diplomatkonferensen.

Man anser det i och för sig vara rimligt att undantaget, med beaktande av ägarens i grunden strikta ansvar, begränsas till särskilt flagranta fall, men bedömer att den aktuella olyckan utgör ett sådant flagrant fall.

"Det fall som nu är i fråga kännetecknas inte bara av att redaren (eller de för vilka han svarar) är fri från vållande till olyckan utan därutöver av att denna orsakats genom att navigatören positivt vilseletts av felaktiga navigatoriska hjälpmedel samt att felaktigheten beror på vållande av den som är skyldig att svara för hjälpmedlen och denne är av så kvalificerat slag som anges med uttrycket myndighet. Uppfattar man undantagsstadgandets ändamål på detta sätt synes det inte kunna råda någon tvekan om att ändamålet "slår

till" även med avseende på sjökort. Ändamålet för bestämmelsen tillgodoses med andra ord genom att sjökort förs in under dess tillämpning." (ref. s. 74)

HD undersöker slutligen om andra omständigheter "med styrka" kunde tala för att sjökort borde hållas utanför undantagsregeln. Ändamålet med konventionen som helhet ansågs kunna vara en sådan omständighet. Med andra ord måste undantag från principen om strikt ansvar tillämpas väldigt restriktivt för att uppnå det övergripande syftet att skydda dem som drabbas av oljeskada. Detta gällde emellertid inte, enligt HD, i förevarande fall, eftersom sjökort utgör en "så central företeelse" inom begreppet "hjälpmedel för navigering" och därför inte kan uteslutas med hjälp av restriktiv tolkning. Hade man haft för avsikt att utesluta sjökort skulle man således ha skrivit konventionen och lagarna tydligare, menade HD som därmed också ansåg sig förhindrad att acceptera en sådan "tillämpning i strid med ordalydelsen" (ref. s. 75).

Resonemanget ovan om sjökortens inkluderande i undantagsbestämmelsen i kombination med HD:s syn på att olyckan i sin helhet hade föranletts av Sjöfartsverkets försummelse att vidta åtgärder med anledning av sin upptäckt av grundet år 1969, kunde alltså i sig berättiga till att fartygsägaren befriades från ansvar. HD valde emellertid att presentera en ytterligare separat grund för sådan friskrivning.

Den andra grunden relaterade till underhåll av fyrar och andra sjömärken. Inte heller här ansåg HD att enbart lagtexten kunde klargöra om avsikten var att omfatta enbart det tekniska underhållet eller om också omsektoreringen av fyrar och nyutmärkning med prickar kunde komma i fråga. Man tog här igen till en ändamålsenlighetsanalys och ansåg att man inte kunde skilja mellan försummelser gällande redan utsatta prickar och underlåtelser att ange ett (känt) grund.

HD ansåg vidare att omsektoreringen av en ledfyr som följer av upptäckten av ett tidigare okänt grund föll inom ramen för termen "underhåll". I det aktuella fallet kan adekvansen och kausaliteten dock ifrågasättas eftersom Tesis framfördes i dagsljus och fyrsektoreringen saknade praktisk betydelse för navigeringen. Här menade HD att omsektoreringen hade förts in i Svensk fyrlista och att den därmed legat till grund för fastställandet av kurserna i det aktuella fallet. Fartyget hade med säkerhet följt en annan kurs om Fifångs fyr hade omsektoreras enligt den upptäckta grynnan och grundstötningen hade därigenom kunnat undvikas.

Rederiet är således fritt från ansvar också på grund av att skadorna i sin helhet hade orsakats av att Sjöfartsverkets underlåtit att omsektorera Fifångs fyr och därigenom åsidosatt sin skyldighet att svara för underhåll av fyren.

I enlighet med ovanstående ansåg HD att staten även var ansvarig för de skador som olyckan hade förorsakat rederiet i form av reparationskostnader etc. Statens invändning att föreskriften om sjömätning endast utgjorde interna handläggningsrutiner vid mätningarna och att en överträdelse av dem inte kunde ge upphov till ett ansvar i förhållande till utomstående ansågs inte tillämplig. HD fann att den aktuella föreskriften i och med sitt syfte i realiteten hade större räckvidd än att ge uttryck de interna rutinerna, och att dess ändamål i grunden var att förebygga skador.

5 Diskussion

Rättens huvuduppgift i Tesis-fallet är att balansera fartygsägarens strikta ansvar för oljeskador mot statens ansvar för olyckan i och med det icke utmärkta grundet. HD är splittrad men går, genom att helt friskriva rederiet från det strikta ansvaret, till slut med rösterna 4 mot 2 på en annan linje än tingsrätten och hovrätten, som valt att hantera ansvarsfrågan genom medvållanderegler. HD:s beslut att aktivera undantaget baserar sig inte på att man funnit statens agerande mer klandervärdt än de lägre rättsinstanserna har gjort. Tvärtom anser HD att endast en av de två grunder för oaktsamhet som HovR hade beaktat har relevans och några helt nya oaktsamhetsomständigheter inte behandlats. Bedömningen är därmed helt rättslig, vilket gör den än mer anmärkningsvärd.

I och med friskrivningen lyfts ansvaret för oljeföroreningen ut från oljeansvarighetslagen och underliggande internationella konventionen (CLC). Ansvaret faller i stället i sin helhet på staten och avgörs enligt nationella skadeståndsbestämmelser som inte sammanfaller med oljeskaderegler. Detta gäller ansvarsgrund, begränsning av ansvaret, skadebegrepp m.m. Detta gäller i förhållande till alla skadelidande. I Tesis-fallet råkade staten vara den enda skadelidande, men ett vanligare scenario är att

flera instanser, både privata och offentliga, har lidit skada till följd av en oljeförorening. En förutsättning för att de skall ersättas i fall där undantaget tillämpas är att statens vållande kan påvisas. Bevisföringen i detta mål illustrerar mycket väl vilka svårigheter som kan vara förknippade med att påvisa det. Dessutom kan stämningar av staten ofta vara föremål för diverse nationella begränsningar, t.ex. i form av immunitet vilket ytterligare kan försvåra skadelidandenas möjlighet att få ersättning trots att ett fel från statens sida har påvisats.

Sådana konsekvenser rimmar illa med regelverkets syfte att skapa ett ansvars- och ersättningssystem som ska bereda skadelidande ett effektivt ekonomiskt skydd, vilket allmänt anses vara det huvudsakliga ändamålet med de internationella oljeansvarskonventionerna.⁵ Som både tingsrätten och hovrätten konstaterade talar också sammanhanget, i vilket undantagsregeln förekommer, för en restriktiv tolkning av undantaget. Vid sidan av den mer generella principen att undantag i allmänhet skall tolkas med försiktighet och återhållsamhet,⁶ avses här i synnerhet det strikta ansvaret och försäkringsplikten som ålagts fartygsägaren i dessa fall. Reglerna har introducerats inte bara för att underlätta ersättningen av skadelidande, men också för att knyta riskerna som anknyter till oljetransport tätare till dem som bedriver verksamheten.⁷ Avsteg från denna princip måste antas vara välgrundade och begränsas till fall där det strikta ansvaret skulle te sig oskäligt i ljuset av det inflytande som de som driver fartyget har på händelseförloppet. Även kravet på att olyckan i sin helhet ska ha förorsakats av statens oaktsamhet understryker lagstiftarens avsikt att begränsa användningen av undantaget.

Ett tänkbart rättspolitiskt argument för att skifta ansvaret för oaktsamhet i samband med navigeringshjälpmedel till staten och därigenom motivera en mer extensiv tillämpning av undantaget kan vara att ett sådant statligt ansvar skapar en slags utfästelse om att staten tar ansvar för navigationshjälpmedlen och därmed också ett incitament för aktsamhet i sjömätningrutinerna. Det kan i längden förebygga grundstötningsolyckor. Att detta skulle vara avsikten här motsägs dock av flera olika omständigheter. För det första finns ett sådant incitament redan inbyggt i konventionen i och med medvållanderegeln i 3 § 3 st. och i möjligheten för rederiet att vidta regressaktioner gentemot parter som har vållat skadan i CLC artikel III(5). Vidare talar det faktum att fondkonventionen inte ger fonden motsvarande möjlighet att undandra sig ersättningsplikt av denna grund mot tesen att lagstiftaren har haft avsikt att skapa ett sådant incitament.⁸ Slutligen ter det sig mot bakgrund av detta fall osäkert om en vid tolkning av undantaget ens hade skapat ett sådant incitament. Man kunde lika gärna ifrågasätta ändamålsenligheten med att staten på detta sätt belastas för att man gjort omfattande mätningar som inte resulterat i sjökortsändringar. Hade staten låtit bli att utföra några mätningar alls, 1969 eller senare, hade man inte alls löpt samma risk att stå som ansvarig för olyckan.

Den principiella skiljelinjen mellan de två sätten att hantera ansvarigheten för oljeskadan och dess inverkan på tolkningen av regelverket, saknas i stort sett helt i HD:s dom. I stället argumenterar HD med hjälp av en lång rad detaljmotiveringar för att berättiga sin tillämpning av undantagsregeln. HD:s motiveringar framstår därmed som negativt formulerade. Domstolen förklarar relativt detaljerat varför olika hänsyn som talar *mot* att tillämpa undantaget inte är gångbara, men ger bara flyktiga svar på varför undantaget i förevarande fall *bör* tillämpas. I ljuset av det strikta ansvaret för fartygsägaren och de kontextuella utgångspunkterna för regelverket som diskuterats ovan är det i synnerhet argumenten *för* tillämpning av undantaget som hade varit av juridisk relevans.

Utöver sådana tillkortakommanden av principiell art har HD också i flera av detaljfrågorna gjort en anmärkningsvärt ofullständig genomgång av argumenten som under rättsprocessens gång presenterats för och emot de olika alternativen. Kritiken gäller både HD:s tolkning av undantagets räckvidd och hur undantaget tillämpas.

Gällande den för avgörandet helt centrala frågan om huruvida sjökort omfattas av ”andra hjälpmedel för navigering” tillgriper HD en hel mängd av tolkningsmetoder, inbegripande allt från traditionella

⁵ Se t.ex. Wetterstein, not 3, ss. 79–80, Selvig, not 3, s. IX. Också enligt refererande justitieråd Nordenson är det grundläggande syftet ”otvivelaktigt att - mot bakgrunden av det ökande antalet tankfartygsolyckor och i all synnerhet den s.k. Torrey-Canyon-katastrofen på våren 1967 - skapa ett internationellt ansvars- och ersättningssystem som skulle bereda de skadelidande vid oljeskadeolyckor till sjöss ett fullgott och effektivt verkande ekonomiskt skydd.” (S. 86)

⁶ Wetterstein, not 3 ovan, s. 80.

⁷ Se också Tiberg, not 3 ovan, s. 223–225.

⁸ Om fondkonventionens relevans för tolkningen av CLC, notera 1969-års Wienkonvention om traktaträtt, artikel 31(2) och (3).

textbaserade och kontextuella tolkningar till mer ovanliga former av traktattolkning i form av analys av nationell rättspraxis härstammande från det land som ursprungligen föreslog ordalydelsen som kom att nedskrivnas i konventionen.⁹ Anmärkningsvärt mycket energi ägnas åt att beskriva den engelska rättspraxisen avseende doktrinen om *ejusdem generis*, vilken för övrigt styrker tanken på att sjökort *inte* omfattas av uppräkningsregeln. Senare avfärdas dock den utredningen med att doktrinen på senare tid hade utsatts för ”delvis skarp kritik”, att ”flera författare” varnat för en rigorös tillämpning av den, samt att det hade kunnat spåras en tendens hos domstolarna att ta avstånd från den mycket restriktiva hållning som en strikt tillämpning av doktrinen lett fram till. Mot bakgrund av detta bedöms sedan doktrinen status i engelsk rätt vara osäker. Både behovet och resultatet av denna utvärdering i nationell rättspraxis förblir därmed oklart, men *ejusdem generis*-doktrinen, såsom den har beskrivits av HD, styrker i varje fall inte argumenten för att sjökort bör omfattas av undantaget.¹⁰

I stället återkommer HD till texten i oljeansvarslagen och den underliggande konventionen. Här anses att sjökort är en så ”högst central företeelse” inom betydelseområdet för termen ”hjälpmedel för navigering” att ett uteslutande av dem skulle vara mot lagens ordalydelse och därför inte kan komma i fråga. Detta trots att både tingsrätten och hovrätten kommit till motsatt slutsats. HD anser vidare att eftersom sjökort är ett så centralt navigeringshjälpmedel hade man varit tvungen att vidta lagstiftningsåtgärder för att undanta dem. Att så har inte gjorts, varken nationellt eller internationellt, tyder enligt HD på att sjökort måste omfattas. Inte heller här noteras att HovR använt samma argument i diametralt motsatt riktning när man hävdade att lagstiftaren rimligen hade inkluderat sjökort uttryckligen om detta hade varit dess avsikt.

Del frågan om huruvida tolkningen kan påverkas av termen ”underhåll/ ”maintenance” har varit av avgörande betydelse för de lägre rättsinstansernas slutliga bedömning att å jour förande av sjökort inte inbegrips i undantaget, liksom i refererande justitieråd Nordensons avvikande yttrande. HD för sin del anser att inget tyder på att termen ska tolkas så snävt. Till stöd för detta hänvisas till några vittnen som varit närvarande vid diplomatkonferensen och till ett kanadensiskt Notice to Mariners dokument riktat till kanadensiska fartyg som använder termen ”maintenance” i samband med sjökort och andra hjälpmedel. I det sammanhanget avvisar HD en i sammanhanget högst relevant observation med att lakoniskt konstatera: ”låt vara att här närmast torde åsyftas handhavandet av sjökort ombord på fartyg, inte utgivarens redigeringsverksamhet” (ref. s. 73).

Att de begångna felen i samband med sjökort och fyrar anses falla inom ramen för undantaget räcker inte i sig som motivering för en tillämpning av undantaget. Ett annat krav är att olyckan *i sin helhet* ska ha orsakats genom myndighets fel eller försummelse. HD:s resonemang angående orsakssammanhangen är påfallande bristfälliga. Här har man heller inget stöd av de lägre rättsinstanserna, eftersom både tingsrätten och hovrätten, genom att inte tillämpa undantaget, inte behövde ta ställning till denna fråga.

Orden ”i sin helhet” innebär en skärpning av kausalitetskravet för att överföra ansvaret på staten. Det *sine qua non*-test som HD använde sig av för att fastställa statens vållande (om upptäckten av grundet år 1969 hade rapporterats till lotsarna enligt de interna anvisningarna hade åtgärder vidtagits som hade förhindrat olyckan – utan oaksamheten hade olyckan således inte inträffat) räcker således inte för att fastslå att olyckan i sin helhet hade orsakats av myndighetens försummelse. HD:s mycket knapphändiga resonemang kring denna fråga bygger på att man funnit att staten har vållat grundstötningen medan rederiet inte anses ha gjort det ”och då det inte påstås i målet att grundstötningen orsakats av något annat förhållande än sådant vållande är grundstötningen att anse som i sin helhet orsakad av vållande på statens sida.”¹¹ Resonemanget är bristfälligt eftersom avsaknad av vållande från rederiets sida ingalunda

⁹ Den senare nämnda traktattolkningsmetoden har också mycket begränsat stöd i de regler om traktattolkning som kodifierats 1969 års Wienkonvention om traktaträtt. Enligt huvudregeln i konventionens artikel 31(1) skall traktater tolkas ”i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte.” Supplementära tolkningsmetoder som en traktats förarbeten och omständigheter i samband med dess tillkomst kan enligt artikel 32 anlitas för att fastställa en sådan mening när en tolkning enligt artikel 31 antingen ”icke undanröjer dess tvetydighet eller oklarhet” eller ”leder till ett resultat som uppenbarligen är orimligt eller oförnuftigt.”

¹⁰ För kritik av HD:s analys till denna del, se också Tiberg, not 3 ovan, ss. 221-223 och C. de la Rue & C. Anderson, *Shipping and the Environment*, Informa, London, 2009, ss. 103-104. Det kan för övrigt noteras att de la Rue & Anderson, s. 104, konstaterar att doktrinen knappast ens är tillämplig på undantagsstadgandet eftersom endast begreppet fyrar (ingen uppräkningsregel) anges innan det mer obestämda ”eller andra hjälpmedel”.

¹¹ Se s. 67.

utesluter att andra faktorer än statens oaktsamhet har bidragit till grundstötningen. En mängd av handlingar från rederiets sida, som i sig är icke-culpösa, kan mycket väl tänkas ha bidragit. Mindre risktagningar eller förseelser kan t.ex. ha haft en andel i händelseförloppet, vilket delvis också har ansetts vara fallet av HovR.¹² Den typen av ”svagare” kausala samband fångas upp av det strikta ansvaret för rederiet i oljeansvarighetslagen, och försvårar samtidigt tillämpningen av undantaget i lagens 3 § 2 st. 3.¹³

Faktiska omständigheter såsom att besättningen ombord på *Tsisis* i själva verket använde sig av ryska sjökort och att man hade lots ombord, eller att den felaktiga fyrsektorn saknade relevans vid navigering i dagsljus, försvagar ytterligare stödet för att olyckan i sin helhet förorsakades av statens försummelse. Dessa omständigheter diskuteras inte i samband med statens vållande och påståendet (som inte motsägs av HD) att olyckan ”orsakats genom att navigatören positivt vilseletts av felaktiga navigatoriska hjälpmedel”¹⁴ ter sig som en närmast osaklig överdrift av statens roll i vållandet av grundstötningen.

Statens culpa bestod enligt HD i sin helhet av mätningsledarens misstag att inte informera lotschefen och Sjökartbyrån om 5,9 metersekot år 1969. Statens eget agerande i form av tillrättsläggandet för verksamheten ansågs inte klandervärdt och i motsats till HovR fann HD inga mer grundläggande systemfel i statens agerande. Tvärtom användes den långa behandlingstiden i Sjöfartsverket emot mätningsledaren med argumentet att han p.g.a. verkets bearbetningsrutiner inte kunde ”med fog räkna med att de åtgärder som var påkallade med anledning av hans upptäckt av 6-metersgrundet automatiskt och inom en nära framtid skulle bli vidtagna” och att han därför också av den anledningen särskilt borde ha rapporterat om ekot. Denna obalans i fördelningen av culpa mellan arbetsgivaren och arbetstagaren¹⁵ gör det än mer anmärkningsvärt att HD lägger det totala ansvaret på staten i stället för använda sig av jämningsmöjligheten som medvållanderegeln erbjuder. HD:s bedömning sticker särskilt ut i ljuset av de bedömningar av proportionen mellan statens egen culpa och domens utfall som gjordes i lägre rättsinstanserna.

Sammanfattningsvis är HD:s behandling av ärendet otillfredsställande på flera plan. Man har varken belyst de centrala principiella frågor som domen berör eller redovisat övertygande motiveringar till varför man valt att tillämpa undantaget och därmed de-aktiverat hela det regelverk som lagstiftaren några år tidigare utarbetat uttryckligen för att hantera oljeföroreningar från tankfartyg. Den enda grunden för den statliga culpan, och därmed för tillämpning av undantaget, är en oaktsam men trots allt ganska lindrig missbedömning av en enskild statstjänsteman som hade gjorts långt innan både grundstötningen och lagstiftningen var aktuella. I stället handlar domen i stort sett om att avvisa motargument och man ägnar mycket energi åt detaljer som ofta är av tveksam relevans för själva avgörandet. Kontrasterad till Svea Hovrätts både insiktsfulla och balanserade resonemang om rättsfrågorna som grundstötningen väcker och hur de relaterar till gällande regelverk ter sig HD:s dom än mer prekär.

En konspiratoriskt lagd bedömning kan rentav få intrycket att HD hade bestämt sig för utfallet innan man skrev ner motiveringarna till domen. Men inte ens en önskan om att uppnå ett särskilt resultat förklarar HD:s beredvillighet att aktivera undantaget. Om avsikten har varit att få staten att fullt ut stå för de ekonomiska konsekvenserna av sin oaktsamhet (av skäl som i så fall inte särskilt belyses i domen), hade samma utgång kunnat uppnås utan att aktivera undantagsregeln i 3 § 2 st. 3. Genom att utnyttja medvållanderegeln för en 100-procentig jämkning hade den ekonomiska utgången kunnat vara identisk,¹⁶ men principerna om rederiets strikta och begränsade ansvar (i princip och i förhållande till övriga skadelidande) hade hållits intakt.

I ljuset av det ovanstående är det kanske lika bra att *Tsisis*-domen inte har fått något genomslag, varken nationellt eller internationellt, i efterföljande rättspraxis. En del nationella domar har i och för sig rest

¹² Bl.a. hänvisande till mycket små säkerhetsmarginaler i samband med jämkningen av skadeståndet (s. 49). Hovrätten noterar också att ett stort antal fartyg med samma djupgående som *Tsisis* hade använt sig av farleden mellan 1979 och grundstötningen utan att olyckor inträffade.

¹³ Det kan också noteras att kravet på att staten ”i sin helhet” vållade olyckan inte hade varit tillämpligt i en situation där rederiet hade befunnits ansvarigt genom det strikta ansvaret, men sedan hade sökt ersättning av staten för dess fel i en efterföljande regressaktion enligt CLC artikel III(5).

¹⁴ Se s. 74. Se hela citatet i avsnitt 4.3 ovan.

¹⁵ Denna obalans har i synnerhet påtalats av Selvig, not 3, ss. VI-VIII.

¹⁶ Möjligheten till 100-procentig jämkning är särskilt tydlig i CLC artikel III(3), enligt vilken ägaren vid jämkning ”may be exonerated wholly or partially from his liability to such person”.

spörsmålet om statens ansvar för navigeringshjälpmedel, men undantaget i 3 § 3 st. 2 har inte tillämpats.¹⁷ Inte heller i oljeskadefondens praxis har man utbetalt ersättning för skador som fallit utanför CLC-konventionen p.g.a. navigationsmedelsundantaget. Möjligheten att genom regressaktioner kräva stater på ersättning för medvållande har dock diskuterats.¹⁸

Efter Tsesis-olyckan granskades undantagsstadgandet igen i samband med att konventionstexterna ändrades år 1984. Dessa förhandlingar ledde inte till någon ändring, och undantaget finns fortfarande kvar i oförändrad form i 1992 års CLC, men också i efterföljande konventioner såsom artikel 7(2)(c) i 1996/2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen (HNS), artikel 3(3)(c) i 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och artikel 10 i 2007 års Nairobi internationella konvention om avlägsnande av vrak.

Trots undantagets ihärdighet i den internationella lagstiftningen ter det sig ganska osannolikt att staten i framtida fall kommer att utdömas ett motsvarande totalansvar för förorening som HD gjorde i Tsesis- domen. För det första inträffade grundstötningen vid en tidpunkt då CLC tillämpades medan fondkonventionen ännu inte hade trätt ikraft. I dagsläget är det få stater som är parter till CLC utan att också ha ratificerat fondkonventionen och de två systerkonventionerna anses allmänt utgöra en sammansatt helhet och höra ihop.¹⁹ I HNS-konventionen är de två delarna intagna i samma konvention. Hade fondkonventionen varit ikraft vid tidpunkten för grundstötningen hade fonden haft en skyldighet att ersätta staten och övriga skadelidande för oljeskadorna oavsett av deras vållande, dock med möjlighet att via regressaktioner helt eller delvis återkräva beloppet av staten enligt medvållande reglerna i artikel 4(3) i 1971-års fondkonvention. I de ansvarssystem som inbegriper en fond finns således inte samma utsatthet för staten att ens i teorin bli förstahandsansvarig att ersätta föroreningsskador som uppkommit i samband med sjöfart.

För det andra byggde culpabedömningen i Tsesis-fallet i samtliga tre rättsinstanser på att staten hade känt till att det fanns ett grund i området, men att denna inte hade tagit tillräckliga åtgärder för att förebygga framtida grundstötningar. Utan kännedom om de tidigare mätningarna och datakartan som visseblåsaren gjorde tillgängliga hade det inte funnits någon grund för att påvisa statlig oaktsamhet. Att ett scenario präglad av motsvarande detaljerade insyn i statens kunskap om eventuella oriktigheter i fråga om underhåll av navigationshjälpmedel skulle inträffa igen, måste betraktas som relativt osannolikt.

I själva verket är det inte otänkbart att just visseblåsaren döljer en del av förklaringen till det annars något gåtfulla utfallet i HD:s Tsesis-dom. Historien om hur visseblåsaren behandlades av Sjöfartsverket under åren efter grundstötningen kan – tillsammans med de separata juridiska utredningarna i ärendet och all den massmediala uppmärksamhet som hanteringen av ärendet tilldrog sig allteftersom rättsprocessen pågick – mycket väl ha bidragit till ett intryck av att verket inte öppet redovisade den information som inhämtats vid de tidigare mätningarna i området. Detta kan i sin tur ha ökat benägenheten hos domstolarna att hålla staten ansvarig för sjökortsfelen.

Visseblåsarens egen historia har nyligen blivit publicerad på nätet i form av en illustrerad blogg som bygger på hans samlade personliga anteckningar.²⁰ Denna dramatiska beskrivning av Tsesis-olyckan och dess efterspel kvarstår som en nyttig påminnelse för sjörättsjurister och andra om att tankfartygsolyckor ofta har betydligt mer upprivande följder än de som avhandlas i rättsalen. Tsesis- domen utgör måhända fortfarande ett landmärke i termer av dess konsekvenser, men som en ledfyr för kommande rättsfall är den åtminstone delvis felsektorerad, och har därmed ett begränsat prejudikatvärde. Sjöfartsverkets eget handlande i efterspelet till denna olycka, i synnerhet gentemot visseblåsaren, ter sig däremot fortfarande

¹⁷ I *José Martí* fallet (ND 1987 s. 64) fastslog Svea hovrätt att lotsen inte utgjorde ett hjälpmedel för navigering enligt undantagsregeln i 3 § 2 st. 2 punkten och att olyckan i sin helhet inte kunde tillskrivas statens vållande.

¹⁸ I *Nissos Amorgos*-fallet diskuterade 1971-års internationella oljeskadefond möjligheterna att genom en regressaktion återkräva Venezuela på ersättning som åsamkats av otillräckliga muddringsarbeten (samt otillräcklig information om dem) i Maricaíbo-kanalen. Eftersom det bedömdes som osäkert huruvida man skulle kunna påvisa att skadorna i sin helhet hade åsamkats av staten avstod man dock från aktionen. Se IOPC dokument 71FUND/AC.20/24, punkt 15.4.25 och IOPC Funds Annual Report 2001, s. 80.

¹⁹ I dagens läge är 1992-års CLC ratificerad av 136 stater representerande 97 % av totala världstonnaget medan 1992-års oljeskadefondkonvention har 114 fördragsparter.

²⁰ Se <http://fangenpafyren.blogspot.com>.

som ett lågvattenmärke och en bokstavlig bottennotering, vars motsvarighet förhoppningsvis inte behöver återupplevas i nordisk förvaltning.