Svensk rättspraxis

Sjörätt och annan transporträtt 1986–1990

Av professor emeritus KURT GRÖNFORS

1. Inledning

I föregående rättsfallsöversikt (SvJT 1987 s. 31) påpekades, att den dramatiska omstruktureringen av sjöfartsbranschen som försiggick under denna tid inte alls avspeglades i det publicerade rättsfallsmaterialet. Denna gång måste erkännas, att några fall av bojkottaktioner mot fartyg i öppna register (3) avspeglar de djupgående sjöfartspolitiska motsättningarna. Samtidigt redovisas flera fall som illustrerar vad som verkligen kan kallas ”klassiska” frågor inom transporträtten (4) och det finns anledning att dröja särskilt utförligt vid dessa avgöranden. De rör frågor som bedöms likadant i dag som i går — ”de eviga följeslagarna”. Några fall har ansetts vara av mindre allmänt intresse och har därför uteslutits.

2. Redare, befälhavare och besättning

På detta område föreligger några udda rättsfall.

Fallet *Den misskötsamme styrmannen* AD 1988 nr 105 redovisas bara blankt som ett avvisande av först i AD framställt skadeståndsyrkande och ett fastställande av TRs domslut, men TRs dom återges inte alls. Den som vill studera fallet närmare måste gå till ND 1988 s. 13, där målet publicerats i sin helhet. AD fann att grund för avskedande förelåg (lagen 1976:580 om anställningsskydd) med följande motivering. Det centrala i en styrmans åligganden var givetvis att inställa sig och fullgöra sin vakttjänst ombord. Med hänsyn till de villkor och omständigheter under vilka sjöfart bedrivs kan frånvaro utan giltig ursäkt ofta betraktas som ett grovt åsidosättande av åliggandena. Utevaro, särskilt utevaro från flera vakter i rad, leder till ökad belastning på övrigt befäl och detta måste i sin tur leda till säkerhetsrisker. Den som uppträder så, han besitter inte den ansvarskänsla som måste krävas av en styrman — inte minst på en gastanker som det här var fråga om.

Ett flertal fall har förekommit under senare år rörande *onykterhet till sjöss.* I målet *Trippen från Runmarö* NJA 1987 s. 237 uttalar HD att det finns anledning att se strängare än tidigare på sådana fall med hänsyn till nöjesbåttrafikens starka utveckling. Jfr Madeleine Löfmark i SvJT 1991 s. 205–206.

I *Lembit Z* NJA 1987 s. 473 hade en *styrman* kapat det sovjetiska fiskeriinspektionsfartyg där han tjänstgjorde och fört det till svensk hamn. Med hänsyn till det speciella i situationen bestämde HD straffet till villkorlig dom, trots att kapning av fartyg i sig motiverar ett strängt synsätt.

Stena Danica ND 1988 s. 19 HovRVSv angår den situationen, att en passagerare vid kvällsfärjans ingående till Göteborg meddelade *fartygets intendent* om vissa iakttagelser (”plask” etc.) som kunde tyda på att en passagerare ramlat överbord. Intendenten meddelade inte detta vidare

till bryggan. Därigenom ansågs intendenten — som var väl medveten om sin skyldighet att rapportera ”man överbord-situationer” — av oaktsamhet ha medverkat till att några åtgärder för att undsätta den nödställde aldrig vidtogs. Intendentens underlåtenhet hade avgörande betydelse i sammanhanget och intendenten dömdes för medhjälp till brott mot sjölagen till dagsböter. Vad passageraren sade till intendenten tycks ha varit ganska vagt och utgången verkar därför sträng. Samtidigt är det klart att personalens skyldigheter skärps i samma mån som passagerarnas normala förmåga till självbestämmande tunnas ut och slutligen upphör vid onykterhet, plötsligt påkommande sjukdom och liknande. Jfr Sjölagskommentaren Passagerarbefordran s. 96–97.

Om partrederi föreligger inte några nya rättsfall. I periferien ligger *Gustaf af Klint* ND 1987 s. 90 SveaHovR, där reglerna i SjöL om partrederi (52–55 §§) ansågs vara *åtminstone analogiskt tillämpliga* vid förlikning i samband med upplösning av gemenskap i ett *hotellfartyg*.

3. Bojkottaktioner mot fartyg i öppna register

I flera länder har sjöfolksorganisationer under åren varit mycket aktiva med att inskrida med bojkottaktioner mot fartyg under låglöneflaggor. Från västerländska nationer har stora delar av handelsflottorna utflaggats för att uppnå minskade lönekostnader och därmed stärka rederiernas konkurrenskraft på den internationella marknaden. Den internationella transportarbetarfederationen (ITF) har fört denna kamp mot låglöneflaggor med stöd av bl. a. Svenska Sjöfolksförbundet. Sådana aktioner har bedömts som tillåtna i svensk både praxis och doktrin, och själva lovligheten har bedömts enligt svensk rätt. Folke Schmidt fick tillfälle att senast utveckla hithörande resonemang i den engelska upplagan av sitt huvudarbete om svensk arbetsrätt, nämligen Law and industrial relations in Sweden (1977) s. 175.

I fallet *Nervion* NJA 1987 s. 885 slog HD fast, att de enskilda anställningsavtalens giltighet i deras helhet skall prövas enligt en och samma rättsordning. ”Olika moment vid denna prövning skall sålunda i princip bedömas efter samma lag (jfr Eek, Lagkonflikter i tvistemål, 1972, s. 161 f. och 171 f. samt Bogdan, Svensk internationell privat- och processrätt, 3 uppl. s. 91). Att i visst hänseende, t. ex. beträffande rättsstridigt tvång, tillämpa en annan lag än den som anses tillämplig på rättsförhållandet i övrigt kan inte komma i fråga utan att någon speciell anledning härtill förekommer.” Obligationsstatutet är traditionellt i svensk rätt registreringslandets (flaggans) lag, i detta fall panamansk rätt. Tillåtligheten av blockaden liksom olika moment av betydelse vid bedömningen av ogiltighetsfrågan måste därför bedömas efter panamansk rätt, när rederiet försöker att få blockaden förbjuden eller kräver ersättning på grund av därigenom uppkommen skada. Bara om avtalen skulle strida mot svensk *ordre public* kunde svensk rätt tillämpas, uttalade HD. Jfr Adlercreutz, Svensk arbetsrätt (8 uppl. 1991) s. 89.

Detta avgörande orsakade stor oro i svenska berörda kretsar, något som kan utläsas ur framställningen i Håkan Göranssons doktorsavhandling Kollektivavtalet som fredspliktsinstrument (1988) s. 388 ff. Ståndpunkten har emellertid bekräftats i det senare avgörandet *Britannia*

AD 1989 nr 120. Efter mycket utförligt argumenterande har AD slagit fast, att blockadåtgärderna mot det bekvämlighetsflaggade fartyget var olovliga enligt medbestämmandelagen. Avgörande var att de syftade till ett undanröjande eller en ändring av ett bestående kollektivavtal mellan en arbetsgivare och en arbetstagarorganisation, såväl när stridsåtgärderna riktades direkt mot arbetsgivarparten i detta kollektivavtal (42 §) som när de utgjorde sympatiåtgärder mot en motpart i den angripande arbetstagarorganisationens eget kollektivavtal (41 § 1 st. 4). Detsamma gäller när stridsåtgärder vidtogs i Sverige i syfta att undanröja eller åstadkomma ändring i ett avtal mellan utländska parter för en utländsk arbetsplats och enligt tillämplig utländsk lag fackliga stridsåtgärder i sådant syfte var olovliga i förhållandet mellan avtalsparterna. Undantag gällde bara för det fall att det skulle strida mot grunderna för den svenska rättsordningen att tillämpa den utländska lagen på frågan om lovligheten av stridsåtgärder i förhållandet mellan parterna i det utländska avtalet. Jfr Adlercreutz, a. a. s. 97.

I och för sig rör sig ett handelsfartyg på en internationell marknad. Men samtidigt är tanken att ett fartyg som arbetsplats skall följa flaggans lag lätt förståelig. Det blir betraktat som en del av den svenska arbetsmarknaden. De svenska syftena bakom arbetsrättslig reglering är en så väsentlig del av det svenska samhällets politik, att harmoni måste råda, när det gäller fartyg som blåser den svenska flaggan i aktern. Ombordpersonalen vill ha en likvärdig standard med landpersonalen. Denna syn har svenska sjöfolksorganisationer alltid hävdat. Men rimligen måste andra nationer tillerkännas motsvarande rätt att reglera sin arbetsmarknad så som de önskar. Bara när ordningen är i strid med väsentliga svenska värderingar och därmed strider mot *ordre public* saknas skäl att avvika från svensk rätt, där förhållandet kommer upp till bedömning inför svensk domstol. Att sträcka sina anspråk längre måste alltid uppfattas som en svensk utmaning mot andra länders suveränitet. Detta enkla tankeschema stödjer helt det resultat som AD i sin dom har kommit fram till.

Men domen väckte mycket starka invändningar från facket, som krävde en omedelbar lagändring för att motverka utgången av målet. För en närmare orientering om den livliga diskussionen och synpunkter på argumenteringen hänvisas till en uppsats av Bogdan i Festskrift till Grönfors (1991) s. 65 ff. Regeringen lade i all hast fram ett lagförslag till ändring av MBL (”Lex Britannia”), vilket den 28 maj 1991 röstades igenom i riksdagen av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister, trots den skarpa kritiken från redarhåll. Förfarandet innebär en egenartad form för att ”kvälja dom” med maktspråk.

4. Transportavtalet och dess dokumentation

Avgörandet *Granitstenen till Bagdad* NJA 1988 s. 440 belyser *konossementets rättsliga karaktär.* Godset hade utlämnats utan att konossementet hade företetts, och därför uppkom frågan om konossementet därefter kunde anses ha förmögenhetsvärde i den meningen att det grundade forum enligt 10:3 RB. Eftersom konossementets kvarvarande värde bara var att det kunde tjäna som bevis om konossementsinnehavarens eller dennes

rättsinnehavares skadeståndskrav mot transportören för förlust som rättsinnehavaren kan ha lidit genom att godset utlämnats till annan, så ansågs det sakna förmögenhetsvärde och ej kunna grunda forum. Denna ståndpunkt har diskuterats livligt i berörda kretsar och även kritiserats, bl. a. därför att ståndpunkten var oförenlig med engelsk rättstradition. Detta senare sammanhänger med att engelsk rätt — till skillnad från både kontinental och amerikansk rätt — i princip inte godtar förpliktande tredjemansavtal men i sin nationella lagstiftning innehåller Merchant Shipping Act 1855 för att motverka nackdelarna härav. Till stöd för utgången kan anföras, att utlämningsmekanismen *against surrender of the document* är den anordning som skapar konossementets representativa funktion och möjligheten att innehavet av papperet i princip kan jämställas med innehavet av godset (med obestridligt förmögenhetsvärde). När detta moment helt försvinner och bara en bevisverkan för existensen av en eventuell skadeståndsfordran, osäkert hur stor, återstår kan det i varje fall aldrig bli fråga om förmögenhetsvärde *i samma mening* som ett konossement där godset ännu inte har utlämnats.

På grund av redarens transportlöfte enligt konossementet är det en för honom central förpliktelse att utlämna det transporterade godset enbart mot företeende av ett originalexemplar av konossementet (against surrender of the document). Det förekommer att godset ändå utlämnas utan företeende av konossementet, när detta ännu inte hunnit fram men kunden i stället erbjuds en bankgaranti. Detta förfarandet har kritiserats skarpt, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 279. I fallet Det libanesiska vetet ND 1988 s. 30 hade den libanesiske köparen underlåtit att lösa konossementet, som i stället returnerades till säljaren. Efter fartygets ankomst till Tarthous tvingades befälhavaren — under vapenhot — att på grund av ett syriskt domstolsbeslut lämna ut vetepartiet till lastmottagaren trots att konossement inte företeddes. Däremot tillställdes rederiet en garanti som skulle hålla rederiet skadeslöst för eventuella krav från konossementsinnehavaren. Både TR och SkHovR fann, att transportören alltid måste vara ursäktad på grund av ursäktsgrunden ”beslag eller tvångsåtgärder av furste, myndigheter eller folk eller rättslig handräckningsåtgärd” (Haagreglerna 4:2:g). Av kaptenens dagboksanteckningar framgick också att han motarbetat utlämnandet med allt utom våldsmedel. ”Consequently I found myself in an awkward and embarrassing position, and I think that I did all that was humanly possible to protect the ship, her officers and crew, and the cargo and all that could reasonably be expected of me. I do not believe that the ship or myself were responsible for the forced discharge of the cargo which was entirely outside my control.”

Där ett *konossement utfärdats med ett certeparti som grundval* (transportdokument) blir konossementet först efter överlåtelse till tredje man det dokument som självständigt bestämmer innehållet i avtalet. Jfr senast SOU 1990:13 s. 174 nederst. Avgörandet *Rasvatuote* NJA 1989 s. 638 angår ett fall där lastskada och manko uppkommit vid en sjötransport, för vilken konossement utfärdats. Lastägaren överlät sedan till befraktaren sin rätt till skadestånd mot rederiet. Vid krav mot rederiet på grund av överlåtelsen ansåg HD, som fastställde HovRs dom, att befrak-

taren var bunden av en i det för transporten avtalade certepartiet intagen skiljeklausul. ”Vid certepartibefraktning är fraktavtalet — certepartiet — det grundläggande avtalet mellan befraktare och bortfraktare, medan konossementet är redarens ensidiga utfästelse som har till uppgift att reglera förhållandet gentemot mottagaren. Sjölagen (160 § 1 st.) understryker denna skillnad genom att uttryckligen föreskriva att mottagarens ställning enbart bestäms av konossementet och att innehållet i certepartiet ej kan åberopas mot innehavaren av konossementet såvida inte detta innehåller en hänvisning till certepartiet. Villkoren i certepartiet kan å andra sidan alltid göras gällande mot mottagaren där denne samtidigt är befraktare. Detsamma gäller för det fall att befraktaren fått konossementet i sin hand ej i egenskap av lastmottagare utan på grund av överlåtelse från lastmottagare. Oavsett grunden för certepartibefraktarens talan äger bortfraktaren gentemot denne alltid åberopa bestämmelserna i certepartiet i tvist som rör den avtalade transporten.
Rederiet äger således åberopa den i certepartiet intagna skiljeklausulen.”
En ledamots skiljaktiga mening grundas på att konossementets referens till oidentifierat certeparti ”är otjänlig”. Certepartiet var emellertid inte mer oidentifierat än att både certepartiet och det därtill anslutande konossementet var välkända BIMCO-formulär. Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 303 nederst.
Det är en mycket gammal transporträttslig regel, att den som tar emot till honom skickat gods utan att protestera också blir skyldig att erlägga frakten och ersättning för uppkomna kostnader. Att denna regel gäller fastslogs i avgörandet Kerstins boutique NJA 1988 s. 680. Kerstin hade köpt varor av det engelska företaget John Partridge och avtalat att säljaren skulle ombesörja transporten till Linköping. Säljaren anlitade Freight Masters för att utföra transporten. Den chaufför, som slutligen avlämnade godset i Linköping, försummade att vid utlämnadet av godset kräva frakten och kostnaderna. Freight Masters yrkade därför nu betalning av mottagaren och fick full framgång med sitt krav. Jfr Bogdan, Utrikeshandelns civilrättsliga grundproblem (1991) s. 48.
HDs dom är på en gång utförlig och principiellt hållen: ”Kerstin K har bestritt betalningsskyldigheten utom såtillvida att hon gått med på att betala vad det skulle ha kostat att sända varorna som postpaket. Som grund har hon åberopat att John Partridge måste ha förstått att hon avsåg att, liksom vid tidigare leveranser till henne från bolaget, det billigare transportsättet postbefordran skulle användas.
Enligt transporträttsliga grundsatser, som kommit till uttryck såväl i internationella konventioner som i svensk lag — såvitt gäller vägtransporter, artikel 13 i konventionen (SÖ 1969:23) om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), 1 § lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, 20 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport, jfr NJA II 1969 s. 154 f. och 1975 s. 55 ff. — har den genom fraktavtal anvisade mottagaren av godset rätt att, när detta kommit fram till bestämmelseorten, kräva att fraktföraren utlämnar godset till honom. Gör mottagaren i sådant fall anspråk på godset, blir han

dock samtidigt skyldig att betala den frakt samt de avgifter och andra kostnader som fraktföraren är berättigad uppbära enligt fraktavtalet. Vid internationella transporter på vilka CMR är tillämplig följer av artiklarna 6 punkt 1 i) och 13 punkt 2 CMR att frakten och övriga kostnader skall framgå av fraktsedeln och att mottagarens betalningsskyldighet avser vad som i detta hänseende anges på fraktsedeln.

I nu förevarande fall har Freight Masters levererat varorna till Kerstin K. Genom att mottaga varorna har hon utnyttjat sin rätt enligt fraktavtalet. Hon har därmed också ådragit sig skyldighet gentemot Freight Masters att betala frakt och andra kostnader för transporten. Det har i målet inte gjorts gällande att det krav som framställts mot Kerstin K. avsett ett högre belopp än Freight Masters varit berättigat uppbära enligt fraktavtalet. Kerstin Ks invändning att transporten utförts på ett alltför kostsamt sätt berör enbart hennes avtalsrättsliga förhållande till Johan Partridge och kan inte befria henne från skyldigheten att, sedan hon mottagit varorna, ersätta Freight Masters för den transport som faktiskt kommit till stånd."

Ett avgörande under den behandlade perioden belyser *begreppet transportör (fraktförare)*. Enligt 39 1 st. tullagen i lydelsen intill den 1 januari 1985 skall fraktförare erlägga särskild avgift för oförtullad vara som gått förlorad. En container med spritdrycker under transport från Helsingfors till USA lossades i Värtahamnen i Stockholm av ett stuveribolag och placerades på obevakad kaj, där ett stort antal flaskor sedan tillgreps och försvann. Stuveribolaget påfördes av tullverket en särskild avgift på över en halv miljon kronor. Kammarrätten i Stockholm uttalade i fallet *Spritcontainern i Värtahamnen* ND 1987 s. 97 att, då begreppet fraktförare inte hade fått någon särskild definition i lagtexten, det transporträttsliga fraktförarbegreppet fick anses vara tillämpligt. Enligt detta är fraktförare den som åtagit sig att befordra en vara. Stuveribolaget var ett led i befordringskedjan men inte i transportsrättlig mening en fraktförare. Såväl ACL, SJ som Silja Line var däremot fraktförare på hela eller delar av den aktuella transportsträckan. Eftersom det i vart fall fanns en fraktförare som åtagit sig att befordra godset, saknades grund för att påföra stuveribolaget särskild avgift.

I rättsfallet *Eniprodukter* ND 1990 s. 59 Svea HovR belyses *frågan om speditörs rätt att hålla fraktföraren ersättningsskyldig för brott mot vägfraktavtal.* Sedan Eniprodukter Denator AB (Eniprodukter) utomlands köpt gods för leverans till kunder i Sverige ingick Eniprodukter med Bilgodsförmedling AB (BGF) ett fraktavtal, innebärande att BGF skulle ombesörja lastbilstransport av godset från Göteborg — dit godset skulle ankomma efter sjötransport — till Ystad. Internationella Speditioner AB (ISAB) mottog i egenskap av speditör godset av sjötransportören med ansvar för att den container vari godset förvarades återställdes till denne. ISAB hade vidare uppdrag av Eniprodukter att såsom speditör bl. a. avisera BGF om var godset kunde hämtas samt om var tomcontainern skulle lämnas.

Sådan avisering gjordes av ISAB per telefon. När containern — efter godsets utlämnande till mottagarna — skulle återställas vid en angiven terminal i Göteborg kom den emellertid på avvägar, vilket medförde en extra kostnad för det rederi som ombesörjt transporten av godset till

Sverige. Under förklaring att BGF genom att inte återlämna containern på rätt plats var ansvarigt för denna extrakostnad för vilken ISAB var betalningsskyldigt mot rederiet väckte ISAB skadeståndstalan mot BGF. BGF bestred käromålet och åberopade som grund för bestridandet i första hand att något avtalsförhållande inte förelåg mellan ISAB och BGF. ISABs talan ogillades av hovrätten. I hovrättens domskäl anfördes bl. a.: ISAB håller BGF ansvarigt som fraktförare. Detta ansvar gäller ren förmögenhetsskada som av ISAB krävs ersatt på kontraktsrättlig grund. Enligt VTL, som är tillämplig på rättsförhållandet, är bl. a. avsändare och mottagare berättigad att göra gällande skadeståndskrav på grund av vägfraktavtalet. I förevarande fall utpekade omständigheterna Eniprodukter som inrikes avsändare, BGF som fraktförare och kunderna på destinationsorten som mottagare. I brist på särskilt avtal om återtransport av den tomma containern måste återtransporten ses som ett BGFs åliggande vilket härrör av fraktavtalet med Eniprodukter. Aviseringen såväl om var godset skulle avhämtas som om var containern skulle återlämnas gjordes enligt ISABs speditionsuppdrag för Eniprodukter. Det hade ej ens påståtts att detta gjordes annorledes än för Eniprodukters räkning och i detta bolags namn. Inte heller hade ISAB gjort gällande att ISAB har inträtt i någon Eniprodukters rätt enligt fraktavtalet. *Under dessa omständigheter kunde ISAB inte lagligen — vare sig med avsändares eller mottagares rätt — hålla fraktföraren ersättningsskyldig på fraktavtalets grund. Och att utan lagstöd berättiga speditören att hålla fraktföraren ersättningskyldig för brott mot fraktavtalet syntes på intet sätt vara motiverat.*

Till avgörandet kan knytas några reflexioner. Att på detta sätt dra upp en knivskarp gräns mellan skadestånd inom och utanför kontraktsförhållanden är en mycket svår, för att inte säga nästan oöverkomlig, uppgift. I den gråzon som uppkommer varierar benägenheten att se situationen genom kontraktsrättens glasögon.

Vad beträffar transporträtten utmärks transportbranschen av att ett stort antal mer eller mindre självständiga företag utför tjänster åt varandra. Ett tidigt exempel är, att redarna överlät sina stuvningsfunktioner åt särskilda stuveribolag men därmed naturligtvis inte skulle bli fria från det ansvar som dessförinnan ålåg dem. Utvecklingen avspeglades i SjöL, vars 8 § och numera 233 § direkt säger att redaren bär ansvaret för ”folk som arbetar i fartygets tjänst”. I en ofta citerad rättsfallsserie slogs fast, att den lastmottagare som fick godset utlämnat av en fristående agent till redaren kunde rikta sin talan på grund av fraktavtalet mot agenten, som inte kunde försvara sig med att han inte hade ingått avtal om godsets befordran med lastmottagaren. Redarens organisation av sin representation i bestämmelsehamnen, antingen med en egen avdelning eller med en självständig agent, skulle inte påverka hans ansvar. Agenten sades komma i ett åtminstone kontraktsliknande förhållande. (NJA 1907 s. 434, 1910 s. 602, 1919 s. 378, 1928 s. 327 och 1944 s. 160, jfr 1904 s. 108.)

När en transportör betjänar sig av en undertransportör för en del av transportsträckan eller rent av hela transportsträckan har i skandinavisk rätt erkänts en rätt för transportkunden att vända sig direkt mot undertransportören, där denne haft godset i sin vård vid skadetillfället. En

sådan direkt talan mot undertransportören (eng. *direct action*, fr. *action directe*) vilar på samma rättspolitiska grund. Vid samverkan mellan flera självständiga företag krävs en kontraktuell grundsyn, sett från transportkundens synpunkt, så att han får en ”jämn behandling”, oavsett organisatoriska olikheter i transportkedjan. Uppkommande frågor i samband därmed har jag behandlat närmare i SvJT 1975 s. 513–527 och FJFT 1979 s. 269–280. Jfr Millqvist, Finansiell leasing (1987) s. 149.

Dessa förhållanden har gjort att jag funnit det vara mera rättvisande att säga, att ett transporträttsligt avtal kan uppkomma på två olika sätt, nämligen *antingen* genom att transportören avger ett transportlöfte till motparten *eller* genom att han på uppdrag av den som är transportör omhändertar transportkundens gods för transport. Denna uppfattning vinner stöd redan i uppläggningen av 123 § SjöL i nuvarande lydelse. ”Inte bara kontraherandet utan även utförandet kan alltså, genom omhändertagande av godset för transport, kvalificera vederbörande som transportör.” Inledning till transporträtten (2 uppl. 1989) s. 42. Jfr Fraktavtalet under etthundra år (1986, Sjörättsföreningen i Göteborg 66) s. 53, Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 22 nederst, 186–187, och SOU 1990:13 s. 122.

Den föreliggande hovrättsdomen synes vara svår att förena med denna grundsyn. Hovrätten uttalar bl. a.: ”I brist på särskilt avtal om återtransport av den tomma containern måste återtransporten ses som ett BGFs åliggande vilket härrör från fraktavtalet med Eniprodukter. Aviseringen såväl om var godset skulle avhämtas som om var containern skulle återlämnas gjordes enligt ISAB speditionsuppdrag för Eniprodukter. Det har ej ens påståtts att detta gjordes annorlunda än för Eniprodukters räkning och i detta bolags namn. Inte heller har ISAB gjort gällande att ISAB har inträtt i någon Eniprodukters rätt enligt fraktavtalet.” Slutsatsen blir att intet kontraktsförhållande föreligger och att fraktföraren därför inte kan hållas ersättningsskyldig på fraktavtalets grund.

Mot bakgrund av den etablerade uppfattning som jag nyss har beskrivit är det svårt att hävda, att det principiellt inte skulle föreligga något särskilt avtal om återtransport av den tomma containern i förhållande till ISAB och att situationen måste uppfattas som helt utomkontraktuell. Genom att *faktiskt ta hand om containern för återtransport* — och dessutom själv utföra denna — har BGF i förhållande till ISAB blivit återtransportör. Det underliggande rättspolitiska önskemålet om en jämn bedömning, oavsett situationens karaktär av kontraktuell eller utomkontraktuell, kvarstår med oförminskad styrka. ISAB bör därför ha möjlighet att rikta en skadeståndstalan på kontraktsrättslig grund direkt mot BGF. Så som parterna valt att lägga upp sin talan i målet ansågs denna väg tydligen vara stängd — i målet hade inte ens något annat påståtts än att ett meddelande hade givits uteslutande i Eniprodukters namn och för deras räkning. Avgörandet kan därför inte tas till intäkt för att någon principiell brytning med den etablerade ordningen skulle föreligga.

I samband med dessa avgöranden om civilrättsligt ansvar inom transporträtten kan noteras ett fall av myndighets vårdansvar. *En med kvarstad belagd segelbåt* med utrustning förvarades över vintern på ett varv, dit den

lämnats av den omhändertagande myndigheten. Staten befanns svara för inträffade skador enligt de *civilrättsliga ansvarsregler som gäller i fråga om enskilt förvar och deposition*, NJA 1989 s. 191. Jfr NJA 1950 s. 5 om tullverkets presumtionsansvar och NJA 1961 s. 622. Skadeståndslagen tar inte ställning till denna fråga men DepCh uttalade direkt i förarbetena, att som huvudregel bör gälla att det allmänna i hithörande fall skall bära samma presumtionsansvar som enskild depositarie (se prop. 1972:5 s. 358–359).

Fallet Exsped ND 1990 s. 1 HovRVSv rör frågan om vad som erfordras för att skiljeklausulen i Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser (NSAB) skall ingå som del i det individuella avtalet. HovR uppställde därvid kravet att motparten insåg att NSAB skulle gälla mellan parterna eller i vart fall omständigheterna var sådana att transportkunden borde ha insett detta. Utgången avviker helt från Svea HovRs avgörande ND 1980 s. 1, där NSAB presumerades vara tillämpliga. Rättstekniskt är det också en betydande nackdel att arbeta med så svåra subjektiva bevisteman vid fastställande av massavtals innehåll i det konkreta fallet.

5. Multimodala transporter

Den som åtagit sig totalansvaret för en multimodal transport, i Genèvekonventionen kallad Multimodal Transport Operator eller kort MTO, har ansvar inte bara för sin egen del av transporten utan även för anlitade underentreprenörer, och därvid även för sådana moment som speditionella plikter. *Volgo Balt* ND 1987 s. 56 (svensk skiljedom) gällde transport av gods från Gävle till Teheran, närmare bestämt frågan om vem som hade skyldighet att ombesörja förtullning av gods efter dess ankomst till iransk lossningshamn för vidare befordran ”by truck to Teheran”. Konossementet var påstämplat: ”Customs clearance to be performed by consignee at Iranian point of entry. All local charges, taxes and D/O fees at point of entry at receiver’s account.” I domen uttalas bl. a. följande. Den omständigheten att en transportör åtagit sig en hel transport, innefattande förflyttning medelst olika transportmedel, behöver inte innebära att parterna skulle vara betagna möjligheten att komma överens om att annan än transportören skall ansvara för vissa moment i fortskaffningskedjan, vilka moment inte utgör del av själva transporten. Här ansågs parterna ha kommit överens om att mottagaren av godset i Iran skulle ombesörja förtullningen. Transportkundens krav mot transportören för ersättning för kostnader till följd av att godset efter framkomsten till Iran blivit liggande oförtullat under lång tid lämnades därför utan bifall.

Rättsfallet *Klippfisken till Jamaica* ND 1988 s. 35 Svea HovR exemplifierar hur komplicerade fakta kan vara vid en multimodal transport och hur svår bevisningen kan vara att bedöma. Därutöver visar avgörandet hur verksamt uppgiftsansvaret enligt konossementet är för att transportkunden skall få ersättning. Transportören kan göras ansvarig för gods som faktiskt aldrig tagits ombord eller som skadats innan det tagits ombord, därför att saken enligt 161 § SjöL behandlas som om skadan hade skett under transportörens ansvarsperiod. Jfr Inledning till trans-

porträtten (2 uppl. 1989) s. 77 och om gränsen mellan vårdansvaret och uppgiftsansvaret Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 307 nederst.

6. Begreppet grov vårdslöshet inom transporträtten

Angivna oaktsamhetsform förekommer i flera olika sammanhang inom transporträtten. I rättsfallet *Loffes Trailertransport* NJA 1986 s. 61 avgjordes innebörden av detta begrepp i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport. Allmänt brukar sägas, att kvalifikationen grov innebär sådan vårdslöshet som ligger på gränsen till uppsåt. Egentligen misstänker man uppsåt, men bevissvårigheterna gör att man inte lyckas bevisa uppsåtet. Det gäller alltså bara fall av mycket allvarlig natur (jfr prop. 1968:132 s. 49). Ett allvarligt fall ansågs inte föreligga här. Av intresse är särskilt argumenteringen av HovRs majoritet.

7. Miljömål

Ett mål om *oljeskador från fartyg*, i mycket liknande HDs avgörande *Tsesis* (jfr SvJT 1987 s. 33–34), är *José Marty* ND 1987 s. 64 Svea HovR. En invändning grundad på 3 § 2 st. 3 p. oljeskadelagen, att sjöfartsverket underlåtit att förse lotsarna med information av betydelse för navigeringen i området och att staten sålunda brustit i sin skyldighet att svara för lotsen ”såsom navigatoriskt hjälpmedel”, godtogs inte. Lotsen är inte något navigatoriskt hjälpmedel i vare sig oljeansvarighetslagens eller den bakomliggande konventionens mening. Eftersom skadorna därmed inte i sin helhet kunde tillskrivas vållande på statens sida, hade rederiet strikt ansvar för dessa. HD meddelade ej prövningstillstånd, i följd varav HovRs dom skulle stå fast.

I ND 1988 s. 27 bedömde Kammarrätten värdet av två olika metoder i samband med miljöriskerna vid avlägsnande av grundstött fartyg, *lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening mot fartyg*. Säkerheten i den av sjöfartsverket använda metoden hade inte kunnat vederläggas och verkets åtgärder var därför i lagens mening rimliga.

8. Fartygskollision

Avgörandet *Bohus* 1986 s. 15 HovRVSv angår en fritidsmotorbåt som i manöverodugligt skick törnade emot och skadade flera fritidsbåtar, förtöjda i den inre hamnbassängen på Källö-Knippla. I mål om ersättning för därvid förorsakad skada uttalade HovR bl. a., *att* vid krav på ersättning för skada uppkommen genom sammanstötning mellan fartyg den skadelidande enligt SjöL måste visa att motparten vållat skadan *och att* den omständigheten att drivande fartyg törnat emot förtöjda fartyg inte kan föranleda en omkastning av bevisbördan ”på sådant sätt att den civilrättsliga ansvarstypen ändras” (från culpaansvar till presumtionsansvar). HD vägrade prövningstillstånd.

9. Bärgning

Enligt 232 § SjöL får bärgat fartyg inte utan bärgarens begivande avlägnas från det ställe dit det förts efter bärgningen, vilket sålunda förutsätts vara en säker plats. Det är tydligen också där som bärgaren förutsätts utöva sin retentionsrätt. Någon befogenhet att utan vidare föra fartyget

därifrån kan i varje fall inte härledas ur lagrummet. Sedan Svea HovR uttalat detta i fallet *Den bärgade segelbåten* ND 1986 s. 26 konkluderas, att bärgarna i detta fall inte kunde vara berättigade att lämna ut båten på annan plats än det ställe dit de först förde den efter bärgningen.
När Karlshamns kommun ställde sin bogserbåt Karlshamn till förfogande för marinen i samband med att *den sovjetiska utbåten U 137* hade grundstött utanför Karlskrona, riktade kommunen sedan krav mot marinen på bärgarlön för lossdragningen. Staten bestred kravet därför att bärgning endast var ett bisyfte med åtgärden och inte berättigade till bärgarlön. HD godtog emellertid kravet med hänvisning till bärgningsreglernas huvudändamål att uppmuntra till räddningsåtgärder, NJA 1987 s. 90.

10. Sjöpanträtt

I föregående femårsöversikt (SvJT 1987 s. 38–39) behandlades fallet *Sjöbefälets pensionskassa* ND 1981 s. 32 (svensk skiljedom). Fordran som tillkom kassan för inbetalning av avgifter ansågs däri förenad med sjöpanträtt, eftersom svensk rätt betraktar ombordanställdas krav på pensioner och liknande ersättningar som ett slags uppskjuten lön från anställningstiden. Denna ståndpunkt har nu bekräftats genom avgörandet *Den grekiska pensionskassan* NJA 1988 s. 283. Pensionskassans rätt till sjöpanträtt i fartyget till säkerhet för fordran på obetalade pensionsavgifter och därigenom förmånsrätt (244 § 1 st. SjöL, jfr 4 § 1 förmånsrättslagen) gjordes nämligen beroende av att pensionsavgifter skulle anses som en del av den anställdes hela lönekrav mot redaren.
Rättsfallet *Strömma kanal* NJA 1986 s. 450 har redan kommenterats i SvJT 1987 s. 40. Jfr numera SFS 1988:116 och Tiberg i JT 1990–91 s. 351.

11. Processrättsliga frågor

Yrkande om ersättning för tre bogseringar av en pråm med last, ansågs kunna upptas av Värnamo TR, som ej är sjödomstol, ND 1989 s. 98 Göta HovR. Avtal om bogsering regleras nämligen inte av SjöL, varför målet ej var att betrakta som sjömål. Ett kvittningsvis framfört krav på motfordran avsåg ersättning för lastskada som orsakats av bogserbåten när lasten befann sig i bogserarnas vård och avvisades därför på den grund, att tvisten därom rörde transport av gods som avses i SjöL, jfr NJA 1951 s. 319 och Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 19–20, 21–22. HD fann ej skäl meddela prövningstillstånd.
I *Tarpon Sun* ND 1987 s. 100 Svea HovR yrkades, sedan skiljeförfarande inletts i London, vid svensk domstol *kvarstad till säkerhet för fraktkrav* därför att fraktkravet avsåg klar och förfallen fordran. Yrkandet ogillades eftersom bortfraktaren inte förebragt sådana omständigheter att det skäligen kunde befinnas att befraktaren skulle undandra sig att betala den uppgivna skulden, 14:1 RB. Jfr fallet *Strömma kanal*, ovan under 10.
Fråga om svensk *konkursjurisdiktion* (2:1 KL, 10:3 RB och 95 § FAL) uppkom i *Sydfjord* ND 1989 s. 47 Svea HovR. Ett panamarederi hade förpliktats att till en dansk varuförsäkringshavare och en norsk varuägare betala vissa belopp till följd av uppkommen skada på lasten. Rederiet hade P & I-försäkring i Norge. Varuförsäkringsgivaren och varuägaren

sökte rederiet i konkurs vid Stockholms tingsrätt, åberopande bl. a. tre av denna domstol meddelade tredskodomar mot rederiet. HovR fann att RBs forumbestämmelser var *analogiskt* tillämpliga och att fordringarna trots att de riktades mot utlänning därför, som härflytande ur den norska försäkringsgivarens svenska verksamhet, också skulle behandlas som om de funnes i Sverige.

12. Dispaschörsärenden

Sådana avgöranden av rikets dispaschör, som kan antas ha mera allmänt intresse, offentliggörs numera i ND. Några skall kommenteras här. Dispaschören har själv beskrivit sin verksamhet i en uppsats i Festskrift till Grönfors (1991) s. 387 ff.

I *Nordica* ND 1986 s. 1 (överklagad dispasch) fann Göteborgs TR, i likhet med dispaschören, att befälhavarens fel och försummelser vid påsegling av hamnpir inte kunde — även om de innefattat överträdelser av säkerhetsföreskrifter — läggas rederiet till last. Försäkringsbolaget kunde därför inte undgå skyldighet att enligt kaskovillkoren utge ersättning för de skador som till följd av påseglingen uppkommit på fartyget och piren.

Canadia ND 1987 s. 80 rörde likaledes en överklagad dispasch, nu i en egenartad situation. Ett varv nedsatte sin fordran på reparationskostnader till noll, men båten återlämnades i reparerat skick. Dispaschören fann det inte visat att rederiet hade lidit någon förlust som berättigade konkursboet att utfå ersättning av försäkringsbolaget. Denna bedömning stod sig i domstolarna och HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd.

Dispaschen *Eastholm* ND 1988 s. 57 berör en omstridd fråga om s. k. *direct action*. Denna har diskuterats i Hans Jacob Bulls doktorsavhandling Skadelidendes krav mot ansvarsassurandören (1982) och i avgörandet *Skogholm* ND 1954 s. 445 NHD. Dispaschören konkluderade, att en skadelidande tredje man inte på grund av ett överlåtelseförbud i avtalet mellan försäkringshavare och försäkringsgivare kan betagas sin rätt att av det konkursdrabbade rederiet få försäkringshavarens anspråk på försäkringsgivaren överlåtet på sig. Överlåtelseförbudet i villkorens § 55 st. 2 hade en begränsad räckvidd såtillvida, att det riktade sin udd endast mot överlåtelse till annat ansvarssubjekt, dvs. innebär förbud för försäkringstagaren att sätta annan i sitt ställe *innan* försäkringsfallet inträffat. Bestämmelsen i 95 § FAL avsåg en relation till tredje man och hade sakrättslig karaktär, varför rätten till överlåtelse inte kunde drabbas av ett förbud som gällde *inter partes* i försäkringsförhållandet.

Referatet *Takis H* ND 1990 s. 49 (dispasch med överklagande till TR och HovR) har, med uteslutande av mycket omfattande detaljer av skador och bevisning, begränsats till principiella resonemang om villkorstolkning vid konstruktiv totalförlust och reglerna om oreparerade skador. Därutöver gjorde HovR vissa uttalanden om betydelsen av klassningssällskapens bedömningar av ett fartygs skador. Dessa sades ha värde enbart som bevis, men bevisvärdet måste anses vara högt. Detta bör säkerligen läsas mot bakgrund av den kritik, inte minst från svenskt håll, som upprepade gånger har riktats mot klassningssällskapens verksamhet. Jfr Krüger i Festskrift till Grönfors (1991) s. 271–296.