

# Svensk rättspraxis

## Sjörätt och annan transporträtt 1991–2000

Av docenten SVANTE O. JOHANSSON

### Innehållsförteckning

1. Inledning.....	917	10.2.2. Järnvägstransporter .....	933
2. Fartyget.....	918	10.3 Dröjsmålsansvar .....	934
3. Sakrättsliga frågor .....	919	10.4 Reklamation .....	934
4. Kvarstad i fartyg.....	921	10.5 Preskriptionsfrågor.....	934
5. Partsbehörighet för partrederi .....	921	10.6 Regress.....	936
6. Några frågor kring sjörättens person- galleri .....	922	11. Befraktarens ansvar mot fartygs- ägaren .....	937
6.1 Befälhavare .....	922	12. Miljöansvar m.m.....	937
6.2 Besättnings- och manskaps- frågor.....	923	13. Bärgning .....	938
6.3 Mäklarens ställning .....	924	14. Dispaschärenden.....	939
7. Fortsatt rättsutveckling vid block- ader .....	924	14.1 Kaskoförsäkring .....	940
8. Transportavtalet och dokumentationen.....	926	14.2 P & I-försäkring.....	941
8.1 Avtalsinnehåll och avtalskomplexitet .....	926	14.3 Varuförsäkring .....	942
8.2 Transportdokumentens användning och betydelse.....	928	15. Straffrättsligt ansvar .....	944
8.3 Styrmanuskvitto och stoppningsrätt .....	930	15.1 Vårdslöshet i sjötrafik m.m. ....	944
9. Frakt m.m. ....	930	15.2 Sjöfylleri.....	945
10. Fraktföraransvar.....	931	15.3 Fartygssäkerhetslagen.....	946
10.1 Ansvarsperioden.....	931	16. Processuella frågor.....	946
10.2 Ansvarsgrunden.....	931	16.1 Sjörättsdomstol .....	947
10.2.1. Landsvägstransporter.....	932	16.2 Domsrätt m.m. ....	947
		16.3 Prorogations- och skilje- klausuler .....	949
		16.4 Bevisfrågor .....	950
		17. Lagvalsfrågor .....	952
		18. Register över behandlade rättsfall ..	953

### 1. Inledning

Föregående rättsfallsöversikter i sjö- och annan transporträtt omfattar femårsperioder. Den senaste, som utarbetats av professorn emeritus Kurt Grönfors och omfattar åren 1986–1990, finns redovisad i SvJT 1992 s. 131. Därefter har ingen sammanställning gjorts av sjö- och annan transporträtt i Svensk Juristtidning. Det har under de senaste åren hänt så pass mycket i rättstillämpningen att det finns anledning att återkomma med en rättsfallsöversikt. För att komma ifatt omfattar förevarande redovisning tioårsperioden 1991–2000.

Under perioden fick vi en ny sjölag (1994:1009), vilken trädde i kraft den 1 oktober 1994 och ersatte 1891 års sjölag. I den nya lagen har en totalt förändrad kapitelindelning införts och vissa kapitel har delats upp och flyttats. Den nya lagen, liksom dess föregångare, har tillkommit i nordiskt samarbete. Paragrafnumreringen blev under slutskedet av arbetet tyvärr olikartad i de olika länderna. I Sverige och

Finland börjar paragrafnumreringen i varje kapitel med nummer ett medan man i Norge och Danmark har en löpande numrering genom hela lagen. Detta har fått till följd att man brukar sätta de andra ländernas numrering inom parentes för att underlätta läsningen för våra nordiska grannar. Denna kutym följer jag här.

Man kan under den aktuella perioden skönja en trend som tyder på en svag ökning av antalet tvister. En viss ökning kunde vara att vänta, bl.a. med tanke på att vi fick en ny sjölag under perioden och att det därför finns anledning för marknaden att pröva gränserna för de oklara rättsfrågorna. Det kan dock noteras att processbenägenheten i Sverige inte varit särskilt hög vad gäller sjörätt de senaste åren. Detta har flera orsaker, av vilka omstruktureringen inom näringen och sedvänjan att gå till skiljeförfarande i London eller New York är de dominerande. På andra områden, som t.ex. landsvägstransporter, kan man dock finna en tendens mot en högre processbenägenhet.

Emellertid kan man iaktta att antalet tvister där de materiella frågorna kommer i första rummet minskat. I stället finns det en klar tendens att parterna försöker att få tvisten ur världen genom allehanda processuella invändningar, särskilt domsrätts- och foruminvändningar. Trots att detta närmast hör hemma inom processrätten har jag valt att redovisa vissa sådana processrättsliga fall här eftersom de så starkt präglar transporträtten med dess intrikata avtalsförhållanden.

I praxissammanställningar av det slag som den här, är det främst avgöranden från högsta instans som är av intresse. Emellertid kan man inom transporträttsens område inte undgå att också beakta underrättsfall och skiljeavgöranden. Dessa redovisas främst i den nordiska domssamlingen inom transporträttsens område: Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND). Denna samling, som under år 2000 firade hundraårsjubileum, bidrar starkt till den framträdande nordiska rättsenheten inom transporträtten. Förevarande redovisning tar emellertid sikte på att i första hand skildra svensk praxis på området. Korsreferenser mellan domssamlingen i ND och svenska domssamlingar har gjorts i texten för att underlätta för läsaren att hitta fallen i den samling som finns närmast till hands.

## 2. Fartyget

I sjölagen finns det ingen definition av vad ett fartyg är. Innehållet i detta begrepp har därför utmejslats i praxis. Begreppet har också fått olika betydelse i olika lagstiftningsverk. Enligt sjölagen har man ställt krav på att det skall röra sig om ett sjötransportmedel eller redskap för annan verksamhet till sjöss samt att anordningen skall ha manövreringsförmåga.

I fallet *Para Bravo* ND 1999 s. 38 (Disp.) sammanstötte en pråm som var under bogsering med en dykdalb, belägen vid Kronprins Fredriks Bro, Fredrikssund, Danmark. Bogserbåten var vid tillfället kaskoförsäkrad med särskilt villkor för skada under bogsering. Vejdi-

rektoratet ägde den skadade dykdalben och krävde genom direktkrav (se om detta i avsnitt 14.2 där även förevarande fall är omnämnt) ersättning för sina kostnader av försäkringsgivaren. Försäkringsgivaren invände att försäkringen inte erbjöd försäkringstagaren något skydd mot dylika skador. Försäkringen avsåg nämligen endast bogserade objekt som inte var att anse som fartyg enligt sjölagens definition. Dispasshören fann att villkoret omfattade den aktuella pråmen eftersom denna i avsaknad av manövreringsförmåga inte kunde anses vara ett fartyg. Den aktuella pråmen hade enbart en fast fena i botten som inte kunde anses vara en styrinrättning. Avgörandet följer helt den praxis som utvecklats kring sjölagens fartygsbegrepp.

### 3. Sakrättsliga frågor

Utmätning av skepp är inte en alltför vanlig figur i sjörättspraxis. Under perioden har dock vissa frågor belysts.

Vissa utmättningsfrågor behandlas indirekt i fallet *Euro Yacht* ND 1998 s. 13 (Svea), jfr ND 1997 s. 24 (Stockholm). Ett bilbolag väckte talan mot staten med yrkande om skadestånd på grund av fel och försummelse vid utmätning av ett bolaget tillhörigt fritidsmotorskepp. Utmätningen hade lett till att bolaget gått miste om en affärsvinst avseende försäljning av skeppet. Bakgrunden var att en kronofogde hade beslutat att utmäta fritidsmotorskeppet på grund av en utmätningsskuld till staten. Galdenären uppgav att skeppet tillhörde ett av honom ägt bolag med säte på Isle of Man, till stöd för vilket också uppvisades vissa handlingar som pekade i denna riktning. Bilbolaget var dock enligt skeppsregistret inskriven ägare. Vid tillfället för utmätningen var fartyget också i bilbolagets omedelbara besittning och utgjorde även pant för ett av bolagets bankengagemang. Trots att kronofogden var medveten om dessa förhållanden utmättes skeppet. Hovrättens majoritet kom fram till att det inte kunde anses framgå, på sätt som anges i 4 kap. 17 § utsökningsbalken, att skeppet tillhörde Isle of Man-bolaget. Kronofogden hade gjort en bedömning som låg så långt ifrån det rimliga att hon ansågs ha åsidosatt kraven för utmätning. Även om grund för skadestånd således förelåg ogillades bilbolagets talan eftersom någon skada inte hade visats.

I *Arenia* RH 1991:43 (Svea) (= ND 1991 s. 52) lämnas två besked av intresse ur sakrättslig synvinkel. För det första anförs att en överlåtelse av ett skepp inte får sakrättslig verkan mot säljarens borgenärer förrän förvärvaren sökt inskrivning av sitt förvärv eller anmält skeppet för registrering för det fall skeppet skall byta nationalitet. För det andra uttalas att en ägares andel i skepp kan tas i mät. Detta gäller även om skeppet befinner sig utomlands och hinder mot verkställighet således föreligger (se också nedan avsnitt 17 om lagvalsfrågan).

Borgenärsskyddet behandlas också i fallet *Flytdockan* NJA 1997 s. 660 (= ND 1997 s. 59) vilket rörde det sakrättsliga momentet för köparens skydd mot säljarens borgenärer. I fallet hade en flytdocka,

som är lösöre, vilket också utgjorde industritillbehör, sålts av ett varv till ett förvaltningsbolag utan att tradition eller förfarande enligt lösöreköpslagen ägt rum. Båda bolagen enligt försäljningsavtalet ingick vid försäljningen i samma koncern. Sedermera överläts varvet till annan ägare och en förklaring enligt 2 kap. 3 § jordabalken, att dockan inte utgjorde industritillbehör, inskrevs beträffande dockan. Varvet försattes i konkurs. Högsta domstolen ansåg att överlåtelsen inte var sakrättsligt skyddad i förhållande till säljarens borgenärer vare sig genom avtalet om överlåtelse eller genom inskrivningen.

En av de mest diskuterade sakrättsliga frågorna inom transporträtten under 1900-talet har varit huruvida speditören enligt Nordisk Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser (NSAB) har s.k. kopplad pant rätt i godset för sina fordringar; även sådana fordringar som hänför sig till andra uppdrag än det för vilket speditören håller tillbaka godset. Denna fråga har bedömts lite olika i de nordiska länderna men ett gemensamt drag är att man på de flesta håll är restriktiv med att godta kopplad panträtt för speditören. Klausuler om panträtt motsvarande § 14 NSAB 2000 har på senare tid börjat smyga sig in i olika konossementsvillkor.

Ett exempel på detta är *Skopartiet från Hong Kong* RH 1999:141 (HVS) (= ND 1999 s. 5). I fallet hade en speditör för sin huvudman ingått ett fraktavtal med ett rederi om transport av ett parti skor från Hong Kong till Göteborg. Enligt utfärdat konossement hade rederiet en säkerhetsrätt i godset inte bara för fordringar som hänförde sig till det aktuella uppdraget utan även för andra fordringar mot speditören. Godsets ägare begärde att få ut godset av rederiet i Göteborg. Rederiet hävdade säkerhetsrätt i godset för sina inkonnexa fordringar mot speditören. Fråga uppkom om denna rätts giltighet mot godsets ägare. Tingsrätten fann att rederiet hade säkerhetsrätt för samtliga sina fordringar. Hovrätten ansåg att speditören saknat rätt att upplåta retentionsrätt i annan tillhörigt gods utöver den legala retentionsrätt som följer av 13 kap. 20 § (270) sjölagen och underkände rederiets ståndpunkt.

Hovrättens domskäl i fallet är något försiktiga men har enligt min mening fog för sig. En ledamot utvecklade sin åsikt i ett särskilt yttrande där det klart framgår att den kopplade panträtten inte kan tillåtas. I detta yttrande uttalas emellertid följande angående betydelsen av tredje mans förvärv av konossementet, vilket kan få en fundersam beträffande tankegångarna i fallet. ”En sådan tredje man skulle för övrigt, när han förvärvade konossementet, i princip ha accepterat klausulen och därigenom upplåtit panträtt på grund av transportörens eventuella fordringar mot sig själv i egenskap av konossement-sinnehavare.” Uttalandet förefaller indikera att en konossementsinnehavare redan genom sitt förvärv av dokumentet skulle behöva finna sig i transportörens rätt att hålla tillbaka godset mot betalning av samtliga transportörens fordringar. Detta förefaller inte vara förenligt

med ordalydelsen i 13 kap. 20 § (270) sjölagen. Inte heller är det enligt 13 kap. 19 § (269) sjölagen förvärvet eller mottagandet av konosementet som medför ansvar utan mottagandet av själva godset. Uttalandet i det särskilda yttrandet skall därför enligt min mening tas med en nypa salt.

#### 4. Kvarstad i fartyg

Kvarstad i fartyg är tydligen en fråga som kan ställa till det för rättstillämparen. För borgenären gäller att han eller hon vill ha kvarstad i det fartyg som fordringen har anknytning till. Emellertid kan avtalsförhållandena i sjöfartssammanhang krångla till saken. Har borgenären sjöpanträtt i fartyget är det inga problem. Men i andra fall måste, förutom de allmänna bestämmelserna om kvarstad i 15 kap. rättegångsbalken, förutsättningarna i 4 kap. sjölagen vara uppfyllda. Vid t.ex. tidsbefraktning kan det vara befraktaren som häftar för sjöfordran och inte bortfraktaren, dvs. ägaren av fartyget. Under sådana förhållanden skall en kvarstadsansökan mot ägaren avslås eftersom förutsättningen i 4 kap. 5 § (93) sjölagen om utmättningsbarhet här i landet inte kan uppfyllas.

Det sagda illustreras i *Russ ND 1999 s. 65 (Svea)*. Fråga var om kvarstad kunde läggas i fartyg. Ansökan om kvarstad gjordes på grund av dels fordran för bunkersleveranser, vilken fordran är en sjöfordran enligt 4 kap. 3 § andra stycket 11 (92) sjölagen, dels fordringar för hamnavgifter, vilken fordran inte finns uppräknad som sjöfordran i sagda lagrum. Tingsrätten meddelade efter yrkande kvarstad i fartyget. Trots att de allmänna kvarstadsvillkoren i rättegångsbalken var uppfyllda hävde hovrätten kvarstaden eftersom, i det första fallet, kravet inte kunde verkställas i Sverige, i det andra fallet, det inte rörde sig om en sjöfordran.

Det skall tilläggas att hamnavgifter i den nya arrestkonventionen från år 1999 ingår som en sjöfordran. Detta innebär att kongruens uppnås mellan sjöfordran och sjöpanträtt i fartyg enligt 3 kap. 36 § (51) sjölagen. Den nya arrestkonventionen har ännu inte ratificerats.

Se vidare om kvarstad i fartyg fallet *Stormy Annie ND 1994 s. 38 (HVS)* i avsnitt 17.

#### 5. Partsbehörighet för partrederi

Inom sjörätten finns en särskild bolagsform som går under benämningen partrederi. Denna anses inte vara en juridisk person men det finns regler i 5 kap. sjölagen om företrädare och organisation av partrederiet. En allmänt omfattad uppfattning var under lång tid att ett partrederi, trots att det saknade rättssubjektivitet, kunde vara part i rättegång. Efter vissa uttalanden i litteraturen (Christer Rune i *Festskrift till Knut Rodhe s. 373 ff.*) uppstod dock tvekan om partrederiers ställning i processrättsligt hänseende. I *Partrederiet GG 308 Vinterö NJA 1992 s. 110 (= ND 1992 s. 1)* fick Högsta domstolen upp frågan till av-

görande. I den av Högsta domstolen fastställda hovrättsdomen konstaterades att en talan med ett partrederi inblandat strax före det aktuella målet prövats av Högsta domstolen utan att partsbehörigheten berörts (*Red Sea* NJA 1990 s. 419). Någon anledning att frångå tidigare praxis fanns därför inte. Partrederier skall således alltjämt betraktas som ett särskilt subjekt vilket i processuellt hänseende äger partsbehörighet.

## 6. Några frågor kring sjörättens persongalleri

Transporträtten har alltid haft en stor uppsättning personer som uppträder i olika skepnader. Detta gäller inte minst i olika befraktningsförhållanden (varom mera nedan i avsnitt 8 och 10.6). Rent allmänt måste det dock framhållas att terminologin ändrades något genom 1994 års sjölag. Vid styckegodstransporter kallas numera transportörens motpart för avsändare och den som skall ha godset på destinationsorten för mottagare. I befraktningsförhållanden har man behållit den tidigare terminologin med bortfraktare för den som ställer skepp till förfogande för någon annan, vilken kallas befraktare. Som samlingsbeteckning på bortfraktare och transportör använder jag fraktförare. Till detta kommer det persongalleri som omgärdar all transporträtt, varav vissa frågor med anknytning här till tas upp under denna rubrik.

### 6.1 Befälhavare

Att avgöra vem som är befälhavare på ett handelsfartyg ställer sällan till några frågor inför domstolarna. Däremot förefaller det ställa till större problem att avgöra vem som är befälhavare på en fritidsbåt. Denna fråga var uppe i fallet *Ciera Sunbridge* NJA 1991 s. 636 (= ND 1991 s. 54). I fallet hade Peter C fått en taxichaufför att köra honom runt i sin båt i Limhamn eftersom han själv var alkoholpåverkad. När de kom iland fanns polisen på plats eftersom man misstänkte att båten förts under inverkan av alkohol. Peter C togs om hand för blodanalys som visade att denne hade 2,03 promille alkohol i blodet. Senare åtalades Peter C för sjöfylleri enligt nuvarande 20 kap. 4 § sjölagen. Han friades dock eftersom han inte fört båten och inte heller ingripit i förandet. Utgången som sådan kan inte ifrågasättas. Peter C hade rent faktiskt överlätit befälhavarskapet, dvs. förandet, till annan. Högsta domstolen underlät dock att ta uttrycklig ställning till den principiella frågan om vem som var befälhavare. Domstolen tar dock inte avstånd från möjligheten att åtala och döma en person, trots att denne inte fört båten.

Det ovan redovisade fallet skall jämföras med *Skurusundet* RH 1992:63 (Svea) (= ND 1992 s. 83) där hovrätten förde ett principiellt resonemang kring befälhavarfrågan men frikände befälhavaren i det aktuella fallet eftersom det inte var visat att denne fört båten (se för välmotiverad kritik av detta fall Tiberg i SvJT 1992 s. 410 ff.).

### 6.2 Besättnings- och manskapsfrågor

En alltid aktuell fråga är vilka rättigheter en arbetstagare har vid en verksamhetsövergång. Av Rådets direktiv 2001/23/EG av den 1 mars 2001 om skydd för arbetstagares rättigheter vid företagsöverlåtelse, och detta direktivs föregångare, följer att de anställda hos överlåtaren följer med vid överlåtelse. Frågan är hur denna reglering skall bedömas vid utflaggning och andra överlåtelser inom sjöfartsnäringen. Viss ledning ges i fallen *Safe Supporter* AD 1995 nr 60 och AD 1995 nr 97. Ett koncernföretag inom offshorebranschen bedrev uthyrningsverksamhet av bemannade bostadsplattformar. Dessa ägdes formellt av ett bolag medan verksamheten ombord bedrevs av ett annat bolag enligt ett managementavtal. Plattformarna såldes till ett engelskt företag med flaggbyte som följd. Managementavtalet övergick till ett fristående företag. Arbetsgiversidan argumenterade för att det var fråga om sjögående fartyg, vilket är undantaget enligt artikel I (3) direktivet. Det skulle därför strida mot direktivet om den svenska lagstiftningen i anställningsskyddslagens generella regler, som bygger på direktivet i denna del, skulle tillämpas. Arbetsdomstolen tycks dock inte ha imponerats av denna argumentering, utan verkar i sina interimistiska beslut ha varit beredd att tillämpa den svenska lagstiftningen också på sjögående fartyg. Detta förefaller vara en rimlig tolkning av direktivets verkan i nationell lagstiftning. Många länder har också tillämpat reglerna på detta sätt.

I fallet *Westsea* RH 1993:157 (HSB) uppkom i ett lönegarantimål fråga om verksamheten haft tillräcklig anknytning till Sverige. En holländsk besättningsman, bosatt i Colombia, yrkade ersättning i Skanör Rederi Aktiebolags konkurs för lön under tiden han arbetat på fartyget *Westsea* när hon gick på Västafrikas kust. Hovrätten kom, med hänvisning till uttalanden av Högsta domstolen i *Nervion* NJA 1987 s. 885 (se avsnitt 7), fram till att ombordanställd på fartyg som ”blåser den svenska flaggan i aktern” kan anses ha sådan anknytning till den svenska arbetsmarknaden att lönegaranti skall utgå.

Besättningsmän har ofta avtalsmässiga förmåner av olika slag. I fallet *Margot* ND 1999 s. 14 (Trollhättan) yrkade landstinget inkassokostnad för krav avseende sjukvårdskostnader. En ombordanställd på fartyget *Margot* råkade under fartygets anlop i Karlshamn i slagsmål varvid sådana skador uppstod att han fick söka vård vid Karlshamns lasarett. Han avkrävdes vid besöket inte någon avgift för vården i samband med att han skrevs in. Efter operation blev han kvar på sjukhuset under cirka två veckor. I samband härmed mönstrade han av fartyget. Senare krävde lasarettet sjömannen på avgift vilken uppgick till 80 kr. Räkningen betalades sedermera genom fartygets rederi. Emellertid erlades betalningen så sent att avgift för inkasso om 140 kr resterade. Lasarettet krävde sjömannen på inkassoavgiften. Tingsrätten fann att rederiet för *Margot* enligt 36–38 §§ sjömanslagen (1973:282)

var primärt ansvarigt för att avgiften för vården erlades. Trots att lasarettet inte känt till att vården givits åt en sjöman skulle denne inte svara för vårdkostnaden och därför inte heller betala avgiften för inkasso.

### 6.3 Mäklarens ställning

Transporträtten kan sägas vara ett mellanmännens eldorado, där de förekommer under än den ena, än den andra hatten. I fallet *Norrbotten* och *Bottenviken* NJA 1991 s. 682 (= ND 1991 s. 1) var det fråga om rätten till mäklarprovision när ett certeparti upphör i förtid. En befraktare hade ingått avtal med bortfraktaren om tidshyra avseende två fartyg enligt Baltim standardformulär. I certepartierna mellan dessa parter fanns det intaget en klausul om mäklarprovision. Denna ansåg Högsta domstolen ingå också som en integrerad del av avtalet mellan befraktaren och mäklaren. Mäklaren tillerkändes därför ersättning. Man kan i domen skönja ett accepterande av påståendet att transporträttsliga avtal skall ses som s.k. tredjemansavtal. Oavsett om man kan godta denna benämning på företeelsen eller inte, visar rättsfallet på att transportavtalet kan ha verkningar utanför de "fyra hörnen av kontraktet" (se vidare avsnitt 8.1).

En mäklare ansvarar givetvis för utförandet av sina åtaganden enligt den vanliga culparegeln. I *Agsimone* ND 1991 s. 35 (Göteborg) åskådliggörs detta ansvar. En mäklare hade fått till stånd ett fraktslut mellan ett rederi och några befraktare angående transport av virke och bekräftat villkoren i en s.k. recap. Därefter hade mäklaren som agent för rederiet utfärdat ett certeparti. I fråga om sammansättningen av lasten, bl.a. fördelningen mellan skrymmande och mindre skrymmande last, hade han avvikit från villkoren i recapen. Tingrätten ansåg att mäklaren i förhållande till rederiet på grund av oaktsamhet hade orsakat en kortskeppning för vilken mäklaren skulle svara genom att utge jämkat skadestånd.

## 7. Fortsatt rättsutveckling vid blockader

Den fortsatta internationalisering som nordisk sjöfartsnäring undergick under senare delen av 1900-talet medförde även en rättsutveckling beträffande arbetsrättsliga frågor. Att ett handelsfartyg rör sig på en internationell marknad är ingen nyhet. Som arbetsplats följer hon emellertid flaggans lag. Detta lands lag skall således gälla också för arbetstagarnas villkor ombord, vilket varit ett välkänt såväl fackligt som samhälleligt krav för att uppnå stabilitet på arbetsmarknaden. Frågan är dock om man genom fackliga åtgärder kan tvinga också fartyg av annan flagg att uppfylla vissa arbetsrättsliga krav.

Rättsutvecklingen tog avstamp i fallet *Nervion* NJA 1987 s. 885 (= ND 1987 s. 14) där Högsta domstolen slog fast att prövningen av ett anställningsavtals giltighet i princip skall prövas enligt en och samma rättsordning. Detta avgörande vållade viss oro på marknaden. Emel-

lertid följdes det upp i *Britannia* AD 1989 nr 120 (= ND 1989 s. 1). Arbetsdomstolen fastställde i det fallet att s.k. blockader i svenska hamnar mot utländska fartyg var olagliga (fallen redovisas av Grönfors i SvJT 1992 s. 132 f. Se också de interimistiska besluten i *Saga Cob* AD 1989 nr 130 och *Stena Freighter* AD 1990 nr 35).

Efter påtryckningar från fackligt håll infördes den s.k. lex Britannia (SFS 1991:681) vilken medförde att blockaderna i svenska hamnar framstod som lagliga (se angående utvecklingen Håkan Göransson, *Kollektivavtal som fredspliktsinstrument* s. 388 ff., Michael Bogdan i *Festskrift till Kurt Grönfors* s. 65 ff., *Lex Britannia* (Ds 1994:13) och Johan Schelin, *Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden* s. 70 och avsnitt 7.4). Trots denna lagstiftning har flera fall under den här redovisade perioden anknytning till bojkott- eller blockadaktioner från fackligt håll.

Exempel på tillämpningen av lex Britannia utgör *Estoril* AD 1993 nr 28. I fallet seglade ett fartyg med fransk flagg och rederiet hade kollektivavtal med portugisiska och franska fackföreningar. När fartyget kom till Wallhamn för lossning av japanska importbilar försattes hon i blockad med krav om kollektivavtal motsvarande den Internationella Transportarbetarfederationens (ITF) villkor. Av Arbetsdomstolens interimistiska beslut framgår att domstolen inte gav medhåll till rederiets argumentering om att lagstiftningen inte skulle anses omfatta alla kollektivavtalsförhållanden. I stället framhöll domstolen att man skulle vara försiktig med att inskränka rätten till fackliga stridsåtgärder. Att fartyget gick under andra kollektivavtal och nivån på dessa avtal tycks inte ha spelat någon roll. Åtgärderna var således lagliga enligt den nya lex Britannia.

Emellertid behöver lagligheten av en åtgärd inte också innebära att kollektivavtalet kan genomföras. Ett exempel på det sagda utgör *Phillips Arkansas* AD 1992 nr 10 (= ND 1992 s. 88) där den äldre lagstiftningen formellt skulle tillämpas men där avgörandet ändå präglas av den vid tiden för avgörandet föreslagna lex Britannia. Motorfartyget *Phillips Arkansas* förde liberiansk flagg. När fartyget anlände till Göteborgs hamn försattes hon i blockad, en aktion som inte upphörde förrän efter fyra dagar när rederiet undertecknat ett s.k. ITF-avtal. I den efterföljande processen yrkade rederiet att domstolen skulle fastställa att det inte var bundet av avtalet. Avgörandet kom i fallet att avgöras på frågan om besättningen, av vilka 16 stycken var filippinska medborgare, kunde anses ha visat någon aktiv vilja att ansluta sig till kollektivavtalet. Arbetsdomstolen fann beträffande denna fråga att besättningen inte visat någon vilja att ingå avtalet vilket var en förutsättning enligt liberiansk rätt. Tvärtom hade besättningsmännen skrivit på detta under protest. De fackliga organisationerna hade således ingen rätt att företräda besättningen och rederiet kunde inte anses vara bundet av det påskrivna avtalet i förhållande till de svenska fackliga organisationerna. Det kan således konstateras att möjligheterna

att genomdriva ett kollektivavtal är mycket små, även om själva blockaden som sådan måste anses vara tillåten.

Det har hävdats att blockadproblematiken numera har klingat av i och med lex Britannialagstiftningen. Emellertid tycks detta inte riktigt vara fallet utan i stället har enligt uppgift sådana ärenden fått förnyad aktualitet vid advokatkontoren med sjörätt som specialitet.

## 8. Transportavtalet och dokumentationen

I 1891 års sjölag reglerades all befraktning i kap. 5. Genom 1994 års sjölag delades befракtningsreglerna upp så att styckegodstransporter behandlas i 13 kap. och befraktning i egentlig mening behandlas i 14 kap. I det senare kapitlet, som i princip låter avtalsfriheten gälla fritt, är avtalsformen inriktad på transportmedlet. I det förra kapitlet, vilket i princip utgörs av tvingande regler, är avtalsformen däremot inriktad mot godset och dess förflyttning.

### 8.1 Avtalsinnehåll och avtalskomplexitet

Avtalsrättsliga tvister rör ofta frågan om vad som egentligen har avtalats. Inom transporträtten tilläggs avtalsinnehållet relevans i flera avseenden. Enligt 35 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL) begränsas en fraktförarens ansvar för dröjsmål till fraktbeloppet. Denna regel kan dock inte åberopas för att undgå det obegränsade ansvaret för det fall denne orsakat skadan uppsåtligen, av grov vårdslöshet (38 § VTL) eller om annat förmånligare villkor avtalats (5 § VTL). I fallet *Annonsoriginalet* NJA 1994 not. A 2 uppkom fråga om begränsningsregeln skulle genombrytas på grund av ett avtal om tidsgaranti. Ett annonsföretag skulle transportera ett annonsoriginal från Malmö till Västerås över en natt där det skulle gå i tryck kl. 06.30. Originalen kom dock inte fram förrän kl. 17.00. Annonsföretaget stämde därför budfirman under åberopande av att budfirman hade utfäst att det skulle gå att få fram originalet i tid. Högsta domstolen konstaterade att avtalet slutits över telefon mellan företagets ställföreträdare. Härvid hade också ställföreträdaren för budfirman fått klart för sig att tidsfaktorn var avgörande. Denna hade också uttalat att det var "inga problem" och att "det där skall vi lösa". Däremot diskuterades inte konsekvenserna av att originalet inte kom fram. Högsta domstolen konkluderar att omständigheterna var sådana att en garanti inte gällde och att budfirmans ställföreträdare inte var skyldig att upplysa om att sådan garanti inte gällde. Talan ogillades således.

Avtalsförhållandena kan vara mycket komplicerade och det är inte ovanligt att tvister uppstår som i princip går ut på att ta reda på vilket subjekt som har att svara för vissa uppgifter. Ett exempel på det sagda är *Ek River* ND 1998 s. 18 (Göteborg). Ett ryskt bolag vid namn Navigia påstod att fartygets ägare, Ektank, brutit ett avtal om tidsbefraktning enligt 14 kap. sjölagen genom att befälhavaren på fartyget beordrats att inte längre följa Navigias instruktioner, vilket är en av de

viktigaste förpliktelserna för bortfraktaren vid tidsbefrakting. Emellertid kom tingsrätten fram till att Navigia inte hade styrkt att bolaget stod i något avtalsförhållande med Ektank varför talan ogillades. Här bör man uppmärksamma det norska parallellfallet *Trelsi* ND 1999 s. 457 (Oslo) där Navigia godtogs som part i avtalet men där talan avvisades med hänsyn till en jurisdiktionsklausul.

I samband med transportavtalets uppbyggnad måste, även om denna översikt främst behandlar svensk rätt, ett avgörande från norska Høyesterett nämnas som väckt stor uppmärksamhet. Det hänger samman med det som i sjörettslitteraturen har kallats Lulu-problemet, dvs. vem av två transportörer som varuägaren kan vända sig mot med sitt lastskadekrav (namnet efter fartyget i NJA 1960 s. 702, se vidare om problemet i Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran s. 184 f.).

Den norska *Nordlandsaken* ND 1995 s. 238 (NH) (= Rt. 1995 s. 486) visar att Lulu-problemet kan uppkomma också vid landsvägstransporter, där reglerna är otydliga och ofullständiga. Fallet inrymmer flera frågor av vilka endast ansvaret för transportör och undertransportör skall beröras här. Sakförhållandena i fallet var mycket invecklade. Sammanfattningsvis hade en maskin skadats under transport från Tyskland till Norge. Denna fråga har till en början avtalsrättsliga implikationer. Den kontraherande transportören hade överlåtit hela transporten till en undertransportör. Varuägaren stämde båda dessa subjekt och krävde skadestånd. Høyesterett kom fram till att båda svarandena var ansvariga för skadan. Att den kontraherande transportören var ansvarig är kanske inte så märkligt. Undertransportören ansågs ha avgett ett transportlöfte till transportören som innebar att ett tredjemanslöfte hade givits till varuägaren. Kravet kunde således grundas på ett krav direkt mot undertransportören på kontrakträttslig grund.

Fallet diskuteras livligt för närvarande i nordisk litteratur och det är osäkert hur stor verkan det får i andra länder. (Angående denna diskussion kan här hänvisas till Bull, *Innføring i veifraktrett* 2 utg. s. 127 ff., Jahr i *CMR* — ett seminarium i vägtransporträtt s. 80 ff., Vestergaard Pedersen i *UfR* 1997 B s. 320 ff. och Selvig i ND 1996 s. xx.) Helt klart är att det norska avgörandet i *Nordlandsaken* stämmer med regleringen i 13 kap. 35 och 36 §§ (285 och 286) sjölagen. Däremot är det mera tveksamt hur avgörandet förhåller sig till ordalydelsen av regleringen i konventionen om internationell godsbefordring på väg, vilken faktiskt gällde beträffande transporten. Det kan dock konstateras att tiden sprungit ifrån regleringen beträffande successiva transporter i denna konvention och transportavtal sluts inte på samma sätt i dag som när konventionen framarbetades. Domen löser denna motsättning på ett pragmatiskt sätt vilket medför att transportörens organisatoriska uppbyggnad inte tillåts bli avgörande för ansvarsfrågan.

Avgörandet i Nordlandsaken kan mot denna bakgrund förväntas komma att få betydelse också i Sverige.

Emellertid är det osäkert om någon sådan påverkan kan spåras i fallet *Walter Internationale* NJA 1996 s. 211 (= ND 1996 s. 25, jfr ND 1995 s. 65 [HVS] och ND 1993 s. 48 [Sjuhärad]). Detta fall rörde preskriptionsfrågan i ett regressförhållande mellan kontraherande och utförande transportör för vilket den internationella konventionen för transporter på väg (CMR) gällde. En huvudfråga i målet var om artikel 32.1 eller 39.4 CMR skulle tillämpas beträffande preskriptionen av ett lastskadekrav. Här tolkade underrätterna konventionen relativt fritt genom att anse att kapitel VI om successiva transporter omfattade tvisten samt tillämpade preskriptionsregeln i artikel 39.4 samma kapitel, vilket fick till följd att preskription inte ansågs ha inträtt. Högsta domstolen fäste större avseende på konventionens text. Domstolen kom fram till att transportören och undertransportören inte var solidariskt ansvariga eftersom kapitel VI inte var tillämpligt. I stället ansågs undertransportören vara en av transportören anlita medhjälpare för vilken denne svarade enligt artikel 3 CMR. Som framgår har Högsta domstolen alltså valt att försöka hålla sig till reglerna i konventionen trots att verkligheten sprungit ifrån dessa. Nu kom emellertid domstolen på annan väg fram till samma slut som underrätterna, vilket redovisas nedan i avsnitt 10.5.

Något direkt angivande av den egentliga grunden för Högsta domstolens ställningstagande att inte tillämpa kapitel VI CMR framgår inte av avgörandet. En möjlig tolkning är att domstolen genom hänvisningen till artikel 3 CMR menade att det var uppenbart att konventionen var att tillämpa på förhållandena i fallet. En annan tolkning är att domstolen menade att avtalet mellan kontraherande och utförande fraktförare var ett avtal i sig själv, vilket medför att konventionen är att tillämpa direkt i alla händelser. Detta skulle i så fall i sakligt hänseende stämma gott med resultatet i den norska Nordlandsaken.

I detta sammanhang skall också hänvisas till att tredjemansavtal behandlas också i fallet *Norbotten och Bottenviken* NJA 1991 s. 682 (= ND 1991 s. 1) redovisat ovan avsnitt 6.3.

## 8.2 *Transportdokumentens användning och betydelse*

En viktig fråga för alla kontraktstyper är hur man bestämmer avtalsinnehållet. För transporträttens del tillkommer särskilda frågor med hänsyn till framför allt de i stor omfattning nyttjade transportdokumenten. Dessa är till största del väl inarbetade standardavtal. Domstolarna har varit relativt återhållsamma med att tillerkänna sådana standardavtal verkan som avtalsinnehåll endast genom handelsbruk. Beträffande det allmänt använda nordiska speditörsavtalet NSAB brukar två hovrättsfall med olika utgång nämnas, *Litsa K* ND 1980 s. 1 (Svea) och *Exped RH* 1990:7 (= ND 1990 s. 1 [HVS]). Till dessa kan nu läggas tingsrättsavgörandet *Emery* ND 1998 s. 51 (Göteborg). Här konstateras

rade tingsrätten att NSAB inte kunde anses utgöra avtalsinnehåll utan att hänvisning till villkoren hade skett. En viss försiktighet måste man dock iaktta vid värdering av detta avgörande eftersom tingsrätten inte tycks ha uppmärksammat den debatt som denna fråga varit föremål för (se t.ex. Grönfors, Avtalslagen s. 67 ff. med ytterligare hänvisningar).

Dokumentationen kring ett fraktavtal är oerhört viktig. Särskilt är detta fallet när konossement skall användas för transporten. Detta beror på att konossementet har så viktiga funktioner för det till transportavtalet bakomliggande köpeavtalet. Konossementet sägs representera godset vilket innebär att det i princip är det samma att inneha konossementet som att inneha godset.

Betydelsen av bruket med dubbla dokument för ett och samma godsparti behandlas i fallet *Huyndai Baron* ND 2000 s. 44 (Göteborg). Bruket med dubbla konossement är vanligt förekommande i shippingbranschen i samband med underbortfraktning (se om detta i avsnitt 10.6) men inte förutsett av lagstiftaren och synes vara knapphändigt behandlat i den juridiska doktrinen. Tanken är att transportören utfärdar ett konossement avseende hela transporten, vilket överlämnas till transportkunden. Sedan utfärdar undertransportören ett eget konossement för den sträckningen han eller hon utför. Om underkonossement utfärdas skall det överlämnas till transportören. Härigenom har transportören kontroll över godset och genom att vidarebefordra konossementet till sin agent på destinationsorten kan godset lämnas ut till mottagaren av undertransportören mot uppvisande av underkonossementet. Som det aktuella fallet visar slår det slint ibland och godset kan bli liggande i någon hamn med åtföljande förseningar (se nedan avsnitt 10.3 angående dröjsmålsansvaret i fallet).

Till transportdokumenten är det också knutet fraktförarens s.k. uppgiftsansvar (se om olika typer av fraktföraransvar i avsnitt 10). Detta fiktiva vårdansvar rör uppgifter beträffande godset som finns intagna i dokumentet. Uppgifterna får en särskild betydelse när ett konossement kommit i tredje mans hand, då motbevisning mot uppgifterna inte är tillåten från fraktförarens sida. Detta är viktigt när det i ett köpekontrakt är förutsatt att betalning skall ske mot dokument. Köparen måste kunna lita på att det han eller hon förvärvar också är det som framgår av konossementet, eftersom undersökning av varan inte är möjlig. Risker för varan övergår vanligtvis när varan lastas in och varans kontraktsmässighet bedöms vid samma tidpunkt. Skador som uppstår före denna tid får köparen vända sig mot säljaren med. De sjörättsliga reglerna innebär att transportören efter inlastning övertar säljarens ansvar för kontraktsmässigheten. En konsekvens härav är att varuförsäkringsgivaren inte svarar för skada som förelåg redan vid transportens början. Detta belyses i fallet *Dinne* ND 1993 s. 28 (Disp.), vilket redogörs för nedan i avsnitt 14.3.

### 8.3 Styrmanskvitto och stoppningsrätt

Stoppningsrätt under godstransport är ett rättsligt institut som sällan förekommer i rättspraxis i våra dagar. Institutet har sin grund i det köprättsliga förhållandet och regleras i 61 § köplagen och artikel 71 CISG. Denna säljarens rätt har samordnats med den sjörättsliga regleringen i 13 kap. 57 § sjölagen för de fall det varurepresentativa konossementet utställts av parterna. I stadgandet fastslås att säljaren har kvar sin stoppningsrätt även om konossement har kommit i tredje mans hand och det således är denne som kan förfoga över godset under transporten. För det fall inte konossement utan annat dokument används, t.ex. fraktsedel, saknas reglering av stoppningsrättens verkan både i sjölagen och annan transporträttslig lagstiftning. Det är dock klart att stoppningsrätten gäller också för sådana fall där annat dokument än konossement utställts, även om den transporträttsliga förfoganderätten innehåses av mottagaren (se vidare Johansson, Stoppningsrätt under godstransport, *passim*).

I fallet *Sonja* ND 1992 s. 58 (HVS) kom domstolarna in på vissa frågor med anknytning till stoppningsrätten. I fallet hade flera säljare, som representerades av A, sålt sojabönsolja till köparen B i Pakistan. B ingick befaktningsavtal med fraktföraren. Under resan sålde B en del olja vidare till köpare C. Därefter kom B på obestånd. Säljarna utövade genom A sin stoppningsrätt. Fraktföraren, som inte ansåg sig vara skyldig att följa A:s anvisning om stoppning, hade ett eget intresse i att inte lämna ut godset i Pakistan på grund av att B inte betalat frakten. Fraktföraren vände sig med detta krav mot säljarna. I den av hovrätten fastställda tingsrättsdomen anför tingsrätten att A som representant för de obetalda säljarna hade rätt att utöva stoppningsrätten. Emellertid hade rederiet också ett eget intresse att inte lämna ut lasten på grund av den obetalda frakten. Säljarna ansågs inte ha ingått avtal om att betala frakt. Inte heller innehavet och återopandandet av de s.k. styrmanskvittona, som utställs som kvitto för mottagen last, utgjorde sådana dokument som innebar att säljarna åtagit sig att betala frakten. Fraktförarens krav på fraktersättning från säljarna ogillades därför.

Även om det inte finns någon uttrycklig bestämmelse om att säljaren har att betala ersättning för de kostnader som uppkommer med anledning av stoppningsförklaringen, anses detta ändå gälla på grund av allmänna principer (Johansson a.a. s. 238). Detta innebär dock inte att säljaren automatiskt blir ansvarig i enlighet med fraktavtalet för t.ex. fraktbetalning. Härför krävs, som fallet illustrerar, att det föreligger någon form av avtalsförhållande mellan säljaren och fraktföraren.

### 9. Frakt m.m.

I fallet *Europatransport* ND 1998 s. 37 (Göteborg) uppkom fråga huruvida mervärdesskatt var inräknad i den av parterna avtalade frakten. Det framkom att ett företag hade åtagit sig att mot fast pris utföra

transporter för ett annat bolag. Priset hade offererats inklusive mervärdesskatt men hade sedan ändrats. Tingsrätten fann att den nya överenskommelsen innebar att frakten angavs exklusive mervärdesskatt varför betalning skulle ske med tillägg av sådan skatt.

## 10. Fraktföraransvar

Fraktförarens ansvar omfattar flera olika frågor. Ansvaret kan hänföra sig till olika typer t.ex. ett vårdansvar, ett dröjsmålsansvar, ett uppgiftsansvar för uppgifter i transportdokument eller ett utlämningsansvar. En av de viktigare frågorna att besvara vid bedömningen av fraktförarens ansvar är den under vilken period som denne ansvarar. Vidare har vi frågan enligt vilken grund ansvaret utformats. Därefter måste man inom transporträtten undersöka huruvida fraktföraren kan begränsa sin skada. Slutligen måste man också beakta de viktiga frågorna om reklamation och preskription.

Ansvaret gäller givetvis den last som mottagits för transport. Detta ligger i själva tanken med särskilda regler för transportöransvaret. Det är emellertid inte alltid så lätt att avgöra vad som skall räknas till last. Normalt har man för landsvägstransporternas del i lasten inkluderat förpackningen. Så skedde i *Fräsen* RH 1998:7 (HVS) också beträffande en pall på vilken en fräs transporterades. Transportören befanns i fallet vara fri från ansvar med hänsyn till att det var klart att det brast i förpackning av varan och kunden inte kunde visa att bristen inte orsakat skadan (se vidare om bevisfrågorna i avsnitt 16.4).

### 10.1 Ansvarsperioden

Ansvarsperioden är enligt samtliga transporträttsliga regleringar den period varunder transportören har varan i sin vård. Fråga om en skada inträffat under ansvarsperioden uppkom i fallet *Spolad kabel* ND 1992 s. 2 (Örebro). En fraktförare hade åtagit sig att transportera 30 trummor kabel från Örebro till Järfälla. Innan den nationella transporten vidtog hade trummorna transporterats av en annan fraktförare från Tyskland till Örebro. Sedan transporten avslutats i Sverige blev trummorna med kabeln liggande under en längre tid på en byggarbetsplats innan det upptäcktes att den skadats. Sammantaget fann tingsrätten att mottagaren inte visat att skadan mot fraktförarens bestridande uppkommit inom ansvarsperioden. Detta skedde snarast mot bakgrund av att det inte kunde uteslutas att skadan uppkommit före eller efter denna period (se vidare om bevisfrågan i avsnitt 16.4).

Ansvarsperioden diskuteras också i det nedan i avsnitt 10.2.2 redovisade fallet *Transwaggon* ND 1999 s. 51 (Stockholm).

### 10.2 Ansvarsgrunden

Från början var transportörens ansvar i princip utformat som ett strikt ansvar under ansvarsperioden. I och med de första internationella konventionerna inom sjörettens område började man tillämpa ett an-

svar för egen eller annans *culpa* med omvänd bevisbörda, s.k. presumtionsansvar. Transportörens ansvar vid övriga transportsätt utgår från ett strikt ansvar men gör så många undantag från detta att man knappast kan tala om force-majeure undantag. Det finns därför goda sakliga skäl att tala om ett presumtionsansvar för samtliga transportsätt utom möjligen vid sådana som utförs med järnväg.

### 10.2.1 Landsvägstransporter

I *Dalahusen* ND 1998 s. 3 (Göteborg) hade ett ungerskt åkeri åtagit sig att transportera prefabricerade trähus från Sverige till Ungern. Vid framkomsten hade dessa skadats. Åkeriet invände att skadorna berodde på bristfällig förpackning, vilket undantar fraktföraren från ansvar enligt artikel 17.4(b) CMR. Åkeriet hade inte förebringat någon egentlig utredning beträffande förpackningen och den gav i alla händelser inte stöd för slutsatsen att förpackningen var bristfällig. I stället antog tingsrätten att skadorna berott på bristfällig surring i kombination med körning på dåliga vägar i östra Europa. Åkeriet ansågs ansvarigt enligt artikel 17 CMR.

En mycket viktig fråga för landsvägstransporter, främst sådana på Sydeuropa och Östeuropa, är ansvaret för rån. Åtskilliga fall har rapporterats både i Norden och internationellt. Problem med rån har stadigt ökat de senaste åren inte bara utomlands. Domstolarna har ålagt fraktföraren ett tämligen strängt ansvar genom att ge artikel 17.2 CMR och uttrycket "förhållanden som fraktföraren inte kunde undgå eller förebygga" ett snävt användningsområde.

För svensk del finns ett fall rapporterat i *Köttpartiet* ND 1998 s. 31 (Svea). En svensk köpare hade köpt ett parti kött. För att ta hem partiet anlätades ett polskt företag som skulle föra köttet med lastbil till Sverige. Lastbilen anlände till köparens terminal. Vad som där hände var föremål för tvist, men köttet försvann i alla händelser. Köparens försäkringsbolag betalade ut ersättning ur varuförsäkringen och väckte regresstalan mot åkeriet. Tingsrätten fann att chauffören hade rånat i sin bil. Det förevisades också rättsintyg på skadorna från misshandel i samband med rånet. Tingsrätten ansåg också att chauffören gjort vad man kunde kräva för att undvika rånet och ogillade yrkandet. Hovrätten ändrade helt på denna utgång och ålade åkeriet ansvar för varornas försvinnande. Det framgår att hovrätten uppfattade chaufförens berättelse som uppdikad. Rättsintyget stämde inte med chaufförens berättelse och hovrätten fann det anmärkningsvärt att lastbilen skulle kunnat passera in och ut genom det övervakade terminalområdet utan att detta noterats av personalen.

Fallet visar på den stränghet med vilken domstolarna ser på fraktförarens ansvar för rånöverfall där gods försvinner. En genomgång av de internationella fallen visar också att rånarna vid genomförandet av överfallen både är förslagna och i vissa fall hänsynslösa. Det kan därför vara riktigt att domstolarna tillämpar ett strängt ansvar för att på

detta sätt ålägga fraktföraren att i god tid planera transporten med stopp enbart på säkra platser (se för en nordisk överblick Selvig i ND 1999 s. xvii).

Se också beträffande ansvar vid landsvägstransporter det nedan i avsnitt 10.6 redovisade *Unitrans* ND 2000 s. 17 (Göteborg).

### 10.2.2 Järnvägstransporter

Det är relativt sällan som domstolarna har att ta ställning till järnvägstransportörens ansvar. Ovan har påpekats att ansvaret vid de olika transportsätten kan karaktäriseras som ett presumtionsansvar, möjligen med undantag för järnvägstransporter. Det har sagts att ansvaret vid järnvägstransporter är utformat som ett strikt ansvar med undantag för *force majeure*. För landsvägstransporter gäller enligt artikel 17.3 CMR att fraktföraren inte kan undgå ansvar genom att åberopa fel på fordonet. Även om ansvarsreglerna för transporter på landsväg och järnväg utformats efter samma mönster saknar den internationella järnvägskonventionen regler om fel eller defekter på vagnar eller lok som används vid transporter. Detta har enligt uttalanden i fallet *Transwaggon* ND 1999 s. 51 (Stockholm) tydligen ingen betydelse utan bedömningen av ansvarsfrågan sker på ett liknande sätt.

I fallet hade fem stycken partier med pappersrullar avgått med Statens järnväg (SJ) som transportör från avsändarna i Sverige till mottagaren i Tyskland. Transporterna ägde rum under november 1995–januari 1996. I samtliga fall lastades godset av avsändarna i täckta Transwaggonvagnar som de hyrt från ett fristående bolag. Vid slutdestinationen upptäcktes att viss del av godset skadats dels genom tryckning och klämning mot rullarna, dels genom fukt. Lastägarens försäkringsbolag yrkade ersättning för de skadade rullarna. SJ bestred yrkandet under hänvisning till att godset lastats av avsändarna på ett felaktigt sätt samt att ansvaret för godset övergick på SJ först när det togs emot på vagnarna för godsbefordran. Vidare var vagnarna s.k. privatvagnar, dvs. de hade hyrts av avsändarna hos tredje man och ansvaret för vagnarnas egenskaper åvilar då uthyraren. Tingsrätten fann att utredningen gav stöd för SJ:s påstående att de klämskador som en pappersrulle fått kunde vara en följd av att godset hade lastats av avsändaren. Eftersom försäkringsbolaget inte hade visat att så inte varit fallet kunde käromålet inte bifallas beträffande denna rulle. Beträffande de fuktskadade rullarna fann tingsrätten styrkt — bl.a. med hänsyn till förekomsten av yrsnö och fukt i vissa av järnvägsvagnarna som beskrivits i skaderapporter — att fuktskadorna inte var en följd av att godset hade lastats av avsändarna eller att lastningen hade skett på ett felaktigt sätt. Den omständigheten att vagnarna var privatvagnar förändrade inte SJ:s ansvar för skadorna. Tingsrätten ålade därför SJ att betala ersättning för dessa rullar.

I *Pappersvarorna* ND 1992 s. 5 (Stockholm) hade tingsrätten dock att ta ställning till järnvägens ansvar för brand som uppstod i en pappers-

last vid en station på resa mellan Lund och Trondheim. Järnvägen bestred ansvar med hänsyn till undantaget i artikel 36 § 1 CIM (bihang till internationella järnvägskonventionen) i vilken det bl.a. sägs att järnvägen är fri från ansvar om skadan beror på omständighet som järnvägen inte hade kunnat undvika. I sin bevisvärdering kom tingsrätten fram till att det fanns viss utredning till stöd för att branden var anlagd, men denna utredning var inte så stark att järnvägen lyckats visa att så var fallet. Järnvägen var således ansvarig.

### 10.3 Dröjsmålsansvar

Ett fall som rör dröjsmålsansvar är *Huyn dai Baron* ND 2000 s. 44 (Göteborg). Domstolarna ansåg att ersättning för advokatkostnader för att få loss godset från fraktförarens terminal var en adekvat följd av försening på grund av att det var oklart om konossement utfärdats och erforderligt konossement därför inte kunde förevisas. Fallet behandlar också bruket med dubbla konossement och redovisas i avsnitt 8.2.

### 10.4 Reklamation

I det ovan i avsnitt 10.2.1 redovisade *Dalahusen* ND 1998 s. 3 (Göteborg) hade skadorna antecknats dels i en av fraktsedlarna, dels i ett protokoll några dagar senare vilket skickades över till åkeriet. Detta ansågs uppfylla kravet i artikel 30 CMR om att reklamation skall ske vid utlämnandet eller inom sju dagar därefter.

### 10.5 Preskriptionsfrågor

Genom Visbyprotokollet fick Haagreglerna ett tillägg som syftade till att fånga upp utlämningsansvaret, dvs. fraktförarens ansvar för felaktigt utlämnande av godset, under samma ettåriga preskriptionstid som gäller för vårdansvaret (se ovan avsnitt 10 om olika typer av fraktföraransvar). De norska och danska sjölagarna ändrades i enlighet härmed redan på 1970-talet medan den svenska sjölagen inte justerades ens i samband med införandet av 1994 års sjölag. Osäkerhet rådde därför beträffande rättsläget fram tills Högsta domstolen fick tillfälle att pröva frågan i *Tor Caledonia* NJA 1996 s. 483 (= ND 1996 s. 53). Genom lite innovativa tolkningsmetoder och med hänvisning till att lagstiftningen (se 19 kap. 1 § [501] sjölagen) är konventionsbunden slog domstolen fast att också utlämningsansvaret följer en ettårig preskriptionsfrist. Se också det parallella fallet *Shinn Fu* ND 1995 s. 51 (Göteborg) som hovrätten dock efter återkallelse avskrev sedan Högsta domstolen meddelat dom i det nyss nämnda fallet (se för kommentarer angående regleringen i Johansson, Stoppningsrätt under gods-transport s. 331 ff.).

I fallet *Gottröra* NJA 2000 s. 462 (= ND 2000 s. 52, jfr ND 1997 s. 32 [Svea]) ansågs ett avtalsvillkor om passagerarbefordran med flygplan om tvåårig preskriptionstid för en skadeståndstalan som grundas på

uppsåt eller grov vårdslöshet inte vara oskäligt enligt 36 § avtalslagen. Kent C var den 27 december 1991 passagerare på ett av SAS inhyrt luftfartyg med destination Köpenhamn. Strax efter starten från Arlanda havererade luftfartyget i Gottröra i Stockholms län. Högsta domstolen, som fastställde underrätternas domar, anförde som skäl för sin dom att det enligt avtalet mellan parterna gällde en tvåårig preskriptionstid oavsett vilken grund som åberopades till stöd för skadeståndstalan. Eftersom denna tid överensstämde med vad som stadgas i 9 kap. 29 § luftfartslagen och bakomliggande konventionsbestämmelser enligt Warszawasystemet, kunde avtalet inte jämkas enligt 36 § avtalslagen.

Fallet är ett exempel på den konventionsbaserade lagstiftningens tillämpningsområde och hur den verkar när den möter inhemska regler. Det svenska fallet belyser att Warzawakonventionen är heltäckande vad gäller lufttransportörens ansvar i de delar konventionen behandlar frågan (se från engelskt håll fallen *Sidhu v. British Airways* 1996 All.E.R. 193 = [1997] Lloyd's Rep. 76 och särskilt beträffande preskription *Shell Chemicals UK v. P&O Roadtank* [1993] 1 Lloyd's Rep. 114).

I det ovan i avsnitt 8.1 redovisade fallet *Walter Internationale* NJA 1996 s. 211 (= ND 1996 s. 25, jfr ND 1995 s. 65 [HVS] och ND 1993 s. 48 [Sjuhärad]) gällde frågan om preskription i regressförhållanden. Högsta domstolen fann att reglerna i kapitel VI CMR om successiva transporter inte kunde tillämpas utan frågan skulle bedömas efter artikel 32 CMR. Enligt artikel 32.1 CMR var kravet preskriberat. Emellertid kom domstolen fram till att kravet inte var preskriberat eftersom preskriptionen suspenderats enligt artikel 32.2 CMR. Transportören hade i och för sig inte framställt något preciserat krav men undertransportören hade inte uttryckligen bestritt det krav som framstälts. Mot bakgrund av att Högsta domstolen menade att man inte skulle kräva alltför mycket beträffande precisering av kravet accepterade den att suspension skett. Regresskravet var således inte preskriberat (se vidare Schelin, Last och ersättning, *passim*, särskilt s. 56 f.).

I *Tor Anglia* ND 1996 s. 47 (HVS) var frågan hur en begäran om förlängning av preskriptionstiden skall vara utformad. Hovrätten uttalade att det — för att klarhet skall vinnas om vilken fordran som suspension har skett för — är av vikt att fordringen kan anges på ett fullständigt sätt, både vad gäller grunden och vilken part suspensionen gäller. Vid en jämförelse med det ovan redovisade fallet från Högsta domstolen kan noteras att det fallet endast rörde två parter. Ingen tvekan förelåg vare sig beträffande grund eller part. I det nu behandlade hovrättsfallet var det däremot fråga om suspension från en part också kunde omfatta partens försäkringsbolag, något som möjligen kan förklara det något strängare synsättet (se också den något annorlunda utformningen av lagtexten i 19 kap. 1 § femte stycket sjölagen jämfört med de ovan nämnda reglerna i CMR).

Preskriptionstiden förlängs enligt vissa bestämmelser för det fall fraktföraren varit grovt vårdslös. Så är fallet t.ex. enligt artikel 32.1 andra meningen CMR. I det nedan redovisade fallet *Bären från Lettland* ND 2000 s. 38 (Svea) ansågs undertransportören inte ha varit grovt oaktsam då han inte använt en bil med kylanläggning vid transport av bär. Talan var i detta fall mot bakgrund härav och då någon preskriptionsavbrytande åtgärd inte vidtagits preskriberad och ogillades.

#### 10.6 Regress

Inom tranporträtten är det snarast legio att den som åtar sig att utföra en transport, kallad transportör, underbortfraktar sitt åtagande eller delar av det till en annan person, kallad undertransportör. Detta kan ske i flera led och medför ofta att sakförhållandena blir invecklade. Mot transportkunden står transportören ansvarig för hela sträckan även om undertransportören gentemot transportören är ansvarig för sin del av transporten. I förhållandet mellan transportör och undertransportör är således ansvaret beroende av under vilken ansvarsperiod skadan uppkom.

Det sagda belyses i fallet *Unitrans* ND 2000 s. 17 (Göteborg). Unitrans hade för en svensk köpare åtagit sig en transport från Spanien till Sverige. För transporten anlätades Hanssons Åkeri. När leveransen kom fram till Sverige saknades 70 kollin på bilen. När åkeriet begärde ersättning av Unitrans för vissa utförda transporter kvittade Unitrans vad bolaget utgivit som ersättning för manko till den svenske köparen. Åkeriet accepterade inte kvittningen och tvisten rörde denna fråga. Domstolarna fann att Unitrans var att anse som transportör i förhållande till den svenska köparen oavsett om bolaget faktisk tagit någon del i transporten. Eftersom bolaget således svarade mot köparen enligt artikel 17 CMR för brist och skador som inträffat under transporten hade det rätt att mot åkeriets krav kvitta vad som utgivits till köparen.

Även om undertransportören kan anses vara ansvarig för en transportskada är det inte alltid så att dennes ansvar följer transportörens avtal med transportkunden. I det nyss nämnda *Bären från Lettland* ND 2000 s. 38 (Svea) anlätade en importör av bär en transportör för transport av bär från Lettland till Sverige. Transportören anlätade i sin tur en undertransportör som utförde transporten. Denne hämtade bären med en bil med kylanläggning men lastade om dem till en annan bil som saknade kylaggregat. Vid framkomsten befanns bären vara totalförstörda. Importören väckte talan mot undertransportören med yrkande om ersättning eftersom han beställt en kyltransport. Hovrätten fann att undertransportören inte var bunden av avtalet om kyltransport mellan importören och transportören på grund av att detta inte angetts i fraktsedel. Talan ogillades eftersom preskription inträtt.

Preskription av regressanspråk behandlas ovan avsnitt 10.5, se *Walter Internationale* NJA 1996 s. 211 (= ND 1996 s. 25, jfr ND 1995 s. 65 [HVS] och ND 1993 s. 48 [Sjuhärad]).

### 11. Befraktarens ansvar mot fartygsägaren

Även andra personer än fraktföraren kan ådra sig ansvar. Sådant ansvar kan även omfatta ansvar som principal.

I *Baltic Link* ND 1997 s. 41 (Skiljedom) uppkom fråga om civilrättsligt ansvar för brand i last som skadat fartyget. Fartyget ägdes av ett holländskt bolag som hade bortfraktat henne till tidsbefraktare<sub>1</sub>, som i sin tur hade bortfraktat henne till tidsbefraktare<sub>2</sub>. Den principiella frågan i fallet var huruvida tidsbefraktarna svarade gentemot fartygets ägare för ett fel eller en försummelse från tillverkaren av träfiberskiorna, vilken också var avlastare. För styckegodstransporter och resebefraktning finns regler om att bortfraktaren har rätt till ersättning för fel och försummelse som gods orsakar på fartyget (se numera 13 kap. 40 § [290] och 14 kap. 37 § [357] sjölagen). Dessa anses allmänt innebära att avsändaren och resebefraktaren svarar för avlastaren. Skiljenämnden kom inte helt oväntat fram till att det inte fanns skäl att vid tillämpning av motsvarande regel vid tidsbefraktning (nuvarande 14 kap. 65 § [385] sjölagen) avgränsa tidsbefraktarnas ansvar för andra på annat sätt. Befraktarna befanns således ansvarig för de fel som förevarit vid tillverkningen och som skadat fartyget. En intressant koppling till den allmänna kontraktsrätten gjordes av skiljenämnden. Den åberopade nämligen att en nyttjanderättshavare som låter en annan samtidigt nyttja den upplåtta egendomen i princip svarar för den andres vårdslöshet. Denna analogi visar på det i och för sig självklara, men alltför sällan erkända, faktumet att befraktningsrätten utgör en integrerad del av den allmänna kontraktsrätten, inte något specialistområde enbart för sjörättsjurister.

### 12. Miljöansvar m.m.

Under senare år har det internationella sjörättsarbetet främst inriktats mot att öka sjösäkerheten till främjande av en högre miljösäkerhet. Som en följd av uppmärksammade olyckor, t.ex. *Amoco Cadiz* och *Exxon Valdes* har arbetet med nya ansvarskonventioner för oljeskador till sjöss växt fram. Dessa finns upptagna i 10 kap. av sjölagen.

Emellertid finns det också andra regelsystem som avser att skydda naturen. Miljölagstiftningen innehåller ganska omfattande möjligheter att ålägga en person att agera för att undvika miljöskador. Hur dessa regler används kommer att få stor betydelse för kostnadsansvaret för sjönäringen. Ofta finns motsättningar mellan redaren och dennes ansvarsassuradör på ena sidan och myndigheterna på den andra sidan. I många fall är det Sjöfartsverket som fattar beslut om åtgärder. Dessa beslut kan överklagas till förvaltningsdomstolarna.

I *Opusfallet* ND 1997 s. 53 (Kammarrätten Jönköping) var det fråga om ett föreläggande enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Föreläggande om tvångsbärgning var lagt för att förhindra att olja från en grundstött fiskebåt, som låg på 20 meters djup, rann ut. Rederiet hade hävdade att det skulle vara tillräckligt att oljan pumpades ut och att vraket sprängdes, vilket endast skulle kosta en fjärdedel av vad bärgning skulle betinga. Kammarrätten kom fram till att en så genomgripande åtgärd som bärgning inte framstod som påkallad och rimlig för att avlägsna oljan och rätten gick såldes på rederiets linje.

I fallet *Tella* ND 1999 s. 60 (Svea) gick fartyget utan last från Västerås till Köping. Samma dag anmäldes till Kustbevakningen att det fanns olja på vattnet i området. Kustbevakningsflyg observerade vid överflygning ett oljebälte i den södra farleden och rapporterade att det var cirka 3,7 distansminuter långt och något hundratal meter brett. Oljeprov togs från vattnet och från *Tella*. Analys av proverna utfördes av vilka man kunde dra slutsatsen att oljeprovorna från vattnet och från *Tellas* tank inte var identiska men att det inte kunde utslutas att signifikanta skillnader berodde på kontamination av oljan från vattnet. Kustbevakningen fann det styrkt att oljan kom från *Tella* och ålade ägaren att betala vattenföroreningsavgift enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Tingsrätten ändrade Kustbevakningens beslut endast på så sätt att avgiften sattes ned till hälften eftersom rätten ansåg att utsläppet skett av en olyckshändelse. Hovrätten fann det styrkt att utsläppet kom från *Tella* och ålade ett visst jämkat belopp (se även nedan avsnitt 16.4 om bevisfrågorna).

### 13. Bärgning

I fallet *Choise* ND 1997 s. 13 (Svea), jfr ND 1996 s. 37 (Stockholm), hade fritidsmotorskeppet *Choise* grundstött allvarligt och låg drivande i marvatten. Hovrätten konstaterade att bärgningsreglerna, som grundar sig på en internationell konvention, var tillämpliga också beträffande fritidsbåtar. Betydelsen av detta ökar givetvis med den stigande andelen fritidsbåtar som betingar ett värde motsvarande ett sex- eller sju-siffrigt belopp. Med hänsyn till konventionens reglering och till fartygets position var det klart att båten befann sig i fara på sådant sätt att bärgning kunde vidtas. Hovrätten ansåg att befälhavaren på det undsättande fartyget, genom att grunda fartyget på en från land otillgänglig plats, inte förfarit oskickligt. Nedsättning av bärgarlön skulle därför inte ske på denna grund. Vid bestämmande av bärgarlönens storlek tog hovrätten utgångspunkt i att det inte var fråga om ett farligt uppdrag och bestämde bärgarlönen till ett väsentligt lägre belopp än vad som utdömts av tingsrätten. Beloppet motsvarade cirka tio procent av det försäkrade värdet.

Ett liknande fall finns rapporterat i *Caressa* ND 1997 s. 62 (Göteborg). I fallet fastställde tingsrätten bärgningslönen till cirka elva pro-

cent av fartygets värde. Mycket talar för att man genom dessa domar kan utgå från att tio procent utgör en normalersättning för bärgarlön beträffande fritidsfartyg. Man skall dock uppmärksamma att domstolarna gjort en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

I fallet *Gute Salvor* ND 1992 s. 52 (Stockholm) bestämdes bärgarlönen för en professionell bärgare till 20 procent av det bärgade värdet som var ett fiskefartyg.

#### 14. Dispaschärenden

Till dispaschärenden hänförs sådana fall som enligt 17 kap. sjölagen i första instans handläggs av Sveriges dispaschör. Under reglerna faller såväl general- som partikulärdispascher. Generaldispascherna handläggs enligt de s.k. York-Antwerpenreglerna för gemensamt haveri. Partikulära dispaschärenden kan delas in allt efter den sjöförsäkring det är fråga om. De vanligaste är på redarsidan kaskoförsäkring, P & I-försäkring, som är sjöns ansvarsförsäkring vilken namngetts efter engelskans Protection and Indemnity Insurance, och båtförsäkring samt på varusidan transportförsäkringen. Även andra försäkringar kan förekomma.

Dispaschörens behörighet är tvingande i partikulära försäkrings tvister. Domstolarna i Sverige skall därför ex officio avvisa mål som faller innanför dispaschörens sakliga kompetens (vilket framgår t.ex. av fallet *Papperssäckarna* NJA 1954 s. 423, jfr 10 kap. 17 § första stycket 1 och 18 § rättegångsbalken). I fallet *Barbro* NJA 2000 s. 3 (= ND 2000 s. 1) ställdes de svenska nationella reglerna om obligatoriskt dispaschförfarande mot reglerna i Luganokonventionen som säger att den försäkrade, med stöd av artikel 8 Luganokonventionen, har rätt att väcka fullgörelsetalan mot försäkringsgivaren vid domstol i den ort där försäkringstagaren har sin hemvist (se vidare angående denna fråga nedan avsnitt 16.2). Tvisten kom upp under en stilleståndsförsäkring, s.k. loss of hire-försäkring. Motortankern *Barbro* erhöll roderskada och tvingades uppsöka varv för reparation. Det svenska rederiet gick med anledning härav miste om tidshyra varför det framställde krav på ersättning under en loss of hire-försäkring, tecknad hos ett norskt försäkringsbolag. Rederiet instämde — sedan norsk dispaschör ogillat kravet från rederiet — försäkringsbolaget till Stockholms tingsrätt som var domstol för den ort där rederiet hade hemvist. Det norska försäkringsbolaget hävdade att käromålet skulle avisas eftersom tvisten skulle hänskjutas till avgörande genom dispasch i Sverige. Tingsrätten avisade talan eftersom den fann att domstolen inte var behörig att handlägga tvisten mellan parterna. Hovrätten undanröjde tingsrättens beslut och visade målet åter till tingsrätten för fortsatt handläggning eftersom det följde av Luganokonventionen att hinder inte förelåg mot att ta upp talan om försäkringsersättning vid försäkringstagarens allmänna hemvistforum. Högsta domstolen lämnade försäkringsbolagets överklagande utan bifall och

menade att bestämmelsen i 17 kap. 9 § sjölagen om partikulärdispasch inte kunde anses utgöra hinder mot att rederiet med stöd av Luganokonventionen väckte fullgörelsetalan mot försäkringsgivaren vid domstol i den ort där rederiet hade sitt hemvist.

Det kan konstateras att Högsta domstolen, till skillnad från underätterna, undvek frågan hur dispaschören skall karaktäriseras. Att denne inte är en domstol i svensk mening råder det väl ingen tvekan om. Det har emellertid hävdats att dispaschören är ett "slags domstol, låt vara med unik karaktär" (Grönfors i SvJT 1987 s. 41). EG-domstolen har utformat ett autonomt domstolsbegrepp i anslutning till artikel 234 EG om förhandsbesked. Domstolen har uttalat att den beaktar ett flertal omständigheter. För att bedöma om det hänskjutande organet är en domstol i den mening som avses i fördraget är det avgörande "om organet är upprättat enligt lag, om det är av stadigvarande karaktär, om dess jurisdiktion är av tvingande art, om förfarandet är kontradiktoriskt, om organet tillämpar rättsregler samt om det har en oberoende ställning beroende på den organisation som begär förhandsbesked" (se t.ex. *Gabalfrisa och andra* 2000 REG s. I-1577, para. 33). Såvitt jag kan förstå uppfyller det svenska dispaschörsinstitutet dessa krav. Det saknas skäl att anta att EG-domstolen skulle avvika från denna domstolsdefinition såvitt gäller tillämpning av domskonventionerna eller den nya Bryssel I-förordningen, även om en dispasch inte anses exigibel. Det skulle enligt min mening ha varit klagörande om Högsta domstolen tagit upp denna fråga i sitt avgörande eftersom domskonventionerna bygger på att det är fråga om "domstols" behörighet (se vidare Pålsson i SvJT 2001 s. 583 ff.).

Det bör påpekas att Högsta domstolens avgörande endast har betydelse för internationella tvister. I en tvist mellan svenska parter skall 17 kap. 9 § sjölagen tillämpas fullt ut.

I fallet RH 1997:103 (= ND 1997 s. 52) uppkom fråga huruvida båt-försäkringar är att betrakta som sjöförsäkring enligt 17 kap. 9 § sjölagen och därför hör till dispaschörens obligatoriska område. Hovrätten kom fram till att så är fallet (se Johansson i Festskrift till Sandström s. 263 ff.). Det skall dock tilläggas att frågan förvånande nog tycks vara kontroversiell på sina håll (se Tiberg i SvJT 1998 s. 844). För framtiden kan dock ifrågasättas om den gällande ordningen är den mest ändamålsenliga.

Handläggningen inför dispaschören följer särskilda regler som i sin tur påverkar processen inför domstolarna. Dessa skiljer sig från vad som gäller för sjörättsmål i övrigt, vilket kommenterats något i det nedan i avsnitt 16.1 nämnda fallet *Familjen Lopez* RH 1992:64 (Svea) (= ND 1992 s. 121).

#### 14.1 Kaskoförsäkring

För att ett rederi skall ha rätt till ersättning under en kaskoförsäkring krävs bl.a. att fartyget skall vara sjövärdigt och att meddelade säker-

hetsföreskrifter har följts. I fallet *Utklippan* ND 1995 s. 63 (HVS) hade ett fartyg gått på grund och senare förklarats vara en konstruktiv totalförlust. Trots detta vägrade försäkringsbolaget att utge ersättning med hänvisning till att fartyget inte varit sjövärdigt såvitt avsåg bemanning och lastning. Dispaschören fastställde försäkringsbolagets ersättningskyldighet. Detta ändrade dock domstolarna på. Tingsrätten fann att fartyget dels var sjövärdigt vad gäller manskap och överlast, dels inte uppfyllde säkerhetsföreskrifter i sagda avseenden. Hovrätten fastställde detta utslag och ogillade ersättningskravet. Fallet ger upphov till vissa frågor om bevisbördan som behandlas i avsnitt 16.4.

#### 14.2 P & I-försäkring

Beträffande de partikulära ärendena kan särskilt uppmärksammas det klarläggande av omfånget av den s.k. direktkravsrätten under redarens ansvarsförsäkring (P & I) som skett under perioden. I den förra redovisningen av praxis uppmärksammades (se Grönfors i SvJT 1992 s. 143) att dispaschören mot bakgrund av det norska fallet *Skogholm* ND 1954 s. 445 (NH) (= Rt. 1954 s. 1002) hade avgjort det svenska ärendet *Eastholm* ND 1988 s. 57 (Disp.) med motsvarande utgång, vilket innebar att den skadelidande kunde vända sig direkt mot försäkringsgivaren. Härefter har en hel svit av avgöranden kommit från olika instanser; också från Högsta domstolen. Fallen är förutom *Fullwoodcessionen* NJA 1993 s. 222, som dock inte rörde P & I, *Malo* ND 1994 s. 28 (Disp.), *Simone* NJA 1994 s. 556 (= ND 1994 s. 43, jfr ND 1990 s. 16 [Göteborg] och ND 1992 s. 32 [HVS]), *Sydfjord* ND 1995 s. 26 (HVS), *Degerö* ND 1996 s. 1 (HVS), jfr ND 1991 s. 20 (Göteborg), *Ibercargo* ND 1998 s. 57 (Svea) och det ovan nämnda *Para Bravo* ND 1999 s. 38 (Disp.). Av dessa fall framgår att en skadelidande kan få en försäkringshavares krav på försäkringsersättning överlåtet på sig. Förutsättningarna för sådan överlåtelse framgår av 95 § tredje stycket försäkringsavtalslagen. Tre krav uppställs i bestämmelsen enligt följande. En försäkringshavare, som har försatts i *konkurs*, skall hos försäkringsgivaren ha ett *innestående belopp* som inte får tas ut utan samtycke av den skadelidande och konkursboet skall *inte kunna betala kravet*. I samtliga fall där frågan prövats har domstolarna kommit fram till att den skadelidande har en direktkravs rätt och att den inte kan göras illusorisk genom klausuler i försäkringsavtalet mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren. Den skadelidande hamnar dock i princip inte i ett bättre läge än försäkringstagaren eftersom det är fråga om en till den skadelidande överlåten fordran (jfr 27 § skuldebrevslagen).

Litteraturen kring direktkravsrätten börjar bli omfattande. Här kan, förutom till det nordiska standardverket på området Hans Jacob Bull, *Tredjemansdekningar i försäkringsförhold* (1988), hänvisas till följande arbeten. Svante O. Johansson "Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag" i *SvJT* 1996 s. 725 ff., Lennart Hagberg, "Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag — en advokats synpunkter" i *SvJT* 1997 s. 135 ff., Birger

Nydrén, "Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag — replik" i *SvJT* 1997 s. 173 ff., Tomas Huldén, "Dispaschören inför rätta" i *Festskrift till Jan Sandström* (1997) s. 231, Johan Wetter, "Mera om direktkrav i sjöförsäkring" i *SvJT* 1998 s. 44 ff., Svante O. Johansson "Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag — duplik" i *SvJT* 1998 s. 701 ff., Ulf Jacobson, "Skadelidandes rätt vid ansvarsförsäkring med hänsyn särskilt till preskriptionsbestämmelsen i 29 § FAL" i *JT* 1997–98 s. 1034 ff., Bertil Bengtsson, *Försäkringsteknik och civilrätt* (1998) s. 173 ff., Hans Jacob Bull, "Direct action under P&I-insurance" i *P&I insurance*, (1999) s. 165 f., Laila Zackariasson, *Direktkrav* (1999) s. 222 ff. och Svante O. Johansson, "Third Party Claim under Marine Insurance — the Swedish Approach" i *Marius* 247 (1999) s. 157 ff.

### 14.3 Varuförsäkring

Det är sällan att varuförsäkringar ger upphov till avtryck i rättspraxis från högsta instans. Under perioden har ett par fall varit uppe till bedömning i underinstanserna. Den klandrade dispaschen *Chokladpralinerna* ND 1999 s. 44 (Göteborg) rörde en varuförsäkring tagen på Allmänna villkor för transportförsäkring av varor (AV 84). Den fråga som var till bedömning var om försäkringen inte täckte en uppkommen skada eftersom pralinerna var bristfälligt förpackade (se klausul 2.3 AV 84). Ett parti chokladpraliner transporterades med lastbil och fartyg från Frankrike till Sverige. Vid framkomsten upptäcktes att innehållet i konsumentkartongerna var skadat. Köparen, som hade tecknat varuförsäkring med ett försäkringsbolag, begärde att få ut försäkringsersättning för skadan. Tingsrätten, dit försäkringstagaren klagat, fann i likhet med dispaschören att skadan på chokladpralinerna orsakats av att de varit bristfälligt förpackade i sina konsumentkartonger i vilka de fraktades och ogillade kravet.

På den svenska marknaden meddelas transportförsäkring normalt på svenska villkor vid import medan man vid export använder de engelska villkoren. Detta kan ställa till viss förvirring angående enligt vilka villkor en tvist skall bedömas. I fallet *Ming Glory* ND 2000 s. 10 (Disp.) gjordes några uttalanden i frågan. En svensk importör hade köpt ett parti solparasoller från Malaysia på villkor CFR Göteborg. Varorna lastades i en container som enligt ett konossement hade tagits ombord på ett fartyget i Port Klang för vidare transport till Sverige. Säljaren i Malaysia fick genom konossementet betalt under den reburs som den svenske importören öppnade. Emellertid framkom att varorna lossats från fartyget innan hon lämnade lastningshamnen efter direktiv från säljaren. Den svenske importören krävde ersättning under försäkringen för förlust av varorna i enlighet med föreskrifterna i ett transportförsäkringskontrakt. Dispaschören konstaterade att transportförsäkringskontraktet hänvisade både till svenska och engelska villkor för försäkring av varor. I detta fall menade dispaschören att det var de svenska villkoren som skulle komma till användning eftersom det rörde sig om en importaffär och det fick anses föreligga handelsbruk för tillämpning av svenska villkor vid sådana affärer. Be-

träffande kravet invände försäkringsgivaren att försäkringen inte täckte de aktuella skadorna eftersom transporten antingen inte påbörjats eller i vart fall avslutats i och med lossningen (se klausul 9.2 AV 84). Dispaschören konstaterade att transporten hade påbörjats när containern lastades ombord på fartyget. Emellertid kunde det inte anses vara ett led i en normal transport att lossa varorna på grund av att de inte uppfyllde villkoren i köpeavtalet. Eftersom transporten sålunda avbrutits hade försäkringen upphört att gälla och ersättning kunde inte utgå.

Frågan om när en varuförsäkring avslutats har också berörts i *Sandryd* ND 1996 s. 28 (Disp.). Ett svenskt importföretag hade köpt kläder från Kina som skeppats med båt via Hamburg och med tåg därifrån till Sverige. Den container som innehöll godset uppställdes hos ett privat godsmottagningsföretag. Importföretaget hämtade inte några kläder innan större delen av partiet stals vid ett inbrott hos godsmottagningsföretaget. Dispaschören fann att försäkringen upphört att gälla enligt villkor 9.3 AV 84 eftersom importföretaget ”disponerat över varan på annat sätt”. Detta hade skett genom att importföretaget underlåtit att mottaga godset när det ställdes till bolagets disposition och låtit det ligga kvar för lagring cirka en månad. Detta avgörande har följts i senare dispaschären som inte har publicerats.

Fiktiv varuförlust förekommer inom alla transportslag där det inte är ovanligt att en viss mängd har lastats ut medan en annan mindre mängd lossas. Det är här som det ovan i avsnitt 8.2 nämnda fiktiva vårdansvaret enligt transportdokumenten kommer in. Frågan är om sådan förlust kan ersättas genom en varuförsäkring. Inom vissa områden finns särskilda sådana tilläggsförsäkringar, t.ex. inom oljeindustrin, där fiktiva förluster täcks ”how so ever caused”.

I *Dinne* ND 1993 s. 28 (Disp.) prövade dispaschören huruvida fiktiv varuförlust var ersättningsgill under Allmänna villkor för transportförsäkring av varor av år 1984, dvs. utan tilläggsförsäkring. En svensk köpare hade förvärvat tackjärn från ett polskt företag. Enligt ett konossement hade 577 ton tackjärn lastats ombord på ett fartyg. Vid ankomst till destinationshamnen i Halmstad lossade fartyget 529 ton. Således var den fiktiva förlusten 48 ton. Köparen betalade säljaren för den enligt konossementet inlastade kvantiteten och begärde ersättning för manko avseende den fiktiva förlusten av sin varuförsäkringsgivare. Dispaschören ogillade talan med hänsyn till att risken för den köpta varan inte övergått på köparen när förlusten uppstått. I ett uttalande *obiter dictum* fann han att det kunde ifrågasättas om det inte skulle föra för långt att låta försäkringen omfatta också fiktiv varuförlust. Ett sådant ansvar skulle i praktiken fungera som en köprättslig garanti.

## 15. Straffrättsligt ansvar

Också straffrättsliga fall med anknytning till sjön finns anledning att redovisa i detta sammanhang. Materialet är relativt omfattande och redovisas inte i alla detaljer.

### 15.1 Vårdslöshet i sjötrafik m.m.

Fritidsbåtlivet blir allt mer omfattande. Storleken och kraften i vissa motorbåtar är sådana att det kräver stor sjöerfarenhet för att säker framfart skall kunna ske. Högsta domstolen hade att ur straffrättslig synvinkel bedöma en kollision mellan två motorbåtar i farvattnen mellan Smögen och Kungshamn i Bohuslän. Högsta domstolen fann i fallet *Kungshamn* NJA 2000 s. 234 (= ND 2000 s. 36) att det inte kunde läggas föraren av den ena båten till last att han inte räknade med att det kunde finnas båtar utan föreskrivet ljus i vägen vid förevarande tid eller att han själv inte hade förligt ljus. Vidare fann domstolen att en planingsfart om ca 20 knop inte kunde anses anmärkningsvärt hög när framförandet skedde utanför fartbegränsat område. Åtalet lämnades därför utan bifall (se också *Bergs segelbåt* ND 1980 s. 74 [Skiljedom] och *Kuttern* ND 1983 s. 343 [Voldgift]). För en person som jag själv, som brukar ta mig fram på samma ställe i en eka och således har viss kännedom om farvattnen, förefaller avgörandet vara alltför välviligt i förhållande till de allt motorstarkare fritidsbåtarnas framfart i hårt trafikerade farvatten.

I inlopp och hamnområden är det av särskild vikt att iakttas stor försiktighet. Här förekommer tät trafik med bl.a. färjetrafik som ett regelbundet inslag. Särskild uppmärksamhet måste iakttas när det är fråga om farvatten med oljetransporter. Under perioden har flera tillbud inträffat med oljefartyg inblandade. Lyckligtvis har man kunnat undvika stora utsläpp vid dessa tillfällen.

I *Freja* ND 1993 s. 17 (Svea) hade Vägverkets färja Freja lämnat Östana i riktning mot Ljusterö i Stockholms skärgård. Samtidigt var finlandsfärjan Amorella på väg i nordostlig riktning. Fartygen höll kollisionkurs och det rådde tät dimma. Kollision kunde undvikas med endast cirka 20 meter tack vare en backningsmanöver på Amorella. Frejas befälhavare, som hade väjningsplikt, dömdes för vårdslöshet i sjötrafik. Hovrätten hänvisade till reglerna om skärande av kurser och uppträdande i nedsatt sikt och konstaterade att fartyg så länge de endast kan se varandra med radar är skyldiga att undersöka om kollisionrisk föreligger. Frejas befälhavare kunde genom radarn konstatera att väjningsplikt skulle komma att föreligga när Amorella blev synligt. Genom att inte beakta detta var han vårdslös.

Detta fall skall jämföras med ett från västkusten. I *Stena Germanica* och *Nokturus* ND 1997 s. 1 (HVS) jfr ND 1995 s. 12 (Göteborg) möttes de båda fartygen i den s.k. Böttö-leden där sikten vid tillfället var starkt begränsad. Fartygen fick från Trafikinformationscentralen reda på att de skulle komma att mötas. Detta skedde också men på endast

5–15 meters håll och en kraftig undanmanöver fick göras varvid Nokturus gick på grund. Båda befälhavarna på fartygen jämte lots åtalades och dömdes i tingsrätten för att de bl.a. inte hade upprättat radiosamband. Hovrätten ansåg däremot, kanske något överraskande, att ingen av de tilltalade kunde anses ha uppträtt på ett straffbart sätt i förhållande till vad åklagaren lagt dem till last, varför åtalet ogillades.

Vid läsning av de båda ovan refererade fallen kan man inte låta bli — även med beaktande av att Freja hade en väjningsregel mot sig — att slås av en undran om hovrätterna på Sveriges båda sidor möjligen begagnat olika bedömningsskalor beträffande vårdslösheten.

Straffansvar har också prövats i följande fall. *Birtha* ND 1998 s. 45 (Göteborg) där en lots frikändes för att inte ha rapporterat sammanstötning eftersom det inte i första hand ålåg lotsen att rapportera sådana händelser. Smitningsansvar har prövats i fallet *Segelbåten vid Rindöbaden* ND 1993 s. 25 (Svea) där befälhavaren på en segelbåt åkte ifrån en passagerare som trillat i vattnet. Eftersom passageraren befann sig i nöd och senare drunknade dömdes befälhavaren för vållande till annans död för att inte ha iakttagit bestämmelserna i nuvarande 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen. I *Strömma Kanal* ND 1999 s. 33 (Svea) dömdes en befälhavare på ett passagerarfartyg för vårdslöshet i sjötrafik för att ha försökt passera en fritidsbåt i en trång farled.

I fallet med isbrytaren *Tor* ND 1997 s. 17 (Nedre Norrland) uppkom fråga om utbildningsansvar. Tor gick på grund vid Storgrunden utanför Örnsköldsvik. Fartygschefen frikändes av hovrätten eftersom det inte ansågs att han brustit i gott sjömanskap genom att underlåta att ge underordnade tillräcklig förberedande utbildning. Däremot dömdes vakthavande officer för att ha navigerat med ett sjökort i mindre skala än vad som fanns tillgängligt på isbrytaren.

Hur olika bedömningen om ansvar kan utfalla beträffande vakthavande befäl på ett skolskepp åskådliggörs i två olika fall i ND 2000 s. 19 (Göteborg och Stockholm).

I *Råneåälven* RH 1998:51 (Övre Norrland) dömdes rorsmännen vid s.k. forsränning för vårdslöshet i sjötrafik och vållande till annans död till villkorlig dom jämte dagsböter när forsbåten vält och åtta personer omkommit. Hovrätten konstaterade att reglerna om befälhavarens ansvar gällde också vid forsränning samt att de åtalade varit vårdslösa som inte noggrant iakttagit forsens vattenföring och genom att inte tillse att deltagarna burit våtdräkt.

### 15.2 Sjöfylleri

Fallen med sjöfylleri är omfattande och kan inte redovisas i detalj här.

Högsta domstolen fann i *Södertälje slussar* NJA 1996 s. 788 att förande av en motorbåt med en alkoholhalt om 2,25 promille i blodet är att anse som grovt sjöfylleri när inte omständigheterna talar däremot. Påföljden bestämdes med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden, med återkommande depressioner på grund av en personlig-

hetsstörning, till skyddstillsyn. I *Segelbåten* RH 1996:150 (Svea) ansågs kontraktsvård inte vara en tillräckligt ingripande påföljd för grovt sjöfylleri genom förande av segelbåt nära en badbrygga. Påföljden bestämdes till fängelse. I *Nimo 22* RH 1996:97 (Göta) bestämdes påföljden för en egenföretagare till fängelse för grovt sjöfylleri när han fört en racerbåt med 2,41 promille alkohol i blodet. I fallet *Arctic Tar* RH 1994:16 (Svea) dömdes befälhavaren och en styrman till fängelse för att ha varit så alkoholpåverkade att ingen av dem kunde fullgöra sin tjänst ombord på ett tankfartyg om 6 720 dödvikton under insegling till hamn. I *Vänerland* ND 1998 s. 1 (Göteborg) dömdes en tysk befälhavare till två månaders fängelse för grovt sjöfylleri för att han fört ett fartyg som var 86 meter långt med en alkoholhalt på cirka 2,4 promille alkohol i blodet.

I *Flipper 850* RH 1993:62 (Svea) frikände hovrätten den åtalade för sjöfylleri efter invändning om eftersupning och dömde i stället till böter för vårdslöshet i sjötrafik för att den tilltalade kört upp på land.

I *Alkoholfortäring i Furusundsleden* ND 1992 s. 119 (Svea) hade en person druckit alkohol och gått ombord på en båt och somnat. Personen dömdes för sjöfylleri eftersom det ansågs tydligt att denne antingen helt försummat att ankra eller försummat att ankra väl utan att kontrollera, vilket kunde tillskrivas alkoholpåverkan.

### 15.3 Fartygssäkerhetslagen

I fallet *Fram* ND 1997 s. 8 (Göteborg) kom en fråga om straffrättsligt ansvar enligt fartygssäkerhetslagen upp. En skeppare, tillika redare, för ett kusttankfartyg hade levererat bunkersolja till ett annat fartyg inom ett område för kustfart trots att tankfartyget hade certifikat endast för inomskärsfart. Domstolen, som lämnade en invändning om att Sjöfartsverket inte lämnat klart besked utan avseende, dömde skepparen till dagsböter.

En persons straffansvar enligt fartygssäkerhetslagen prövades även i fallet *Jarl* ND 2000 s. 34 (Stockholm). Åtalet gällde användning av en pråm för att bl.a. titta på nyårsfyрverkerier. Detta skedde trots att pråmen var belagd med nyttjandeförbud. Domstolen, som fann att båten hade använts till sjöfart, menade att frågan huruvida nyttjandeförbudet var välgrundat eller ej inte skulle prövas i brottmålsprocessen eftersom det finns möjlighet att pröva denna fråga i särskild ordning. Åtalet bifölls därför. Även om domstolens slutsats i det aktuella fallet tycks vara riktig måste det finnas tillfällen när det ankommer på domstolen att pröva nyttjandeförbudet i brottmålsprocessen, t.ex. om det tillkommit i laga ordning.

## 16. Processuella frågor

Sjörättsprocessen innehåller mot bakgrund av dess internationella prägel ett antal besvärliga frågor om domsrätt och lagval. Men även andra processuella frågor uppkommer. Det är ofrånkomligt att be-

handla dessa frågor här även om frågorna också kan sägas höra hemma inom processrätten eller den internationella privat- och processrätten. Vissa frågor som har beröring med processrätten behandlas ovan i avsnitt 4 om kvarstad i fartyg och i avsnitt 5 om partsbehörighet för partrederi.

Det skall uppmärksammas att dispaschprocessen skiljer sig från sjörättsmålen i övrigt på några väsentliga punkter, vilket motiverar att dispaschprocessen behandlas ovan i samband med dispaschärendena i övrigt.

### 16.1 Sjö rättsdomstol

För handläggning av tvister enligt sjölagen finns i 21 kap. sjölagen angivet vissa särskilda sjörättsdomstolar. Dessa är särskilt utpekade tingsrätter enligt stadgandet i 10 kap. 17 § första stycket 3 rättegångsbalken, varför talan som rör frågor enligt sjölagen ex officio skall avvisas om de väcks vid annan domstol. Gränsdragningsfrågor kommer ständigt upp i den praktiska tillämpningen.

I fallet med *Logementet* RH 1992:53 (Svea) (= ND 1991 s. 41) fann hovrätten att ett avtal om tidsbefraktning av fartyg för användning som logement för Statens Invandrarverk rörde förhållanden som avses i sjölagen, varför talan skulle handläggas av sjörättsdomstol.

I *Familjen Lopez* RH 1992:64 (Svea) (= ND 1992 s. 121) ansågs talan om ersättning enligt sjörättsligt kollektivavtal och skadestånd för underlåtenhet att teckna grupplivförsäkring vara sådan att den inte omfattades av sjölagens reglering. Däremot ansågs talan om skadestånd såvitt den grundades på befälhavarens försumlighet vara sådan att den delen skulle prövas av sjörättsdomstol.

### 16.2 Domsrätt m.m.

Högsta domstolen fann i fallet *Rayonvävnader* NJA 1970 s. 487 att den omständigheten att svarandens fordran var pantsatt och kunde komma att tas i anspråk för täckande av pantfordran inte hindrade att fordringen vid prövning av huruvida svensk domsrätt förelåg, var att anse som tillkommande svaranden. Detta avgörande utmanades i *Amphion* NJA 1999 s. 16 (= ND 1999 s. 3, jfr ND 1998 s. 39 [HVS]). I det senare fallet var det dock inte fråga om en pantsatt fordran utan huruvida en säkerhetsöverlåtelse vid tillämpning av 10 kap 3 § rättegångsbalken var att jämställa med en pantsättning.

Omständigheterna i fallet var att en last under färd med lastfartyget *Amphion* hade skadats. Ett tyskt försäkringsbolag, som meddelat varuförsäkring, väckte vid Göteborgs tingsrätt talan mot rederiet, som hade hemvist i Liberia. Till stöd för att tingsrätten var behörig att pröva tvisten uppgavs att rederiet hade en fordran mot Sveriges Ångfartygs Assuransförening (SÅAF) med säte i Göteborg, vilket meddelat kaskoförsäkring för fartyget. Rederiet invände att fordringen var överlåten till en tysk bank som säkerhet för ett lån. Om denna säkerhets-

överlåtelse skulle jämföras med en pantsättning skulle fordringen fortfarande anses tillhöra rederiet och tingsrätten skulle ha domsrätt.

I tingsrättens, av hovrätten fastställda, beslut fördes en viss diskussion kring frågan huruvida det i realiteten fanns någon fordran i Sverige varefter man kom fram till att det tidigare fallet *Rayonvävnader* inte kunde vara vägledande, bl.a. med hänvisning till Luganokonventionens bestämmelser om exorbitanta fora. Mot bakgrund av detta fann man att rederiet inte hade kvar någon fordran mot SÅAF och det tyska försäkringsbolagets talan avisades. Högsta domstolen fann i sitt beslut, genom en hänvisning till det tidigare fallet, att den säkerhetsöverlåtna fordringen fortfarande skulle anses tillhöra rederiet. Skälen härför var knutna till det tidigare fallet utan överväganden av om fordringen i realiteten fanns i Sverige. Det får således antas att man skall bedöma domsrätsfrågan i sådana här sammanhang mot bakgrund av ett formellt juridiskt resonemang.

Här kan också hänvisas till *Kronos ND 1991 s. 48* (Göteborg) där tingsrätten avisade talan mot ett rederi, utan hemvist i landet, som påstods ha en fordran mot sin P&I-försäkringsgivare i Göteborg (SÅAF) eftersom det saknades utredning om att rederiet hade tillgångar i Sverige (jfr 10 kap. 3 § rättegångsbalken).

Beträffande domsrätt i sjörättsliga tvister har under perioden Lugano- och Brysselkonventionens påverkan på svensk rätt blivit uppenbar.

Enligt artikel 5.1 Bryssel- och Luganokonventionerna är domstolen i den ort där den förpliktelse som avtalet avser har uppfyllts eller skall uppfyllas behörig. Detta rekvisit har ställt till en del problem för domstolarna. EG-domstolen har i fallen *de Bloos 1976 ECR 1497* och *Shenavai 1987 ECR 239* uttalat att det är den avtalsrättsliga förpliktelsen som är relevant. Dessutom har domstolen i *Group Concored 1999 REG s. I-6307*, som gällde ett transportavtal, angett att uppfyllelseorten skall fastställas enligt den nationella lag som enligt forumlandets internationella privaträtt är tillämplig på den omtvistade förpliktelsen.

Detta är den rättsliga bakgrunden till fallet *Espe ND 2000 s. 72* (HVS) där fråga var om en transport av trävirke från Sverige till England. Kärandena väckte talan mot den engelske transportören vid Göteborgs tingsrätt på den grund att transportören varit vårdslös vid lastning och övervakning i samband med denna samt genom att inte ställa sjövärdigt skepp till förfogande för transporten. Detta menade man vara den primära förpliktelsen enligt transportavtalet. Transportören invände att uppfyllelseorten inte var Göteborg. Domstolarna kom, med hänvisning till de nämnda domarna från EG-domstolen, fram till att uppfyllelseorten enligt den huvudsakliga förpliktelsen enligt avtalet måste anses vara utlämnande av godset på destinationsorten vilket var Goole i England. Talan avisades således (se också Påls-son i SvJT 2000 s. 711 ff.).

I *Amer Fuji* ND 1994 s. 22 (Svea) hade parterna ingått ett resebefraktningsavtal på standardformuläret Conlinebooking Liner Booking Note. Den omständigheten att befraktningens avtalets existens var föremål för tvist med annan part hindrade inte svensk domstols behörighet i mål om betalning av frakt enligt artikel 5.1 Luganokonventionen (se vidare avsnitt 16.3 angående prorogation- och skiljeklausul).

I Bryssel- och Luganosystemet finns särskilda exklusiva regler beträffande domsrätt i försäkringstvister. Dessa gäller även för sjöförsäkringar (se om sjöförsäkring ovan avsnitt 14). En särskild regel anger att talan kan väckas mot försäkringsgivaren i försäkringstagarens hemvist. Detta illustreras i det ovan nämnda fallet *Barbro* NJA 2000 s. 3 (= ND 2000 s. 1). Försäkringsbolaget vägrade utge ersättning under en försäkring varefter tvist uppstod. Högsta domstolen konstaterade att rederiet hade rätt att väcka talan mot försäkringsgivaren vid domstol i den ort där rederiet hade sitt hemvist enligt artikel 8 första stycket 2 Luganokonventionen (frågan om påverkan av inhemska regler av dispasch behandlas i avsnitt 14).

### 16.3 Prorogations- och skiljeklausuler

I det ovan i avsnitt 16.2 redovisade *Amer Fuji* ND 1994 s. 22 (Svea) ansågs avtalet ha ingåtts på konossementsvillkoren i Conlinebill genom inkorporering. Prorogationsklausulen i dessa villkor, som hänvisade till rederiets hemvistfora, ansågs därför vara tillämpligt på tvisten. Även artikel 17 Luganokonventionen kunde därmed åberopas för domstolens behörighet.

I fallet *Elena Lux* ND 1999 s. 1 (HVS) hade en prorogationsklausul intagits i en sjöfraktsedel för ett parti gasolja. Detta inlastades i tankfartyget i Göteborg för transport till Danmark. Sedan en del av lasten skadats ombord genom kontaminering lossades den skadade delen av partiet i Göteborg. Sjöfraktsedeln utfärdades för den kvarvarande delen av gasoljan. Sjöfraktsedeln innehöll en klausul att tvister skulle avgöras av Göteborgs tingsrätt. Lastägaren väckte talan mot rederiet vid Göteborgs tingsrätt angående den kontaminerade oljan. Rederiet invände att tingsrätten inte var behörig att handlägga tvisten eftersom jurisdiktionsklausulen endast avsåg den kvarvarande delen av gasoljan, inte den redan lossade. Både tingsrätten och hovrätten lämnade rederiets avvisningsyrkande utan bifall med hänsyn till att det inte spelade någon roll att sjöfraktsedeln kom att omfatta en mindre mängd olja än vad som ursprungligen avtalats. Rättens behörighet framgick av artikel 17 Luganokonventionen.

Tredje mans bundenhet av skiljeklausul var uppe till bedömning i fallet *Tor Anglia* ND 2000 s. 6 (Göteborg). Scansped hade åtagit sig att transportera en kuggfräsmaskin tur och retur från Sverige till England. Under återtransporten skadades maskinen och den trailer varpå maskinen stod, när den skulle lastas ombord på fartyget *Tor Anglia*. Efter överlåtelse av kraven i anledning av skadan från varuägaren till

ett försäkringsbolag, tog detta ut stämning mot rederiet Tor Line med yrkande om ersättning för den skadade maskinen. Rederiet invände att det förelåg rättegångshinder genom att det fanns en skiljeklausul i en som fraktavtal betecknad handling som ingåtts mellan rederiet och Scansped. Tingsrätten fann att fraktkontraktet inte var ett transportavtal i sjölagens mening och att skiljeklausulen inte kunde anses omfatta den i målet aktuella transporten. I alla händelser var den, sedd i relation till jurisdiktionsklausulen i klausul 4 North Sea Standard Conditions of Carriage, vilket reglerade rederiets ansvar enligt avtalet, alltför otydlig för att kunna godtas. Talan skulle därför prövas av tingsrätten. Den avoga inställning som tingsrätten visar mot att betrakta en tredje man som bunden av skiljeklausuler i olika transportdokument ligger helt i linje med tidigare praxis på området. För att tredje man skall anses vara bunden av en skiljeklausul i ett avtal som han inte är part i, krävs i enlighet härmed att tredje man klart och tydligt blivit bunden av klausulen.

#### 16.4 Bevisfrågor

Bevisfrågorna inom transporträtten är både intrikata och särpräglade. Många fall innehåller bevisfrågor men dessa ställs sällan på sin spets. Här redovisas några fall där bevisfrågorna varit särskilt framträdande.

I det i avsnitt 14.1 behandlade *Utklippan* ND 1995 s. 63 (HVS) kom domstolarna fram till att fartyget var sjövärdigt trots att det inte fanns bemanning med förskriften behörighet och att fartyget var överlastat. Dessa förhållanden innebar emellertid att rederiet brutit mot säkerhetsföreskrifterna i försäkringsavtalet. Referenten i hovrätten (som var undertecknad själv) tillade i ett särskilt yttrande angående orsaksambandet mellan sjövärdigheten respektive säkerhetsföreskrifterna och skadan att ingen orsak kunnat utpekas som den mest troliga varför bevisbördereglererna fick betydelse. Enligt allmänna regler i Svensk sjöförsäkringsplan hade försäkringsgivaren bevisbördan för att sjövärdigheten orsakat olyckan. Däremot ålåg det försäkringstagaren att göra antagligt att skadan skulle ha inträffat även om säkerhetsföreskrifterna iakttagits. Detta medför i fall som det förevarande, där samma omständigheter åberopades till stöd för sjövärdigheten som för att säkerhetsföreskrifterna överskridits, att reglerna inte är samordnade. En sådan samordning vore önskvärd hävdade referenten, men i avvaktan på en sådan revision var man tvungen att pröva de skilda reglerna enligt olika bevisbörderegler. Fallet föranledde också vissa ändringar i de nya kaskoförsäkringsvillkor som utarbetades av Sjöassuradörernas Förening år 2000.

I det ovan i avsnitt 10.1 redovisade fallet *Spolad kabel* ND 1992 s. 2 (Örebro) behandlades beviskravet för att transporterad last skadats under fraktförarens ansvarsperiod. Tingsrätten uttalade att *risken* var stor för att lasten skadats sedan den lämnats ut samt att det *inte kunde uteslutas* att skadan uppkommit innan transporten påbörjats. Dessa uttryck visar på att det ställs höga krav på lastägarens bevisning om att

skadan inträffat under ansvarsperiod för att det skall anses visat att skadan verkligen inträffat under denna perioden.

Fallet *Fräsen* RH 1998:7 (HVS) illustrerar de invecklade bevisreglerna kring frihet från ansvar enligt 29 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport och artikel 17.4(b) CMR. Transportören befanns i fallet vara fri från ansvar med hänsyn till att det var klart att det brast i förpackning av varan och kunden inte kunde visa att bristen inte orsakat skadan (se vidare om fallet i avsnitt 10).

I fallet *Tella* ND 1999 s. 60 (Svea), som redovisas ovan i avsnitt 12, uppkom bevisfråga i samband med åläggande av avgift enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Analys av oljeprover från vattnet och från fartygets tank visade att de inte var identiska men att det inte kunde uteslutas att signifikanta skillnader berodde på kontamination av oljan från vattnet. Hovrätten fann efter överklagande inte någon annan rimlig förklaring än att fartyget orsakat utsläppet varför det ansågs styrkt att utsläppet kom från detta.

Bevisfrågorna i samband med bedömningen huruvida en handling är uppsåtlig eller grovt vårdslös är besvärliga. Reglerna i artikel 29 CMR, och dess svenska motsvarighet i 38 § VTL, utgår från att den som påstår att någon annan vidtagit en uppsåtlig handling eller betett sig grovt vårdslöst också har bevisbördan för sitt påstående. Detta har också bekräftats i internationell praxis och i litteratur på området.

Ett strikt upprätthållande av bevisbördans placering på den skadelidande i dessa sammanhang skulle emellertid leda till att beviskravet ytterst sällan skulle kunna uppfyllas eftersom det är fraktföraren som — på samma sätt som när denne skall exculpera sig från det begränsade ansvaret — har bättre förutsättningar att redogöra för vad som egentligen har hänt. Det finns därför en tendens både i internationell och nationell praxis att fraktföraren åläggs en förklaringsbörda så snart påståendet med någon grad av sannolikhet framstår som en möjlig förklaring till förlusten.

Det är mot denna bakgrund som jag menar att *Diamantfallet* NJA 1998 s. 391 skall uppfattas. I fallet kunde domstolarna konstatera att ett uppsåtligt tillgrepp skett sedan ett paket med diamanter lämnats till Posten för befordran. Högsta domstolen anförde, med en hänvisning till vad hovrätten funnit, att det saknades anledning att räkna med något annat alternativ än att diamanterna stulits av någon arbetstagare. Hovrätten hade funnit att postkundens påstående om att diamanterna tillgripits av en anställd vid Posten framstod som troligt varför det borde ankomma på Posten att visa att tillgreppet inte skett av någon anställd i hans tjänsteutövning. Det skall uppmärksammas att Posten inte lämnade någon som helst utredning till vad som kunde ha hänt med diamanterna varför domstolarna utgick från påståendet om att diamanterna tillgripits av någon anställd och inte behövde ta ställning till vilket krav som kunde ställas på en utredning av ifrågavarande slag.

### 17. Lagvalsfrågor

Även om sjöpanträtt reglerats genom en internationell konvention har inte alla frågor lösts som kan uppkomma genom olika länders nationella regler. I *Stormy Annie* ND 1994 s. 38 (HVS) angående kvarstadsfrågan och ND 1997 s. 1 (HVS), jfr ND 1995 s. 12 (Göteborg), angående den materiella frågan, hade domstolarna att ta ställning till en rad intrikata lagvalsfrågor, bl.a. den om återförvisning (renvoi). Fartyget hade efter dåvarande befraktarens beställning bunkrat olja i Port Said, Egypten, efter leverans från ett företag kallat Nortoil. När fartyget senare anlände till Göteborg begärde Nortoil kvarstad på grund av sin fordran avseende bunkers. Hovrätten biföll kvarstadsyrkandet och uttalade att sjöpanträtten skulle prövas efter panamansk rätt eftersom fartyget förde panamansk flagg och att denna medgav sådan panträtt för drivmedelsfordringar. Den omständigheten, att det enligt panamansk lag fanns en processrättslig regel som innebar att egyptisk rätt skulle tillämpas på sjöpanträttfrågan, påverkade inte bedömningen eftersom lagvalshänvisningen pekade ut ett visst lands materiella rätt och inte detta lands internationella privaträtt. Detta följde domstolarna i den följande materiella processen där sjöpanträtten prövades. Avgörandet ligger helt i linje med den negativa inställning som finns till läran om renvoi i lagstiftning och praxis (se t.ex. *Direktören* NJA 1969 s. 163 och artikel 15 Romkonventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser).

I de ovan i avsnitt 3 nämnda fallen *Euro Yacht* ND 1998 s. 13 (Svea), jfr ND 1997 s. 24 (Stockholm) och *Arenia* RH 1991:43 (Svea) (= ND 1991 s. 52) bekräftar domstolarna att sakrättsliga konflikter beträffande skepp skall avgöras enligt registerlandets lag.

**18. Register över behandlade rättsfall***Nordiske domme i sjöfartsanliggender (ND)*

1954 s. 445 (NH) .....	941	1997 s. 13 (Svea), jfr ND 1996 s. 37 (Stockholm) .....	938
1980 s. 1 (Svea) .....	928	1997 s. 17 (Nedre Norrland) .....	945
1980 s. 74 (Skiljedom) .....	944	1997 s. 41 (Skiljedom) .....	937
1983 s. 343 (Voldgift) .....	944	1997 s. 52 (Svea) .....	940
1987 s. 14 (SH) .....	924	1997 s. 53 (Kammarrätten Jönköping) .....	938
1988 s. 57 (Disp.) .....	941	1997 s. 59 (SH) .....	919
1989 s. 1 (AD) .....	924	1997 s. 62 (Göteborg) .....	938
1990 s. 1 (HVS) .....	928	1997 s. 8 (Göteborg) .....	946
1991 s. 1 (SH) .....	924, 928	1998 s. 1 (Göteborg) .....	946
1991 s. 35 (Göteborg) .....	924	1998 s. 13 (Svea), jfr ND 1997 s. 24 (Stockholm) .....	919, 952
1991 s. 41 (Svea) .....	947	1998 s. 18 (Göteborg) .....	926
1991 s. 48 (Göteborg) .....	948	1998 s. 3 (Göteborg) .....	932, 934
1991 s. 52 (Svea) .....	919, 952	1998 s. 31 (Svea) .....	932
1991 s. 54 (SH) .....	922	1998 s. 37 (Göteborg) .....	930
1992 s. 1 (SH) .....	920	1998 s. 45 (Göteborg) .....	945
1992 s. 119 (Svea) .....	946	1998 s. 51 (Göteborg) .....	928
1992 s. 121 (Svea) .....	940, 947	1998 s. 57 (Svea) .....	941
1992 s. 2 (Örebro) .....	931, 950	1999 s. 1 (HVS) .....	949
1992 s. 5 (Stockholm) .....	933	1999 s. 14 (Trollhättan) .....	923
1992 s. 52 (Stockholm) .....	939	1999 s. 3 (SH), jfr ND 1998 s. 39 (HVS) .....	947
1992 s. 58 (HVS) .....	930	1999 s. 33 (Svea) .....	945
1992 s. 83 (Svea) .....	922	1999 s. 38 (Disp.) .....	918, 941
1992 s. 88 (AD) .....	925	1999 s. 44 (Göteborg) .....	942
1993 s. 17 (Svea) .....	944	1999 s. 457 (Oslo) .....	927
1993 s. 25 (Svea) .....	945	1999 s. 5 (HVS) .....	920
1993 s. 28 (Disp.) .....	929, 943	1999 s. 51 (Stockholm) .....	931, 933
1994 s. 22 (Svea) .....	949	1999 s. 60 (Svea) .....	938, 951
1994 s. 28 (Disp.) .....	941	1999 s. 65 (Svea) .....	921
1994 s. 38 (HVS) .....	921, 952	2000 s. 1 (SH) .....	939
1994 s. 43, jfr ND 1990 s. 16 (Göteborg) och ND 1992 s. 32 (HVS) .....	941	2000 s. 10 (Disp.) .....	942
1995 s. 238 (NH) .....	927	2000 s. 17 (Göteborg) .....	933, 930
1995 s. 26 (HVS) .....	941	2000 s. 19 (Göteborg och Stockholm) .....	945
1995 s. 51 (Göteborg) .....	934	2000 s. 34 (Stockholm) .....	946
1995 s. 63 (HVS) .....	941, 950	2000 s. 36 (SH) .....	944
1996 s. 1 (HVS), jfr ND 1991 s. 20 (Göteborg) .....	941	2000 s. 38 (Svea) .....	936
1996 s. 25, jfr ND 1995 s. 65 (HVS) och ND 1993 s. 48 (Sjuhärad) .....	928, 935, 937	2000 s. 44 (Göteborg) .....	929, 934
1996 s. 28 (Disp.) .....	943	2000 s. 52, jfr ND 1997 s. 32 (Svea) .....	934
1996 s. 47 (HVS) .....	935	2000 s. 6 (Göteborg) .....	949
1996 s. 53 (SH) .....	934	2000 s. 72 (HVS) .....	948
1997 s. 1 (HVS), jfr med ND 1995 s. 12 (Göteborg) .....	944, 952		

*Nytt Juridiskt Arkiv (NJA)*

1954 s. 423 .....	939	1991 s. 682 .....	924, 928
1960 s. 702 .....	927	1992 s. 110 .....	921
1969 s. 163 .....	952	1993 s. 222 .....	941
1970 s. 487 .....	947	1994 not. A 2 .....	926
1987 s. 885 .....	923, 924	1994 s. 556 .....	941
1990 s. 419 .....	921	1996 s. 483 .....	934
1991 s. 636 .....	922	1996 s. 211 .....	928, 935, 937

1996 s. 788.....	945	2000 s. 234.....	944
1997 s. 660.....	919	2000 s. 3.....	939
1998 s. 391.....	951	2000 s. 462.....	934
1999 s. 16.....	947		

*Rättsfall från hovrätterna (RH)*

1990:7 (HVS) .....	928	1994:16 (Svea) .....	946
1991:43 (Svea) .....	919, 952	1996:150 (Svea) .....	946
1992:53 (Svea) .....	947	1996:97 (Göta).....	946
1992:63 (Svea) .....	922	1997:103 (Svea) .....	940
1992:64 (Svea) .....	940, 947	1998:51 (Övre Norrland).....	945
1993:157 (HSB) .....	923	1998:7 (HVS) .....	931, 951
1993:62 (Svea) .....	946	1999:141 (HVS) .....	920

*Arbetsdomstolens domar (AD)*

1989 nr 120 .....	924	1993 nr 28 .....	924
1989 nr 130 .....	925	1995 nr 60 .....	923
1990 nr 35 .....	925	1995 nr 97 .....	923
1992 nr 10 .....	925		

*EG-domstolen*

1976 ECR 1497 .....	948	1999 REG s. I-6307.....	948
1987 ECR 239 .....	948	2000 REG s. I-1577.....	940

*Norska fall*

Rt. 1954 s. 1002.....	941	Rt. 1995 s. 486.....	927
-----------------------	-----	----------------------	-----

*Engelska fall*

<i>Shell Chemicals UK v. P&amp;O Roadtank</i> [1993] 1 Lloyd's Rep. 114.....	935
<i>Sidhu v. British Airways</i> 1996 All.E.R. 193 = [1997] Lloyd's Rep. 76.....	935