



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Juridiska institutionen

Klassningssällskapens ansvar

Tillämpade studier 20p, VT 2006
Sandra Augustsson

Handledare: Svante O. Johansson

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
2	Syfte och metod.....	4
3	Avgränsningar och disposition.....	5
4	Klassningssällskapets roll inom sjöfartsnäringen.....	5
4.1	Den privata funktionen.....	5
4.1.1	Utveckling.....	5
4.1.2	Fartygsklassning.....	6
4.1.3	IACS.....	7
4.2	Den offentliga funktionen.....	8
5	Klassningssällskapets kontraktuella ansvar.....	9
5.1	Ansvar gentemot privata avtalsparter.....	9
5.1.1	Avtalsparter.....	9
5.1.2	Ansvarstypen.....	9
5.1.3	Rättskällor.....	10
5.1.4	Rådgivar- och informationsansvar för klassningssällskap.....	10
5.1.4.1	Ansvarsgrund.....	10
5.1.4.2	Förutsättningarna.....	11
5.1.4.3	Metodansvaret.....	11
5.1.4.4	Den pedagogiska plikten.....	14
5.1.4.5	Kravet på orsaksamband.....	15
5.1.4.6	Specialistansvar.....	16
5.1.4.7	Påföljder.....	16
5.1.4.8	Slutsats.....	17
5.2	Ansvar gentemot det allmänna.....	17
5.2.1	Statens ansvar.....	17
5.2.2	Klassningssällskapets regressansvar.....	18
6	Ansvar gentemot tredje man.....	19
6.1	Olika kategorier av tredje män.....	19
6.2	Generella argument.....	20
6.2.1	Generella argument för ansvar gentemot tredje man.....	20
6.2.1.1	Skadeståndets reparativa funktion.....	20
6.2.1.2	Skadeståndets preventiva funktion.....	21
6.2.2	Generella argument mot ansvar gentemot tredje man.....	21
6.2.2.1	The floodgate argument.....	21
6.2.2.2	Nivån på avgifterna.....	22
6.2.2.3	Ansvar för att fartyget är sjövärdigt.....	22
6.2.2.4	Risken att klassningssällskapen avstår från att klassa vissa fartyg.....	22
6.3	Ansvar gentemot redarens avtalsparter.....	23
6.3.1	Ansvar för ren förmögenhetsskada.....	23
6.3.1.1	De skadelidande.....	23
6.3.1.2	Ansvar för ren förmögenhetsskada enligt skadeståndslagen.....	23
6.3.1.3	Kvasikontrakt.....	24
6.3.1.4	Talan riktad mot bakre led.....	25
6.3.1.5	Undantaget i förarbetena.....	26
6.3.2	Ansvar för person- och sakskada.....	29
6.3.2.1	De skadelidande.....	29
6.3.2.2	Ansvar enligt skadeståndslagen.....	29
6.3.2.3	Produktansvar.....	31

6.3.2.4	HAAG VISBY-reglerna.....	31
6.4	Ansvar gentemot helt utomstående tredje män	32
7	Klassningssällskapens möjligheter till ansvarsfriskrivningar	33
7.1	Exempel på friskrivningsklausuler.....	33
7.2	Friskrivning från ansvar gentemot kontraktspart	35
7.3	Friskrivning från ansvar gentemot tredje man	37
8	Slutsatser	38
8.1	Kontraktuellt ansvar	38
8.2	Ansvar gentemot tredje man	39
8.3	Möjligheter till friskrivning.....	40
8.4	Egna reflektioner	41
9	Källförteckning.....	42

Förkortningar

ABS	American Bueau of Shipping
BV	Bureau Veritas
CCS	China Classification Society
GL	Germanischer Lloyd
IACS	International Association of Classification Societies
KR	Korean Register of Shipping
LR	Lloyds Register
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
NJA	Nytt juridiskt arkiv I
NKK	Nippon Kaiji Kyokai
RINA	Registro Italiano Navale
RS	Russian Register of Shipping
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea

1 Inledning

Klassningssällskapen spelar en mycket viktig roll inom sjöfartsnäringen. Deras mångåriga erfarenhet och omfattande forsknings- och utvecklingsarbete har gjort dem till en av de absolut viktigaste källorna till kunskap om fartygsdesign och sjösäkerhet. Det är på grundval av denna kunskap som de utformar sina klassningsregler. Klassningsregler i enlighet med vilka de på uppdrag av redare klassar fartyg.

Redaren är dock långt ifrån den ende som intresserar sig för ett fartygs klass. Det är en mängd olika aktörer inom sjöfartsnäringen som lägger ett fartygs klass till grund för beslut som de har att fatta. Detta gör att klassningssällskapen genom den information som de förmedlar genom utfärdandet av ett klasscertifikat i realiteten styr en mängd olika personers ageranden.

På grund av den viktiga roll klassningssällskapen spelar och de stora ekonomiska värden som står på spel inom sjöfartsbranschen blir frågan om klassningssällskapens ansvar av stort intresse. Att klassningssällskapen bör ha något slags ansvar för fel i av dem utförda tjänster tycks de flesta vara överens om. Hur detta ansvar ser ut och i förhållande till vilka personer de är ansvariga tycks däremot vara långt från självklart.

2 Syfte och metod

Syftet med denna uppsats är att utreda huruvida klassningssällskapen genom sina klassnings- och certifieringsåtgärder kan ådra sig ansvar och i förekommande fall villkoren för och omfattningen av ett sådant ansvar. Både kontraktuellt och utomobligatoriskt ansvar behandlas. Slutligen skall också behandlas frågan om giltigheten av de friskrivningsklausuler som återfinns i de avtal som klassningssällskapen ingår med sina avtalsparter och frågan om i vilka relationer klassningssällskapen, om klausulen är giltig, kan åberopa densamma.

Klassningssällskapens ansvar har inte behandlats i någon större utsträckning i svensk doktrin och har inte heller varit föremål för prövning i svensk domstol. Uppsatsen har därför i stor utsträckning fått baseras på analogier från regler som styr liknande företeelser.

Ledning har dessutom, i den mån denna kunnat appliceras på svenska förhållanden, hämtats från utländsk doktrin. Mycket av den litteratur som jag funnit i ämnet är amerikansk eller brittisk men det finns också en del nordisk litteratur i ämnet. Då nordisk rätt på här aktuella områden, med några viktiga undantag,¹ är relativt enhetlig har nordisk litteratur i ämnet kunnat användas utan alltför stora restriktioner medan brittisk och amerikansk litteratur fått användas med större urskillning.

Även utländsk rättspraxis har använts. Denna är uteslutande amerikansk och brittisk och har på grund av det faktum att den baseras på ett rättssystem mycket olikt det svenska framför allt använts för att identifiera intressanta resonemang och frågeställningar. Den har alltså inte kunnat användas för att dra några långtgående slutsatser men har ändå bidragit med en hel del intressant material.

¹ Ett sådant undantag är reglerna för ansvar för ren förmögenhetsskada som drabbat tredje man.

3 Avgränsningar och disposition

Uppsatsen omfattar bara det ansvar klassningssällskapen kan ådra sig på grund av åtgärder de vidtar i samband med klassning och certifiering av fartyg. Klassningssällskapens ansvar för klassning och certifiering av andra ting ligger därmed utanför uppsatsens ram.

Uppsatsen inleds med en kortare redogörelse för klassningssällskapens roll inom sjöfartsnäringen med fokus på fartygsklassning och fartygscertifiering. Först behandlas det som brukar kallas för deras privata funktion och därefter den del av deras verksamhet som brukas benämnas deras offentliga funktion.

Därefter behandlas frågan om klassningssällskapens ansvar i olika relationer. Av naturliga skäl inleds denna del av uppsatsen med frågan om ansvar gentemot avtalsparter. För att ett visst agerande skall kunna tänkas innebära ansvar gentemot tredje man torde krävas att det samtidigt innebär ett kontraktsbrott i förhållande till någon av klassningssällskapets avtalsparter.² Först behandlas ansvaret gentemot privata avtalsparter och därefter ansvaret gentemot det allmänna representerat av sjöfartsverket.

Vidare behandlas frågan om ett eventuellt ansvar gentemot tredje man. Denna fråga har delats upp på så sätt att det först handlar om ansvar i förhållande till redares och varvs avtalsparter. Därefter sägs också något om ansvaret i förhållande till andra tredje män.

Slutligen behandlas klassningssällskapens möjligheter till friskrivning från ansvar på grund av klassningsåtgärder både i förhållande till avtalsparter och i förhållande till tredje man.

4 Klassningssällskapens roll inom sjöfartsnäringen

4.1 Den privata funktionen

4.1.1 Utveckling

Klassningssällskapen har en lång historia inom sjöfartsbranschen. Det äldsta av dem, Lloyds Register i London, grundades redan 1760.³ Även flera andra av de större klassningssällskapen grundades tidigt. Till de större klassningssällskapen räknas i allmänhet nämnda Lloyds Register i London (LR), Germanischer Lloyd (GL) i Hamburg, Bureau Veritas (BV) som från början höll till i Antwerpen men numera har sin bas i Paris, Det Norske Veritas (DNV) i Oslo, Nippon Kaiji Kyokai (NKK) i Tokyo, Japan och American Bureau of Shipping (ABS) i Houston, USA.⁴ Dessa sex sällskap tillhör de största men är långt ifrån de enda. Det tycks råda viss oklarhet angående hur många klassningssällskap det egentligen finns, flera källor

² Bergsjö, Klassifikasjonsselskapers Ansvar, s. 39.

³ www.lloydsregister.se

⁴ Enligt Bergsjö stod dessa sex sällskap i början av 80-talet tillsammans för klassningen av 90% av världens handelsflotta, se Bergsjö, Klassifikasjonsselskapers Ansvar, s. 7.

uppger dock att det finns cirka 50 organisationer i världen som betecknar sig själva som klassningssällskap.⁵

Klassningssällskapen uppstod från början som ett svar på försäkringsgivares behov av tillförlitlig objektiv information om de fartyg som de stod i begrepp att försäkra. Ju högre klass ett fartyg tilldelades desto lägre blev försäkringspremien. Systemet med fartygsklassning drev därmed redan från början på utvecklingen mot förbättrad sjösäkerhet eftersom möjligheten att få lägre försäkringspremie var ett viktigt incitament för redarna att höja standarden på sina fartyg.

Från början bestod verksamheten i klassningssällskapen uteslutande av klassning av handelsfartyg men har i många fall utvecklats till att idag omfatta klassning och certifiering av en mängd olika saker både inom sjöfartsbranschen och inom andra områden. Lloyds register beskriver till exempel idag sig själva som en "risk management"-organisation.⁶ Här skall dock på grund av uppsatsens inriktning helt fokuseras på den ursprungliga verksamheten – klassning av fartyg.

Genom sin mångåriga verksamhet har klassningssällskapen samlat på sig stora kunskaper när det gäller fartygsdesign och sjösäkerhet och är idag, som sagts, en viktig källa till kunskap inom dessa områden.

4.1.2 Fartygsklassning

Klassningssällskapen kopplas in redan då ett fartyg befinner sig på ritbordet. Det varv som ska bygga fartyget ingår avtal om klassning med ett klassningssällskap som granskar ritningarna och avgör om det fartyg de beskriver uppfyller klassens regler. De följer sedan byggandet av fartyget på varvet.

Klassningssällskapet kontrollerar att fartyget byggs i enlighet med gällande regler och att ritningarna följs. Vidare kontrollerar och godkänner sällskapet byggnadsmaterial och komponenter⁷ samt övervakar resultatet av olika tester. Då fartyget är färdigbyggt och blivit godkänt utfärdas klasscertifikat och fartyget förs in i det aktuella sällskapets register.⁸

Då fartyget levereras till redaren ingås avtal mellan redaren och klassningssällskapet om fortsatt klassning. För att behålla sin klass måste fartyget med visst intervall med godkänt resultat genomgå ett antal olika besiktningar. Fartyget skall dels genomgå årliga besiktningar och dels vad som på engelska kallas "special periodical surveys" de senare genomförs med några års mellanrum och är mycket omfattande medan de årliga besiktningarna är mindre till sin omfattning. Det kan tilläggas att besiktningarna dessutom ökar i omfattning i takt med att fartyget blir äldre. Utöver dessa besiktningar är redaren dessutom, för att fartyget skall få behålla sin klass, skyldig att låta klassningssällskapet besiktiga fartyget då skrov, maskin eller

⁵ Se till exempel http://www.iacs.org.uk/_pdf/Class_WhatWhy&How.PDF och det amerikanska rättsfallet Otto Candies, L.L.C v. Nippon Kyokai Corp.

⁶ www.lloydsregister.se

⁷ Många företag som levererar delar till fartyg marknadsför sina produkter såsom godkända av visst klassningssällskap.

⁸ Bergsjö, Klassifikasjonsselskapers Ansvar, s. 10.

annan utrustning skadats eller i övrigt modifierats på ett sådant sätt att det påverkar eller kan tänkas påverka fartygets uppfyllelse av klassningsreglerna.⁹

De villkor som fartyget måste leva upp till för att erhålla respektive behålla sin klass är regler som utformats av respektive klassningssällskap. Det poängteras från klassningssällskapets sida ofta att det faktum att ett fartyg erhållit klass inte ska ses som någon garanti från klassningssällskapets sida om att fartyget skulle vara sjövärdigt. Istället menar man att det faktum att ett fartyg har klass bara innebär att det befunnits uppfylla det aktuella klassningssällskapets regler för att erhålla klass av detsamma.

I princip alla handelsfartyg är idag klassade. Fartygets klass är fortfarande en viktig informationskälla för försäkringsgivare vilka i mycket stor utsträckning förlitar sig på klassningssällskapets utlåtanden. Bland villkoren för försäkring av fartyg ingår i princip undantagslöst att fartyget för att omfattas av försäkringsskyddet måste vara klassat. Försäkringsgivarna är dock långt ifrån ensamma om att förlita sig på ett fartygs klass. Sedan lång tid tillbaka styr de av klassningssällskapen utfärdade klasscertifikaten, som sagt, en mängd olika aktörers handlande. Ett fartygs klass läggs till grund för ett stort antal avtal som ingås mellan dess redare och andra personer. Det handlar till exempel om borgenärer som beviljat redaren kredit mot pant i fartyget, befraktare, fartygsköpare och lastägare.

Det skulle för dessa personer liksom för försäkringsgivarna vara förenat med stora praktiska svårigheter och stora kostnader att själva undersöka fartygets skick. Dels krävs för en sådan undersökning ett stort mått av kunskap och dels kan det vara svårt att få tillgång till ett fartyg då dessa oftast befinner sig ute till havs. Även om det varit möjligt för dessa personer att själva undersöka skicket på det fartyg angående vilket de står i begrepp att ingå avtal skulle resultatet av dessa undersökningar inte bli lika tillförlitliga som resultatet av de besiktningar som utförs av klassningssällskapen. Detta då klassningssällskapens klassning av ett fartyg är en ständigt pågående process, inte bara en enda besiktning.

Klassningssällskapen fyller alltså en mycket viktig funktion inom sjöfartsnäringen. Deras klassning av fartyg underlättar ingåendet av en mängd olika avtal utan vilka redaren varit förhindrad att bruka fartyget. Lika viktigt är att detta i sin tur innebär en ständig utveckling mot bättre sjösäkerhet.

4.1.3 IACS

International Association of Classification Societies (IACS) grundades 1968. Dess syfte är att tillse att klassningssällskapets regler och arbete håller tillräckligt hög kvalitet. Deras arbete omfattar både främjandet av sjösäkerhet och förebyggande av havsförorening i form av utsläpp från fartyg.

IACS's regler motverkar dessutom "forumshopping" när det gäller klassningssällskap. Klassningssällskapen är, trots att de idag ofta bedrivs i bolagsform, enligt egen uppgift inte vinstdrivande. Något som ofta påpekas i litteraturen är att de trots detta konkurrerar om kunderna. Precis som vanliga företag lever de på sina kunder. Alla redare vill ha sina fartyg klassade och det anses därför finnas en risk att mindre strikta klassningssällskap skulle få fler kunder än andra.

⁹ Miller, Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law, s. 3.

IACS har tio medlemmar varibland återfinns alla de sex sällskap som ovan sagts tillhöra de största. Utöver dessa sex klassningssällskap hör till IACS's medlemmar China Classification Society (CCS), Korean Register of Shipping (KR), Russian Register of Shipping (RS) och Registro Italiano Navale (RINA).¹⁰

4.2 Den offentliga funktionen

Trots att klassningssällskapens privata funktion, på det sätt som beskrivits ovan, i hög grad bidrar till en högre grad av sjösäkerhet är det ursprungliga syftet att tillvarata ekonomiska intressen. Den offentliga funktionen handlar istället primärt om sjösäkerhet och att skydda liv.¹¹

I Sverige är det Sjöfartsverket, vilket är en statlig myndighet, som har det primära ansvaret för främjande av sjösäkerheten. I detta uppdrag ingår uppgifter som att inspektera fartyg och i de fall det inspekterade fartyget lever upp till gällande standard utfärda olika certifikat. Sjöfartsverket har valt att delegera utfärdandet av vissa certifikat och de inspektioner och besiktningar som föregår utfärdandet av desamma till ett antal klassningssällskap. Ett EG-direktiv¹² reglerar vilka kriterier ett klassningssällskap skall uppfylla för att det skall anses vara behörigt att å statens vägnar utföra den här sortens uppgifter.

Svenska sjöfartsverket har ingått avtal¹³ med fem olika klassningssällskap vilka bemyndigats att för sjöfartsverkets räkning utfärda de aktuella certifikaten. Detta bemyndigande omfattar endast de fartyg som sällskapet klassat inom ramen för sin privata funktion. De fem sällskapen är ABS, DNV, BV, GL och LR.¹⁴ Till de besiktningar och utfärdande av certifikat som delegerats till de aktuella klassningssällskapen hör bland annat sådana som utförs respektive utfärdas på grund av bestämmelserna i SOLAS¹⁵ och MARPOL¹⁶.

Genom de avtal som de fem klassningssällskapen ingått med sjöfartsverket har de dessutom åtagit sig att till sjöfartsverket, utan dröjsmål, rapportera alla fartyg som är i trafik trots att de uppvisar fel eller brister som skulle kunna påverka sjövärdigheten eller sjösäkerheten i allmänhet eller i övrigt avviker från de regler som uppställs i internationella konventioner och lagar, nationella lagar och regler eller klassningssällskapets egna regler. De är skyldiga att rapportera in sådan upptäckter oavsett på vilket sätt de upptäckt felen eller bristerna.¹⁷

I sammanhanget kan nämnas att vissa länder som saknar egen sjöfartsmyndighet delegerat hela tillsynen av landets sjöfart till klassningssällskap.

¹⁰ www.iacs.org.uk

¹¹ Honka, The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, s. 2.

¹² Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationens verksamhet i förbindelse därmed som är implementerat i svensk rätt genom sjösäkerhetslagen SFS 2003:364.

¹³ Dessa avtal med bilagor finns publicerade på sjöfartverkets hemsida, www.sjofartsverket.se.

¹⁴ www.sjofartsverket.se

¹⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea.

¹⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

¹⁷ Se Annex II till avtalen mellan klassningssällskapen och sjöfartsverket, punkten 5.

5 Klassningssällskapens kontraktuella ansvar

5.1 Ansvaret gentemot privata avtalsparter

5.1.1 Avtalsparter

Till ansvaret gentemot privata avtalsparter hör ansvaret gentemot varv och redare. Även ansvar gentemot varvets och redarens respektive försäkringsgivare kan i vissa situationer falla in under denna rubrik. I förhållande till avtalet mellan klassningssällskap och redare eller varv är dessa försäkringsgivare naturligtvis att betrakta som tredje män men då det försäkrade fartyget skadas eller förliser och försäkringsgivaren ersätter försäkringstagaren (varvet eller redaren) för denna skada inträder försäkringsbolaget i den skadelidandes rätt. Om försäkringsgivaren skulle anse att klassningssällskapet bär ansvaret för det inträffade försäkringsfallet och därför väljer att kräva ersättning av detsamma gör det alltså det såsom en kontraktspart.

5.1.2 Ansvarstypen

Då man har att utreda vilket ansvar klassningssällskapen bär gentemot sina avtalsparter är den första frågan man har att besvara vad för slags avtal det är frågan om. Olika avtalstyper innebär olika rättigheter och skyldigheter för uppdragsgivare och uppdragstagare.

Då det saknas lagregler som explicit behandlar frågan om vilket ansvar klassningssällskapen bär gentemot sina avtalsparter¹⁸ får man se till vilka regler som gäller för ansvar i liknande avtal. Avtalet mellan redare eller varv torde kunna jämföras med de avtal där uppdragstagaren anses ha ett så kallat rådgivaransvar eller informationsansvar.

Till de kategorier av uppdragstagare som genom avtal med uppdragsgivaren åtar sig ett rådgivnings- eller informationsansvar räknas ett antal yrkesgrupper vars uppdrag har stora likheter med klassningssällskapens uppdrag. Till de uppdragstagare som genom avtal med uppdragsgivaren anses ådra sig ett rådgivnings- eller informationsansvar räknas bland annat advokater, revisorer, placeringsrådgivare såsom till exempel banker, olika slags mäklare, värderingsmän och besiktningsmän. Klassningssällskapen har så pass mycket gemensamt med de båda senare att det inte borde vara orimligt att anta att det ansvar som klassningssällskapen bär gentemot sina uppdragsgivare också är att anse som ett rådgivnings- eller informationsansvar.

Anledningen till att här talas om både rådgivnings- och informationsansvar är att dessa båda ansvarstyper är så starkt förknippade med varandra och svåra att klart särskilja från varandra att de i doktrin oftast behandlas i ett sammanhang. Även när det gäller klassningssällskapens ansvar tycks båda ansvarstyperna vara representerade varför något försök till uppdelning inte heller görs här.

¹⁸ Klassningssällskapens kontraktuella ansvar gentemot det allmänna är reglerat i både på EG-nivå och i svensk lagstiftning.

5.1.3 Rättskällor

Den enda generella lagregleringen av rådgivares och informationsgivares ansvar i förhållande till uppdragsgivare är de ålderdomliga reglerna i handelsbalkens artonde kapitel. Dessa regler ger dock ingen större ledning då det är frågan om en modern rådgivares eller informationsgivares ansvar, dels är de inte speciellt utförliga och dels är de i stora delar avsedda för helt andra relationer än den mellan en rådgivare eller informationsgivare och dennes uppdragsgivare. Då det gäller generella regler för rådgivnings- och informationsansvar är man därmed i princip helt hänvisad till rättspraxis och olika analogislut från närliggande lagstiftning.

För vissa uppdragstagare är ansvaret gentemot uppdragsgivaren reglerat i speciallagstiftning. Så är till exempel fallet med uppdragstagare som ägnar sig åt finansiell rådgivning i relation till konsumenter,¹⁹ fastighetsmäklares ansvar,²⁰ försäkringsmäklares ansvar²¹ och revisorers ansvar.²² Dessa råd- och informationsgivares ansvar är en naturlig utgångspunkt då man ska försöka fastställa generella regler för rådgivnings- och informationsansvar.

De lagregler som styr de uppräknade personernas ansvar är dock långt ifrån de enda som i doktrin föreslagits kunna ligga till grund för analogislut när det gäller generella regler för rådgivnings- och informationsansvar. Av dessa andra lagar kan nämnas 8:4 rättegångsbalken, 2§ Lagen om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område, 3:3 skadeståndslagen och kommissionslagen.²³

Av dessa lagar och den allt mer omfattande rättspraxis som finns på området har i doktrinen sammanställts, i vart fall något så när, generella regler för rådgivnings- och informationsansvar.²⁴ Vad dessa innebär och hur de kan appliceras på klassningssällskapen skall redogöras för nedan.

5.1.4 Rådgivar- och informationsansvar för klassningssällskap

5.1.4.1 Ansvarsgrund

Först kan konstateras att rådgivar- och informationsansvaret är ett culpaansvar. Det är ytterst ovanligt att rådgivare eller informationsgivare lämnar några garantier avseende lämnat råd eller lämnad information. Det är inte heller rimligt att ålägga rådgivare och informationsgivare ett strikt ansvar för de negativa effekter som av dem lämnade råd eller lämnad information skulle kunna åsamka uppdragsgivaren. Såsom betalda uppdragstagare är det inte heller rimligt att helt undanta rådgivare och informationsgivare från ansvar för negativa effekter som drabbar uppdragsgivaren på grund av bristfälliga råd eller bristfällig eller oriktig information. Deras ansvar blir således ett culpaansvar.

¹⁹ Lag (2003:862) om finansiell rådgivning till konsumenter.

²⁰ Fastighetsmäklarlag (1995:400).

²¹ Lag (1989:508) om försäkringsmäklare.

²² Revisionslag (1999:1079).

²³ Se till exempel Ramberg, Kontraktstyper s. 124 f.

²⁴ Det kan noteras att Hellner, som är en av dem som behandlat rådgivar- och informationsansvar, skiljer på personliga uppdrag och företagsuppdrag, klassningssällskapens uppdrag räknas till de senare. Han menar att analogislut från de aktuella lagarna främst kan göras då det handlar om personliga uppdrag medan det enligt honom är mera tveksamt huruvida samma analogier kan dras då det är frågan om företagsuppdrag, se Hellner, Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt, 1 häftet, s. 200 ff.

5.1.4.2 Förutsättningarna

Rådgivarens eller informationsgivarens ansvar kan sägas bestå av tre olika delar.²⁵ För det första har han att sätta sig in i frågan under vilka förutsättningar uppdragsgivaren avser att tillägna sig det råd eller den information som han har i uppdrag att förmedla. Den andra delen består i vad som brukar kallas för uppdragstagarens metodansvar. Den tredje delen slutligen är vad som brukar kallas för ”den pedagogiska plikten”. Visserligen torde det i domstol oftast bli frågan om en helhetsbedömning²⁶ men i en redogörelse som denna finns det anledning att titta på varje del för sig.

Att det i uppdragstagarens ansvar ingår att sätta sig in i frågan under vilka förutsättningar som uppdragsgivaren skall tillägna sig den aktuella rådgivningen eller informationen innebär att uppdragsgivaren inför sitt uppdrag skall sätta sig in i uppdragsgivarens behov av den rådgivning eller information som avtalet mellan dem rör. Han skall också göra klart för sig hur och till vad uppdragsgivaren avser att använda den aktuella rådgivningen eller informationen. Till detta räknas att ta reda på om uppdragsgivaren avser att använda den aktuella rådgivningen eller informationen som underlag för fattandet av något beslut och i så fall vilket slags beslut det handlar om.²⁷

Denna första del av ansvaret är inte helt oproblematisk då det gäller avtalet mellan ett klassningssällskap och dess uppdragsgivare. Från början utnyttjade, som sagts ovan, redarna klassningssällskapens tjänster uteslutande för att få bättre försäkringsvillkor. Klassningssällskapen tycks hålla fast vid att det bara är för detta ändamål de förmedlar de råd och den information de gör. Från deras håll poängteras ofta att det faktum att ett fartyg erhållit klass på inget sätt skall tolkas som att det skulle innebära att fartyget är sjövärdigt, utan endast innebär att fartyget vid besiktning befunnits motsvara det aktuella klassningssällskapets krav för klassning. Det hela blir dock här lite motsägelsefullt. Anledningen till att försäkringsbolagen kräver att de fartyg de ska försäkra är klassade är just att de vill ha något slags kvitto på att fartyget är sjövärdigt.

Det kan inte sägas råda någon tvekan om att klassningssällskapen är fullt medvetna om att de av dem utfärdade klasscertifikaten har betydligt bredare användningsområde än så och dessutom i mycket stor utsträckning begagnas av olika tredje män. Klasscertifikaten läggs, som sagts ovan, till grund för ett antal olika slags avtal som ingås mellan redaren och dennes kontraktsparter. Det torde dessutom inte vara helt omotiverat att anta att varv och redare, om inte annat på grund av den stora kunskap i ämnet som de vet att klassningssällskapen besitter, betraktar klassningen som ett sätt att bekräfta att det klassade fartyget är sjövärdigt.

5.1.4.3 Metodansvaret

Metodansvaret handlar om det sätt på vilket uppdraget skall utföras. I uppdragstagarens ansvar ingår att vid utförandet av uppdraget begagna sig av viss metod.

Att uppdragstagare som genom sitt uppdrag åtagit sig ett rådgivar- eller informationsansvar har ett metodansvar innebär samtidigt att de inte har något resultatansvar. Detta innebär i sin tur att uppdragstagaren inte ansvarar för att givna råd och lämnad information är riktiga. Att

²⁵ Ramberg, Kontraktstyper, s. 125.

²⁶ Ingvarsson, Rådgivningsansvar och medvållande, s. 568.

²⁷ Ramberg, Kontraktstyper, s. 125.

hålla en rådgivare som ger råd inför framtida handlingar ansvarig för att situationen utvecklar sig på det sätt som han antagit faller på sin egen orimlighet, ingen kan lämna några garantier om framtiden.²⁸ Detta att ansvaret inte är något resultatansvar gäller också för information om sådant som inträffat i förfluten tid.²⁹ Uppdragstagaren ansvarar alltså inte för att resultatet är riktigt utan bara för att han använt rätt metoder för att komma fram till det.

Ett exempel på detta återfinns i rättsfallet NJA 1987 s. 692. I fallet hade en kreditgivare som förlitat sig på en felaktig fastighetsvärdering och genom detta drabbats av ren förmögenhetsskada stämt det företag där den värderingsman som utfört den aktuella värderingen var anställd. Det värde som denne värderingsman åsatt fastigheten var betydligt högre än det som senare befanns ha varit det verkliga värdet. Domstolen uttalade bland annat: ”Betydande avvikelse mellan värderingsmannens egen uppskattning och vad som i efterhand visar sig vara fastighetens riktiga värde måste tillåtas utan att en värderingsman kan anses ha förfarit försumligt.” Det avgörande för frågan om värderingsmannen förfarit försumligt menade domstolen istället vara att han innan han utfärdade värderingsintyget borde ha kontrollerat vissa fakta, på vilka ha grundade sin värdering, mer noggrant.

Så länge uppdragstagarens subjektiva bedömning av läget inte är helt orimlig blir han alltså inte ansvarig på grund av en felaktig subjektiv bedömning. Uppdragstagaren blir således i princip ansvarig först då det kan konstateras att han inte gjort de undersökningar och efterforskningar som en yrkesman i hans position borde gjort.³⁰

Vad är det då för metod som uppdragstagaren skall använda vid utförandet av sitt uppdrag? I den utsträckning uppdragsgivaren givit några instruktioner för uppdragets utförande innebär metodansvaret att uppdragstagaren har att vid uppdragets utförande rätta sig efter dessa instruktioner. Det torde vara ytterst ovanligt att ett varv eller en redare försöker instruera ett klassningssällskap angående hur de senare skall utföra besiktning och klassning av ett fartyg. Än ovanligare torde det vara att ett klassningssällskap *låter sig instrueras* angående det sätt på vilket de borde utföra besiktning och klassning av ett fartyg. Detta sätt att bestämma uppdragstagarens metodansvar är därmed i princip inte tillämpligt då det gäller klassningssällskap.

Om inga speciella instruktioner givits eller om givna instruktioner är ofullständiga skall uppdragstagaren utföra sitt uppdrag på ett fackmannamässigt sätt.³¹ För flera av de olika personer som kan ådra sig rådgivar- eller informationsansvar finns branschregler vilka uppdragsgivarna har att beakta och följa. Till dessa grupper hör till exempel revisorerna som måste följa god revisions sed och advokater som har den goda advokatseden att hålla sig till. När det gäller klassningssällskap finns det så pass få sådana i världen att det är tveksamt om man överhuvudtaget kan tala om en bransch i fråga om fartygsklassning. Det finns ett enormt antal klassade fartyg men dessa är på det stora hela klassade av ett väldigt litet antal olika klassningssällskap. Eventuellt skulle man för ledning kunna se till IACS's regler.

Som sagts ovan torde det i princip inte förekomma att varv eller redare instruerar ett klassningssällskap angående hur detta skall utföra besiktning och klassning av ett fartyg. Som en variant av detta sätt att avgöra innebörden av klassningssällskapets metodansvar skulle man kunna tänka sig att använda innehållet i avtalet mellan varv eller redare och

²⁸ Ramberg, Kontraktstyper, s. 126.

²⁹ Ramberg, Kontraktstyper, s. 126.

³⁰ Kleineman, Rådgivares informationsansvar, s. 190.

³¹ Ramberg, Kontraktstyper, s. 126.

klassningssällskap vilka visserligen är standardavtal utformade av klassningssällskapen ensamma men ändå, i vart fall i viss mån, eventuellt skulle kunna sägas ge uttryck för en gemensam partsvilja. Dessa avtal är emellertid inte speciellt utförliga när det gäller frågan om på vilket sätt klassningssällskapets plikter skall fullgöras och ger därför ringa ledning.³²

Som utgångspunkt torde man istället kunna utgå från att klassningssällskapens metodansvar utgörs av respektive sällskaps egna allmänna regler. Detta är en lösning som förespråkas i både doktrin³³ och praxis. Ett exempel på det senare är det amerikanska rättsfallet *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*.³⁴ Domstolen uttalade där att ett klassningssällskap genom att åta sig att klassa ett fartyg tar på sig två plikter. Den första av dessa plikter skulle vara att besiktiga och klassa fartyget i enlighet med sällskapets egna regler och den andra att iaktta tillräckligt noggrannhet vid besiktningen av fartyget och att informera redaren om fel som upptäckts.

I klassningssällskapens allmänna regler anges till exempel vilka besiktningar som skall genomföras, när detta skall ske och omfattningen av respektive besiktning. Det skall dock noteras att även redaren bär ett ansvar för att de aktuella besiktningarna blir genomförda. Besiktningarnas omfattning torde emellertid uteslutande vara klassningssällskapets ansvar.

Ett problem med att låta klassningssällskapens egna allmänna regler utgöra ramen för deras metodansvar är möjligheten att dessa regler är olämpligt utformade. Det måste dock sägas råda en stark presumtion att reglerna är lämpligt utformade.³⁵ Klassningssällskapens regler är som sagts ovan en produkt av många års forskning och erfarenheter. Man måste dessutom tillåta viss felmarginal då ny forskning skall omsättas i praktiken. Det måste dock finnas någon gräns för hur olämpligt reglerna får lov att vara utformade. För att få svar på frågan om ett klassningssällskaps regler är direkt olämpliga torde man, trots det ringa antalet sällskap, kunna jämföra dem med andra sällskaps regler. Man torde också kunna hämta ledning hos IACS. Problemet torde dock som redan konstaterats inte vara så stort i praktiken.

Det finns ett antal olika sätt på vilka ett klassningssällskap kan misslyckas med att fullgöra sitt metodansvar. En första kategori omfattar de fall då ett fartyg meddelas klass trots att det inte uppfyller de av sällskapet uppställda kriterierna för erhållande av klass. Hit räknas först det fallet att besiktningsmannen inte uppdagat fel eller brister som han borde ha uppmärksammat. Hit hör också det fall då fartyget får behålla sin klass trots att erforderlig besiktning inte genomförts. Ett tredje fall är att klassningssällskapets besiktningsman missförstått eller feltolkat sällskapets regler för klassning och därför meddelar det besiktigade fartyget klass trots att det egentligen inte motsvarar sällskapets krav för klassning.

En andra kategori omfattar den sortens misstag som leder till att ett fartyg nekas klass eller förlorar en gång erhållen klass trots att det uppfyller klassningssällskapets villkor för erhållande av klass.

Att det är klassningssällskapens regler som avgör vari metodansvaret består innebär att klassningssällskapet inte blir ersättningsansvarigt för att ha åsidosatt sitt metodansvar med mindre än att uppdragsgivaren drabbats av en skada som berott på ett fel, som om det upptäckts hade inneburit att fartyget förlorat sin klass. Det aktuella felet måste dessutom ha

³² Bergsjö, *Klassifikasjonsselskapers Ansvar*, s. 36 f.

³³ Se t.ex. Bergsjö, *Klassifikasjonsselskapers Ansvar*, s. 37.

³⁴ *Great American Insurance Company v. Bureau veritas*, 338 Fsupp. 999, 1972 A.M.C. 1455.

³⁵ Braekhus, *Klassifikasjonsselskapers ansvar*, inledning till Sjörettsseminaret våren 1965, s. 9.

förelagt vid den senaste besiktning som var av sådan omfattning att besiktningsmannen, om han utfört besiktningen på ett riktigt sätt, borde ha upptäckt det.³⁶

5.1.4.4 Den pedagogiska plikten

Den pedagogiska plikten handlar om det sätt på vilket råd eller information skall förmedlas till uppdragsgivaren, rådet eller informationen skall förmedlas på ett lämpligt sätt. Ett lämpligt sätt är ett sätt genom vilket den aktuella uppdragsgivaren förstår innebörden av och kan tillägna sig den förmedlade informationen. Det handlar alltså inte om att presentera rådet eller informationen på ett sådant sätt att en normal uppdragsgivare förstår och kan tillägna sig det/den utan om att presentera det man har att förmedla på ett sådant sätt att just den uppdragsgivare som uppdragstagaren åtagit sig att bistå i det aktuella fallet förstår och kan tillägna sig det/den.³⁷

Uppdragstagaren skall dessutom informera sin uppdragsgivare om hur han bar sig åt för att inhämta den aktuella informationen och hur han resonerat då han utifrån den information han inhämtat formulerade det råd eller den information som han sedan förmedlade till uppdragsgivaren. Detta att uppdragsgivaren skall informera uppdragsgivaren om hur han funnit informationen och varför han valt att presentera den på det sätt han gjort har två olika funktioner. Dels ger det uppdragsgivaren en reell möjlighet att på ett riktigt sätt utvärdera det råd eller den information han mottagit från uppdragsgivaren och dels fungerar det som en form av ansvarsbegränsning för uppdragstagaren. Uppdragsgivaren vet då precis vad uppdragstagaren gjort och därmed också vad han inte gjort.³⁸ Uppdragstagaren skall dessutom, om han förstår att uppdragsgivaren tänker lägga den aktuella informationen till grund för beslut han har att fatta, och den information han lämnat inte är hundra procentigt tillförlitlig, informera uppdragsgivaren om detta.³⁹

Till uppdragstagarens pedagogiska plikt hör också en skyldighet att tillhandahålla riskinformation. Det handlar här närmast om en plikt att informera om de risker som är förknippade med att förlita sig på den givna informationen eller det givna rådet. Ett exempel på uppdragstagarens plikt att tillhandahålla en riskanalys ges i NJA 1997 s.65 där en besiktningsman informerat sin uppdragsgivare om att det saknades ventilation vid takfoten. Högsta domstolen menade att besiktningsmannen var skyldig att förklara för uppdragsgivaren att avsaknad av sådan ventilation kunde leda till rötskador. Det var alltså inte nog att informera om det faktum att ventilationen saknades, informationen skulle även ha omfattat uppgifter om vilka risker som var förknippade med detta tillstånd. Även riskinformationen skall anpassas efter den specifika uppdragsgivaren.⁴⁰ Ju mer insatt uppdragsgivaren är desto mindre omfattande behöver riskinformationen vara.

Klassningssällskapens avtalsparter, varv och redare, torde i allmänhet ha lätt för att förstå och tillägna sig den information som klassningssällskapen försöker förmedla till dem. De är i allmänhet väl insatta i de frågor som det handlar om och har vana av att ta emot och utvärdera information av det aktuella slaget.

³⁶ Honka, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, s. 12.

³⁷ Kleineman, *Rådgivares informationsansvar*, s. 188.

³⁸ Ramberg, *Kontraktstyper*, s. 128.

³⁹ Ramberg, *Kontraktstyper*, s. 128.

⁴⁰ Ramberg, *Kontraktstyper*, s. 129.

När det gäller klassningssällskapens skyldighet att tillhandahålla riskinformation torde omfattningen av denna bero på vad för slags defekt det är frågan om. Både varv och redare har i allmänhet så pass stora kunskaper i ämnet att de ofta själva inser vilka risker som är förknippade med ett visst tillstånd. De risker som varv eller redare kan antas känna till behöver inte klassningssällskapet informera om. När det gäller mera avancerade frågor som varv och redare inte kan antas vara lika bevandrade i har dock klassningssällskapen en skyldighet att tillhandahålla riskinformation.

Ett större problem torde här vara de tredje män som med klassningssällskapens vetskap förlitar sig på den information som de senare förmedlar till sina kontraktsparter, varv och redare. Frågan är om denna vetskap innebär en utvidgning av den pedagogiska plikten på så sätt att man av klassningssällskapen skulle kunna kräva att de förmedlade sin information på ett sådant sätt att också dessa tredje män kan förstå och tillägna sig den. Om klassningssällskapen i tillräcklig grad för dessa tredje män klargör att den aktuella informationen inte är avsedd för dem borde det dock anses ligga helt på de senares ansvar att själva tolka informationen efter eget huvud.

5.1.4.5 Kravet på orsakssamband

Att rådgivaren eller informationsgivaren genom oaktsamhet eller uppsåt åsidosatt någon del av det ovan beskrivna ansvaret och att uppdragsgivaren samtidigt drabbats av skada är inte nog för att uppdragstagaren skall kunna hållas ansvarig för den inträffade skadan. För att uppdragstagaren skall kunna hållas ansvarig krävs ett tillräckligt starkt orsakssamband mellan uppdragstagarens culpösa handlande och den skada som drabbat uppdragsgivaren, kort sagt det krävs adekvat kausalitet.

För att det skall anses föreligga adekvat kausalitet i dessa sammanhang krävs att den culpöst utförda rådgivningen eller informationsgivningen haft en bestämmande inverkan på uppdragsgivarens handlingar och att det är genom den handling eller de handlingar som föranleddes av rådet eller informationen som uppdragsgivaren lidit skada. För att ersättningsskyldighet skall föreligga krävs att uppdragstagaren kan visa att han inte handlat på det sätt han nu gjort om det inte varit för det råd eller den information han erhöll från uppdragstagaren.⁴¹ Det krävs alltså först och främst att det fanns ett alternativt handlingssätt. Vidare krävs det att uppdragsgivaren utan det aktuella rådet eller den aktuella informationen valt ett alternativt handlingssätt och det krävs slutligen att detta andra handlingssätt inte skulle ha skadat uppdragsgivaren på det sätt som det handlingssätt han nu faktiskt valde gjorde.

Ett klassningssällskaps klassning av ett fartyg torde i princip alltid ha en bestämmande inverkan på både varvs och redares handlingssätt. Huruvida ett fartyg meddelats klass eller inte kan sägas styra varvs och redares handlingssätt på två olika sätt. Det första handlar om alla de avtal som varv och redare ingår med olika personer vilka är villkorade av att fartyget är klassat. Varv och redare är därmed i praktiken mer eller mindre förhindrade att utnyttja fartyget om det inte är klassat.

Det andra sättet på vilket ett fartygs klassning styr varvs och redares handlingssätt är genom att varv och redare kan tolka det faktum att ett fartyg är klassat som att det också är sjövärdigt. Att klassningssällskapen hävdar att det faktum att ett fartyg är klassat inte innebär att klassningssällskapet befunnit det vara sjövärdigt utan bara att det vid besiktning befunnits

⁴¹ Kleineman, Rådgivares informationsansvar, s. 199 f.

uppfylla sällskapets villkor för klassning kan inte hindra att en redare studerar klassningssällskapets regler och kommer fram till att ett fartyg som uppfyller sällskapets villkor för klassning också är sjövärdigt. Om klassningssällskapet nekar ett fartyg klass kommer varv eller redare alltså att åtgärda de påpekade bristerna dels för att uppfylla villkoren i olika avtal och dels för att han inte vill riskera att ha ett fartyg i trafik som inte är sjövärdigt.

Både varv och redare rättar sig alltså i princip undantagslöst efter det som klassningssällskapen säger. Det finns dessutom i dessa sammanhang i princip alltid ett alternativt handlingsätt. Ett varv kan alltid välja mellan att fortsätta bygget så som man påbörjat det eller att göra förändringar i konstruktionen, utföra fler tester eller hoppa över planerade sådana. En redare kan alltid välja mellan att behålla sitt fartyg i trafik eller att ta det ur trafik för reparation eller ombyggnad.

5.1.4.6 *Specialistansvar*

I tillägg till det som redogjorts för ovan har det ansetts föreligga en skillnad mellan vad som skulle kunna kallas för generalistens ansvar och det som skulle kunna kallas för specialistens ansvar.⁴² Ansvar skulle då vara strängare för en specialist än för en generalist. Detta strängare ansvar torde dock inte vara för handen med mindre än att uppdragstagaren utåt gett uttryck för specialiseringen.⁴³

Klassningssällskapen är i högsta grad specialister inom sitt område. Deras kunskap när det gäller fartygskonstruktion och sjösäkerhet är bred men också djupgående, inom klassningssällskapens organisation finns, som sagts ovan, en mycket omfattande kompetens samlad. Kompetens som den enskilde besiktningsmannen i stor utsträckning torde ha tillgång till. Det kan inte heller sägas annat än att klassningssällskapen ger uttryck för denna specialisering utåt. Detta innebär att klassningssällskapen borde höra till de uppdragstagare som anses ha ett så kallat specialistansvar.

5.1.4.7 *Påföljder*

En möjlig påföljd då en uppdragsgivare som genom ett avtal påtagit sig rådgivar- eller informationsansvar brutit i sina plikter är nedsättning av arvudet. Denna påföljd kan dessutom kombineras med skadestånd⁴⁴ som är den vanligaste påföljden. Man skulle också kunna tänka sig att uppdragsgivaren har rätt att häva avtalet. Denna påföljd blir dock oftast inte aktuell i praktiken eftersom fel av det aktuella slaget oftast upptäcks i efterhand.⁴⁵ Om det avtal som ingåtts gäller för en längre tid kan man dock tänka sig hävning för framtiden.

Alla dessa tre varianter torde kunna aktualiseras då det gäller klassningssällskaps ansvar gentemot varv och redare.

⁴²Se t.ex. Kleineman, Rådgivares informationsansvar, s. 190 och Honka, The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies s. 12.

⁴³Elfström, Rådgivarens professionsansvar, s. 122, se dock även Gullefors, Ansvar och skadestånd, s. 143 som tycks vara av motsatt uppfattning.

⁴⁴Elfström, Rådgivarens professionsansvar, s. 138 f.

⁴⁵Ramberg, Kontraktstyper, s. 130.

5.1.4.8 *Slutsats*

Klassningssällskapen bär alltså gentemot privata avtalsparter ett rådgivar- eller informationsansvar. Om klassningssällskap på grund av oaktsamhet misslyckas med att leva upp till någon eller några av rådgivar- eller informationsansvarets tre delar kan därmed uppdragsgivaren göra gällande någon av de påföljder som behandlades i föregående stycke.

5.2 **Ansvar gentemot det allmänna**

Det handlar här uteslutande om de fem klassningssällskap vilka på det sätt som beskrivits ovan ingått avtal med sjöfartsverket genom vilka de bemyndigats att för sjöfartsverkets räkning utfärda olika certifikat. Dessa klassningssällskaps ansvar gentemot sjöfartsverket torde i grunden vara att räkna som ett slags rådgivar- eller informationsansvar det också. Vari metodansvaret skulle bestå torde enligt samma resonemang som fördes angående ansvaret gentemot privata avtalsparter kunna utläsas ur avtalet mellan klassningssällskapet och sjöfartsverket samt genom de konventioner i enlighet med vilka som de aktuella certifikaten utfärdas. De fem aktuella klassningssällskapen har emellertid dessutom ett lagstadgat regressansvar gentemot Sjöfartsverket. Eftersom det är frågan om ett regressansvar blir det allmännas ansvar i sammanhanget av intresse.

5.2.1 **Statens ansvar**

Enligt förarbetena till skadeståndslagen är ett beslut som utgör ett led i obligatorisk offentlig kontrollverksamhet beträffande till exempel fartyg att anse som myndighetsutövning.⁴⁶ De uppgifter som sjöfartsverket delegerat till de fem klassningssällskapen måste därmed anses vara myndighetsutövning.

Enligt skadeståndslagen 3:2 skall:

”Staten eller en kommun skall ersätta

1. personskada, sakskada eller ren förmögenhetsskada, som vållats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten eller kommunen svarar, och
2. skada på grund av att någon annan kränks på ett sätt som anges i 2 kap. 3§ genom fel eller försummelse vid sådan myndighetsutövning.”

Staten är fri att i viss omfattning delegera myndighetsutövning till privata rättssubjekt.⁴⁷ Staten svarar i sådana fall för fel som det privata rättssubjektet begår vid myndighetsutövningen.⁴⁸ Ett exempel på detta återfinns i NJA 1991 s.138 där staten dömdes att till en skadelidande utge ersättning för skada som av domstolen ansågs ha vållats av AB Svensk bilprovning.

När det gäller frågan om vad som krävs för att viss person- eller sakskada skall anses ha vållats genom myndighetsutövning hänvisas till det resonemang som förs nedan, under punkten 6.3.2.2, angående klassningssällskaps ansvar gentemot tredje man för person- och

⁴⁶ Proposition 1972:5, s. 499.

⁴⁷ Proposition 1972:5, s. 513.

⁴⁸ Proposition 1972:5, s. 494.

sakskada.⁴⁹ Det kan antas att statens ansvar är minst lika strängt som klassningssällskapens ansvar. Det är eventuellt inte orimligt att anta att staten till och med har ett något strängare ansvar. Som motivering för detta kan anföras det inslag av tvång som är förenat med de aktuella besiktningarna och certifikaten och det faktum att man i ett rättssamhälle torde kunna ha omfattande anspråk när det gäller statens verksamhet.⁵⁰ Inom vissa områden ställs särskilt höga krav på det allmännas kontrollverksamhet, ett sådant område är miljöskyddet.⁵¹ Hit bör till exempel räknas övervakandet av efterlevnaden av MARPOL.

5.2.2 Klassningssällskapens regressansvar

De fem aktuella klassningssällskapens ansvar för fel vid utfärdandet av certifikat som de utfärdar å sjöfartsverkets vägnar har reglerats genom EG:s direktiv 2001/105/EG om ändring av EG:s direktiv 94/57/EG. I den artikel som ersätter den gamla punkten 2 i artikel 6 i direktiv 94/57/EG finns regler som ger staten rätt till regresskrav mot klassningssällskap då staten befunnits vara ersättningskyldig och den handling som föranlett denna ersättningskyldighet har utförts av ett klassningssällskap.

I den nya artikel 6 sägs under punkten 2 b) i) att om en domstol eller skiljenämnd slutgiltigt fastställer att staten har ett ersättningsansvar och ska utge ersättning till de skadelidande för sakförlust eller sakskada, personskada eller dödsfall, och det kan bevisas att förlusten, skadan eller dödsfallet har orsakats av en uppsåtlig handling eller underlåtelse eller grov vårdslöshet från ett klassningssällskaps sida, eller från dess organ, anställda, agenter eller andra som agerar för klassningssällskapets räkning, skall staten ha rätt till ersättning från klassningssällskapet, i den utsträckning som det av domstolen slås fast att den aktuella förlusten, skadan eller dödsfallet vållats av klassningssällskapet.

Enligt punkterna 2 b) ii) och 2 b) iii) i samma artikel ska klassningssällskapet enligt samma modell ersätta staten för ersättning som den dömts att utge om det kan bevisas personskada, dödsfall, sakskada eller sakförlust orsakats av en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse från den erkända organisationens sida, eller från dess anställda, agenter eller andra som agerar för klassningssällskapets räkning. När personskada eller dödsfall orsakats genom försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse får staten enligt punkten 2 b) ii) lov att begränsa det högsta belopp som klassningssällskapet skall betala, denna gräns får dock inte lov att sättas lägre än fyra miljoner euro. Enligt punkten 2 b) iii) får staten också lov att begränsa det högsta belopp som klassningssällskapet skall betala för sakskada eller sakförlust som orsakats genom en försumlig eller vårdslös handling eller underlåtelse. Denna gräns får inte lov att sättas lägre än två miljoner euro.

I alla de fem avtal som sjöfartsverket ingått med de olika klassningssällskapen har man medgett den lägsta gräns som direktivet medger för respektive skadetyper. De avtal som sjöfartsverket ingått med de fem utvalda klassningssällskapen är identiska med varandra.

Det aktuella EG-direktivet har implementerats i svensk rätt genom den nya fartygssäkerhetslagen⁵², där man i det sjunde kapitlets elfte paragraf refererar till den aktuella

⁴⁹ Då klassningssällskapens regressansvar så som ska visas nedan inte omfattar ansvar för ren förmögenhetsskada utelämnas här frågan om Statens ansvar för sådan skada.

⁵⁰ Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, s. 450.

⁵¹ Bengtsson, Det allmännas ansvar, s. 98.

⁵² SFS 2003:364.

artikeln. Där nämns också de möjligheter till begränsning av klassningssällskapets ansvar som redogjorts för strax ovan.

På grund av innehållet i detta direktiv och de avtal som ingåtts mellan de fem klassningssällskapen och sjöfartsverket kan förutsättas att klassningssällskapens inte har något regressansvar när det gäller ersättning som sjöfartsverket skulle kunna tänkas tvingas utge till person som drabbats av ren förmögenhetsskada.

6 Ansvar gentemot tredje man

6.1 Olika kategorier av tredje män

De tredje män gentemot vilka ett klassningssällskap eventuellt skulle kunna bli ersättningsskyldiga kan delas in i två olika kategorier. Den första utgörs av personer som står i kontraktsförhållande till den redare eller det varv som klassningssällskapet ingått avtal om klassning av fartyg med. De personer som skulle kunna tänkas drabbas av skada till följd av klassningssällskapens klassningsåtgärder är till exempel kreditgivare som tagit pant i fartyget, fartygsköpare, befraktare, lastägare, besättningsmedlemmar och passagerare. Av de skäl som förklarats ovan under punkten 5.1.1 räknas här inte in försäkringsgivare, de är visserligen tredje man i förhållande till klassningssällskapet då de drabbas av skada men om de sedan skulle välja att kräva ersättning av klassningssällskapet torde de göra så med samma rätt som en kontraktspart.

Den andra kategorin av tredje män som skulle kunna tänkas drabbas av skada till följd av ett klassningssällskaps klassningsåtgärder är helt utomstående tredje män som inte står i kontraktsförhållande till varken varv, redare eller klassningssällskap. Av naturliga skäl är det väldigt svårt att förutsäga vilka personer som skulle kunna tänkas gå in under denna rubrik. Några exempel skall dock ges, man skulle som en sådan tredje man kunna tänka sig en markägare vid kusten vars strand förorenas vid ett oljeläckage från ett fartyg, vägverket som får en bro sönderkörd av ett fartyg eller ägaren till ett annat fartyg med vilket det klassade fartyget kolliderar till följd av ett fel som skulle föranlett indragning av klasscertifikat om det upptäckts av klassningssällskapets besiktningsmän.

Samma uppdelning återfinns nedan där klassningssällskapens ansvar gentemot tredje man behandlas. Anledning till detta är att de flesta författare som i doktrin uttalat sig i frågan tycks vara överens om att helt utomstående tredje mäns möjligheter att kräva ersättning från ett klassningssällskap borde vara betydligt sämre än motsvarande möjligheter för personer som står i kontraktsförhållande till det varv eller den redare som i sin tur står i kontraktsförhållande till det klassningssällskap som man menar har vållat den aktuella skadan.

Frågan om klassningssällskaps ansvar gentemot de personer som står i kontraktsförhållande med varv eller redare har, efter den svenska skadeståndslagens modell, nedan delats upp utifrån vilken slags skada det är frågan om. Eftersom det främst torde vara redarens avtalsparter som kan tänkas rikta ersättningskrav gentemot klassningssällskap talas nedan mest om redarens avtalsparter. Till skillnad mot frågan om klassningssällskaps ansvar gentemot redarens avtals parter behandlas frågan om klassningssällskaps ansvar gentemot helt utomstående tredje män i ett sammanhang. Detta då materialet angående klassningssällskaps ansvar gentemot dessa personer är betydligt mindre till sin omfattning än materialet angående

klassningssällskaps ansvar gentemot tredje män som står i kontraktsförhållande till varv eller redare.

6.2 Generella argument

6.2.1 Generella argument för ansvar gentemot tredje man

Som generella argument för ett ansvar för klassningssällskapen gentemot tredje man kan anföras skadeståndets reparativa och preventiva funktioner.

6.2.1.1 Skadeståndets reparativa funktion

Skadeståndets reparativa funktion handlar om skadestånd som ett sätt att kompensera den skadelidande för den skada han lidit på grund av den skadevållande handlingen. De flesta av de personer som skulle kunna tänkas kräva ersättning från klassningssällskap på grund av klassningsåtgärder har möjlighet att också kräva ersättning från redaren. I förhållande till många av de tänkbara skadelidande är emellertid redaren berättigad till ansvarsbegränsning.

I sjölagens nionde kapitel återfinns de regler som ger redaren den rätt till ansvarsbegränsning som på engelska kallas ”global limitation”. Ytterligare möjlighet till ansvarsbegränsning finns i sjölagens trettonde kapitel,⁵³ denna ansvarsbegränsning gäller dock endast i förhållande till lastägare. Ett annat exempel på lagregler som ger rätt till ansvarsbegränsning i särskilda förhållanden är femte paragrafen i sjölagens tionde kapitel, där fartygets ägare ges rätt till ansvarsbegränsning för det fall att han i enlighet med det aktuella kapitlets övriga paragrafer befunnits vara ansvarig att utge ersättning för skada som orsakats genom oljeläckage från det fartyg han står som ägare till.

Här kan nämnas att man i doktrin diskuterat huruvida även klassningssällskap skulle ha tillgång till någon slags ansvarsbegränsning, bortsett från den ansvarsbegränsning som de själva söker åstadkomma genom de friskrivningsklausuler som återfinns i alla avtal som klassningssällskap ingår med privata avtalsparter. Frågan tas till exempel upp av Honka som ställer frågan om huruvida klassningssällskapen skulle vara berättigade till något slags ”global limitation” (motsvarande den möjlighet till sådan ansvarsbegränsning som redare har) av sitt ansvar gentemot skadelidande tredje män. Något som han menar inte vara helt uteslutet men å andra sidan inte heller troligt.⁵⁴ Om det, vilket torde vara det troligaste, är så att klassningssällskapen inte har någon möjlighet till ansvarsbegränsning motsvarande den som redare har kan man anta att en eventuell möjlighet för tredje man att hålla klassningssällskap ersättningskyldiga skulle utnyttjas flitigt.

Det kan slutligen konstateras att redarens möjligheter till ansvarsbegränsning och det faktum att inte alla tredje män som skulle kunna anses ha vållats skada genom en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg har någon möjlighet att kräva ersättning från varv eller redare gör att det ur ett reparativt perspektiv måste anses vara motiverat med en ordning där klassningssällskap kan hållas ansvariga gentemot tredje man.

⁵³ Se sjölagen 13:26 och 13:30.

⁵⁴ Honka, *The Classification System and its Problems with special Reference to the Liability of Classification Societies*, s. 4.

6.2.1.2 Skadeståndets preventiva funktion

Skadeståndets preventiva funktion handlar om att klassningssällskap genom möjligheten att bli ersättningskyldiga skulle motiveras att utföra sina besiktningar och certifieringar noggrannare. De flesta är, som sagts ovan, överens om att klassningssällskapens regler håller en godtagbar standard. Frågan är om besiktningssystemet och det sätt på vilket besiktningarna utförs är godtagbara⁵⁵ och om ett skadeståndsansvar gentemot tredje man skulle höja standarden på utförandet av klassningssällskapens uppgifter. Enligt Bergsjö är det tveksamt om ett utökat ansvar skulle påverka kvaliteten på klassningssällskapens arbetssätt.⁵⁶ Det kan dessutom påpekas att klassningssällskapens möjlighet att teckna ansvarsförsäkringar skulle kunna förta den preventiva effekten av ett ansvar gentemot tredje man.

Å andra sidan skulle kunna hävdas att blotta möjligheten att ett utökat ansvar skulle höja standarden på utförandet av klassningssällskapens uppgifter, på grund av det faktum att det faktiskt handlar om något så viktigt som sjösäkerheten, skulle vara tillräckligt för att det ur preventivt perspektiv skulle vara motiverat att låta klassningssällskapen svara gentemot tredje man.

Något som i litteraturen ofta tas upp i detta sammanhang är det faktum att klassningssällskapen konkurrerar med varandra om kunderna. Man menar att detta är ett problem då det skulle kunna leda till ”forumshopping” vad gäller klassningssällskap. Det sällskap som är mest överseende skulle enligt detta resonemang få flest kunder. Till de åtgärder som vidtagits för att motverka detta problem kan räknas tillskapandet av IACS och de regler som dess medlemmar har att respektera. Även om IACS’s medlemmar tillsammans står för klassningen av merparten av världens tonnage klassas dock fortfarande ett stort antal fartyg av klassningssällskap som inte ingår i IACS. Här kan också nämnas det tidigare refererade EG-direktivet⁵⁷ som också innehåller regler avsedda att motverka ”forumshopping”. I detta direktiv återfinns regler för hur klassningssällskapens organisation och verksamhet skall se ut. EG-direktivet träffar dock endast de klassningssällskap som utför fartygsbesiktningar och utfärdar certifikat genom delegation från sjöfartsmyndighet i medlemsstaterna.

Ett ansvar gentemot tredje man kan alltså ur preventiv synpunkt i vart fall inte sägas vara helt omotiverat.

6.2.2 Generella argument mot ansvar gentemot tredje man

6.2.2.1 The floodgate argument

I litteraturen förekommer ett antal generella argument mot att klassningssällskap skulle kunna hållas ansvariga gentemot tredje man. Framst bland dessa märks det som på engelska kallas ”the flood gate-argument”. Det handlar om att man genom att bifalla tredje mans anspråk gentemot klassningssällskap skulle åstadkomma en störtflod av anspråk gentemot

⁵⁵ Honka, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies*, s. 3.

⁵⁶ Bergsjö, *Klassifikasjonsselskapers Ansvar*, s. 58.

⁵⁷ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed.

klassningssällskapen. Detta skulle i sin tur enligt de som för fram detta argument skapa en ohållbar situation vilket antingen skulle innebära att klassningssällskapen för att klara av att täcka dessa ökade kostnader företar en rejäl höjning av sina avgifter eller i värsta fall en total kollaps av systemet med fartygsklassning. Man menar nämligen att det finns en risk att klassningssällskapen i en sådan situation helt enkelt skulle lägga ner sin verksamhet. ”The flood gate-argument” torde ha större bäring ju längre bort från klassningssällskapet som den skadelidande tredje mannen befinner sig.

”The flood gate-argument” är ett något märkligt argument mot ett ersättningsansvar. Det faktum att ett erkännande av ersättningsansvar skulle kunna leda till ett ökat antal ersättningskrav skulle egentligen lika gärna kunna anföras som ett argument *för* ett ersättningsansvar. Ju fler som skulle kunna tänkas åberopa ett sådant ersättningsansvar desto mer motiverat måste ett sådant ansvar anses vara, både ur reparativ och preventiv synpunkt.

6.2.2.2 *Nivån på avgifterna*

Nästa argument handlar om nivån på klassningssällskapens avgifter. Man menar här att det på grund av skillnaden mellan nivån på klassningssällskapens avgifter och nivån på de krav som skulle kunna komma att riktas mot dem skulle vara orimligt att hålla klassningssällskapen ansvariga.⁵⁸ Detta är ett argument som i själva verket anförts mot ett ansvar gentemot klassningssällskapens avtalsparter. Det kan dock antas att det i vart fall har motsvarande relevans när det gäller frågan om ansvar gentemot tredje man. Mot detta argument kan för det första anföras att besiktningsavgifterna inte är helt små och för det andra att klassningssällskapet erhåller ett stort antal sådana avgifter under fartygets livstid.⁵⁹ Vidare kan vid en jämförelse med reglerna om produktansvar konstateras att det pris som betalats för produkten i de sammanhangen inte har någon inverkan på ansvaret.

6.2.2.3 *Ansvar för att fartyget är sjövärdigt*

Ytterligare ett argument som anförts mot att klassningssällskapen skulle ha ett ansvar gentemot tredje man⁶⁰ är det faktum att redaren ansvarar för att fartyget är sjövärdigt. Det skulle kunna sägas finnas ett par olika varianter av detta argument. Enligt den första varianten skulle man genom att erkänna ett ansvar för klassningssällskap gentemot tredje man i praktiken placera det slutliga ansvaret för fartygets sjövärdighet hos klassningssällskapen vilket i sin tur skulle innebära att redarens ansvar för fartyget skulle bli en ren fiktion.⁶¹ Den andra varianten går ut på att man genom att erkänna ett ansvar för klassningssällskap gentemot tredje man riskerar att minska redarens känsla av ansvar för fartygets sjövärdighet.⁶²

6.2.2.4 *Risken att klassningssällskapen avstår från att klassa vissa fartyg*

Det sista av de argument mot ett ansvar gentemot tredje man som skall tas upp här är att ett sådant ansvar skulle kunna innebära att klassningssällskapen, på grund av risken att hållas ansvarigt, drar sig för eller helt vägrar att besiktiga och klassa äldre och/eller skadade fartyg.⁶³

⁵⁸ Se till exempel *Sundance Cruises v. American Bureau of Shipping*, 7 F.3d 1077, 1994 AMC 1, 11 (2nd Cir. 1993).

⁵⁹ Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 11.

⁶⁰ Också detta argument har åberopats då det gäller klassningssällskapens kontraktuella ansvar.

⁶¹ Se till exempel *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*, 338 Fsupp. 999, 1972 A.M.C. 1455.

⁶² Se *Otto Candies L.L.C. v. NKK*.

⁶³ Se *Otto Candies L.L.C. v. NKK*.

Detta skulle vara olyckligt då dessa fartyg och deras redare kan sägas vara de som har störst behov av tillgång till klassningssällskapens kompetens.

6.3 Ansvar gentemot redarens avtalsparter

6.3.1 Ansvar för ren förmögenhetsskada

6.3.1.1 De skadelidande

De personer, vilka står i kontraktsförhållande till redaren, som skulle kunna tänkas drabbas av ren förmögenhetsskada till följd av oaktsamt utförd klassning av ett fartyg är framför allt panthavare, fartygsköpare och befraktare.

En kreditgivare/panthavare kan drabbas av ren förmögenhetsskada genom klassningssällskaps klassningsåtgärder genom att han då han bedömer värdet på ett fartyg som den presumtive kredittagaren erbjuder som pant för krediten kan antas förlita sig på fartygets klass. Om borgenären sedan skulle visa sig vara eller bli insolvent och kreditgivaren därför tvingas ta panten i anspråk och det visar sig att fartyget inte skulle haft den klass det hade och därmed blivit övervärderat drabbas kreditgivaren av ren förmögenhetsskada då han alltså inte får den ersättning för panten som han på grund av fartygets klass haft fog att förvänta sig.

Fartygsköpare torde i de flesta fall lägga fartygets klass till grund för sin värdering av det fartyg de står i begrepp att förvärva. Fartygets klass är naturligtvis inte det enda som en fartygsköpare tittar på då han skall försöka avgöra vad fartyget är värt men klassen utgör i vart fall en del av hans beslutsunderlag. Att ett fartygs klass är av betydelse vid förvärv av det samma framgår om inte annat av olika standardkontrakt för överlåtelse av fartyg.⁶⁴ Om fartyget klassats trots att det inte uppfyllt villkoren för klassning riskerar köparen därmed att betala överpris.

En befraktare, slutligen, kan tänkas drabbas av ren förmögenhetsskada på så sätt att det fartyg han chartrat inte motsvarar vad han utifrån fartygets klass haft anledning att förutsätta. Detta kan till exempel innebära att en planerad resa tar längre tid än väntat och att han därför går miste om olika kontrakt alternativt tvingas utge ersättning till sina kontraktsparter på grund av förseningar.

Det torde här i princip uteslutande vara frågan om fel begångna inom ramen för klassningssällskapens privata funktion.

6.3.1.2 Ansvar för ren förmögenhetsskada enligt skadeståndslagen

Det första som kan konstateras är att det måste vara en förutsättning för ansvar gentemot tredje man att den skadevällande handlingen också innebär ett åsidosättande av ansvaret gentemot klassningssällskapets kontraktspart.

Ansvar för ren förmögenhetsskada i utomobligatoriska förhållanden regleras i skadeståndslagens andra kapitelns andra paragraf. Där sägs att: ”Den som vållar ren förmögenhetsskada genom brott skall ersätta skadan.” Lagtexten medger därmed inte någon

⁶⁴ Se till exempel MOA, Memorandum of Agreement art. 8 c).

ersättning till tredje man som drabbats av ren förmögenhetsskada till följd av en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg.

Det faktum att skadeståndslagen för ersättningsansvar för ren förmögenhetsskada kräver att skadan uppkommit i samband med ett brott ger ett behov ”av att kunna applicera en analog tillämpning av olika lagregler på dylika skador”.⁶⁵ Det finns ett antal olika konstruktioner som man skulle kunna tänka sig för att komma runt regeln i 2:2 skadeståndslagen. Den första av dem som skall presenteras här är så kallade kvasikontrakt.

6.3.1.3 Kvasikontrakt

Ett sätt att komma runt skadeståndslagens regler om att ren förmögenhetsskada i utomobligatoriska förhållanden bara ska ersättas för det fall att den vållats genom brott är om man kan hävda att den skadelidande och klassningssällskapet står i kvasikontraktuellt förhållande till varandra.

Kvasikontrakt är benämningen på ett förhållande som innebär att de berörda parterna inte ingått något avtal i ordets vanliga bemärkelse men att situationen är så lik en avtalssituation att det ändå faller sig naturligt att lösa tvister dem emellan med hjälp av avtalsrättsliga principer.⁶⁶ Det handlar alltså om ett *avtalsliknande förhållande*, inte om ett avtal. Denna konstruktion har uppkommit just för att tillgodose behovet av att i utomobligatoriska förhållanden, i vissa fall, kunna bevilja tredje man ersättning för ren förmögenhetsskada i fall där skadan inte vållats genom brott.

Frågan är här om förhållandet mellan klassningssällskapet och tredje man är tillräckligt likt ett avtalsförhållande för att det skall kunna anses utgöra ett kvasikontrakt.

Kleineman menar att det närmast är avtalstypen, inte partsrelationen som avgör om ett kvasikontrakt kan anses föreligga. Han menar att kvasikontrakt främst uppkommer där det är frågan om ”professionella yrkesutövares verksamhet” och då ”särskilt sådana som i sina klientkontakter kommer i beröring med klientens motpart”.⁶⁷ Han nämner som exempel på sådana professionella yrkesutövare värderingsmän, mäklare och advokater. De personer Kleineman nämner hör alla till den grupp av uppdragstagare som genom sina uppdrag kan ådra sig rådgivar- och/eller informationsansvar. Som konstaterades ovan torde också klassningssällskap med största sannolikhet kunna räknas till denna skara av uppdragstagare. Detta innebär att klassningssällskap troligtvis, under de rätta förutsättningarna, skulle kunna anses stå i ett kvasikontraktuellt förhållande med redarens eller varvets kontraktsparter.

Att tvister mellan ett klassningssällskap och en tredje man som befunnits stå i kvasikontraktuellt förhållande till varandra skall lösas med hjälp av avtalsrättsliga principer torde innebära att man skall lösa tvister mellan dem på samma sätt som tvister mellan rådgivare och informationsgivare och dessas uppdragsgivare löses.

Uppdragstagarens ansvar är i sådana kontrakt såsom beskrivits ovan tredelat. Eftersom uppdragstagaren som genom sitt uppdrag åtar sig ett rådgivar- eller informationsansvar då det handlar om kvasikontrakt då han utför uppdraget inte vet vem han ska komma att anses stå i

⁶⁵ Kleineman, Jan, Ren förmögenhetsskada, s. 481.

⁶⁶ Ramberg & Ramberg, Allmän avtalsrätt, s. 290 f.

⁶⁷ Kleineman, Jan, Ren förmögenhetsskada, s. 463.

kvasikontrakt med måste dock modellen här modifieras något. Den enda delen av ansvaret som kan vara det samma oavsett om det är frågan om ett vanligt kontrakt eller ett kvasikontrakt är metodansvaret. De båda andra delarna är svåra att applicera på ett kvasikontrakt.

Vid kvasikontrakt låter det sig till exempel inte göras att ordentligt sätta sig in i under vilka förutsättningar som ”avtalsparten” avser att tillägna sig informationen. Å andra sidan har klassningssällskapen, som sagts ovan, en relativt klar bild över vilka tredje män som kan komma att använda sig av den information som ett fartygs klass utgör och till vad de utnyttjar den. När det gäller den pedagogiska plikten har ovan redan konstaterats att det torde vara orimligt att kräva av klassningssällskapen att den lämnade informationen presenteras på ett sådant sätt att tredje man förstår och kan tillägna sig den. Den pedagogiska plikten torde alltså i princip helt falla bort då det är frågan om kvasikontrakt.

På grund av kvasikontraktets karaktär blir den grad av tillit som den skadelidande parten satt till information från den som anses vara skadevållande av stor vikt vid ansvarsbedömningen i samband med skadeståndsanspråk framställt av den ena parten i ett kvasikontrakt mot den andra.⁶⁸

Om tredje man skulle välja att åberopa kvasikontrakt då han framställer ett skadeståndsanspråk gentemot ett klassningssällskap tillkommer ett stort problem. Detta problem är frågan om friskrivningsklausulers verkan gentemot den skadelidande. Avtalet mellan klassningssällskapet och redaren innehåller undantagslöst relativt omfattande sådana klausuler. Det skulle ge en något underlig situation om friskrivningsklausulen skulle anses vara giltig i förhållande till redaren men inte i förhållande till den som står i kvasikontraktuellt förhållande till klassningssällskapet. En sådan lösning skulle innebära att redaren som faktiskt är den som anlitar och betalar klassningssällskapet skulle befinna sig i en sämre ställning än en person som inte var i närheten då avtalet mellan redaren och klassningssällskapet ingicks men ändå indirekt åberopar detta avtal till stöd för sin talan.

6.3.1.4 Talan riktad mot bakre led

Ett annat sätt på vilket klassningssällskap skulle kunna bli ersättningsskyldiga gentemot tredje man för ren förmögenhetsskada är genom vad som helt enkelt kan kallas talan mot bakre led eller direktkrav.

Det normala är att en skadelidande som drabbats av skada i ett kontraktsförhållande vänder sig till sin avtalspart med sitt ersättningsanspråk och att denne sedan i sin tur får vända sig till sin avtalspart om det är denne som ursprungligen var ansvarig för den inträffade skadan. Här skulle den skadelidande alltså istället kunna rikta sig direkt till den person som ursprungligen orsakade den uppkomna skadan.

En första förutsättning för att den skadelidande skall kunna rikta ett direktkrav gentemot sin kontraktsparts kontraktspart är att han på grund av den aktuella skadan har ett minst lika stort krav gentemot den egna kontraktsparten.⁶⁹ Bortsett från det fallet att den skadelidandes kontraktspart är onåbar eller insolvent skulle alltså en möjlighet till direktkrav *in te* innebära att den skadelidande får en möjlighet till mer ersättning än han annars skulle haft.

⁶⁸ Kleineman, Ren förmögenhetsskada, s. 466 f.

⁶⁹ Zackariasson, Direktkrav, s. 31.

Att skadelidande genom en möjlighet till direktkrav inte skulle behöva lida skada till följd av att hans kontraktspart är onåbar eller insolvent är ett av de huvudsakliga argumenten för en möjlighet till talan riktad mot bakre led.⁷⁰ Ett annat argument är att man genom att tillåta direktkrav skulle rationalisera hanteringen av ersättningskrav och därmed minska transaktionskostnaderna.⁷¹ Som utgångspunkt finns dock i svensk rätt inte någon möjlighet att på detta sätt kräva ersättning direkt från den egna kontraktspartens kontraktspart.⁷²

Däremot finns i svensk rätt ett antal lagregler som ger *vissa* skadelidande möjlighet att på detta sätt rikta ett ersättningsanspråk direkt mot bakre led. Som exempel kan nämnas 46 § konsumentköplagen och 4:22 jordabalken.⁷³ Krüger pekar på ett exempel från sjörettens område då han drar paralleller till 13:36 sjölagen där lastägaren ges möjlighet att framföra sina eventuella krav på grund av skada på lasten direkt mot undertransportören trots att det inte är med denne som han ingått avtal.⁷⁴

Vid sidan av dessa lagregler som alla reglerar olika specialfall finns också ett rättsfall från högsta domstolen där en skadelidande utan direkt lagstöd ansågs kunna föra talan direkt mot bakre led och där den person som utgjorde det bakre ledet dessutom ansågs vara ersättningsskyldig gentemot den skadelidande.⁷⁵ Ramberg & Ramberg som kommenterat det aktuella rättsfallet menar emellertid att förutsättningarna i det fallet var så pass speciella att man av fallet inte kan dra några generella slutsatser om skadelidandes möjligheter att föra talan direkt mot bakre led i andra fall.⁷⁶

Talan mot bakre led får därmed ses som en högst perifer möjlighet för en tredje man att kräva ersättning från klassningssällskap på grund av vars klassningsåtgärder han lidit skada.

6.3.1.5 Undantaget i förarbetena

Ordalydelsen i 2:2 skadeståndslagen till trots öppnas i förarbetena till skadeståndslagen upp för en möjlighet att kräva ersättning för ren förmögenhetsskada i utomobligatoriska förhållanden även utan att skadan orsakats genom brott.⁷⁷ Där sägs att den förevarande paragrafen inte är avsedd att utgöra något hinder mot en rättsutveckling i riktning mot ett utökat ansvar för ren förmögenhetsskada. Lagstiftaren godtar således att domstolarna i sin praxis, där de anser detta vara motiverat, utdömer ersättning för ren förmögenhetsskada i utomobligatoriska förhållanden även då skadan inte vållats genom brott.

Denna möjlighet utnyttjades av högsta domstolen i, det här tidigare nämnda, rättsfallet NJA 1987 s. 692. I det aktuella fallet hade ett bolag lånat ut pengar mot säkerhet i en fastighet. Till grund för kreditbeslutet hade bolaget lagt ett värderingsintyg angående den aktuella fastigheten, utfärdat på uppdrag av annan. Då gäldenären inte betalade sin skuld valde borgenären att ta den pantsatta fastigheten i anspråk. Det visade sig emellertid att fastighetens värde inte på långt när uppgick till det värde som den åsatts i det aktuella

⁷⁰ Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 126.

⁷¹ Hellner, Speciell avtalsrätt II, 2 häftet, s. 126.

⁷² Zackariasson, Direktkrav, s. 136.

⁷³ Se Ramberg & Ramberg, Allmän avtalsrätt, s. 294.

⁷⁴ Krüger, Fault Liability for Classification Societies towards Third Parties, s. 280.

⁷⁵ Se NJA 1986 s. 712.

⁷⁶ Ramberg & Ramberg, Allmän avtalsrätt, s. 294.

⁷⁷ Se proposition 1972:5, s. 568.

värderingsintyget. Borgenären riktade ett skadeståndsanspråk gentemot det företag där den värderingsman som utfört värderingen av fastigheten var anställd då han utförde värderingen.

Alla tre instanserna biföll borgenärens talan. De två lägre instanserna förefaller i sina domskäl ha menat att borgenären och det företag där värderingsmannen arbetade kunde anses stå i kvasikontraktuellt förhållande till varandra. De dömde därmed det företag där värderingsmannen arbetade att på kontraktsrättslig grund utge skadestånd till borgenären. Högsta domstolen å andra sidan tar inte alls upp frågan om kvasikontrakt utan hänvisar endast till uttalandet i förarbetena om att 2:2 skadeståndslagen inte ska utgöra något hinder mot en rättsutveckling i riktning mot ett utökat ansvar för ren förmögenhetsskada. Högsta domstolens dom måste därmed anses grundad på uttalandena i förarbetena och inte på kvasikontrakt.⁷⁸

De faktorer som högsta domstolen lägger vikt vid i målet är först det faktum att det, då någon beställer ett värderingsintyg avseende en fastighet borde stå klart för värderingsmannen att den information han lämnar avseende fastighetens värde skulle kunna komma att användas av flera andra personer än uppdragsgivaren. Domstolen konstaterar vidare att det skulle innebära stora kostnader i form av ”dubbelvärderingar” om värderingsmannen inte skulle ansvara mot någon annan än sin uppdragsgivare och detta utan att det skulle innebära någon egentlig fördel för fastighets- eller kreditmarknaden. Domstolen uttalar i konsekvens med detta att ”övervägande skäl talar för att den som med fog satt sin tillit till ett värderingsintyg inte skall bära följderna av en skada som ytterst beror på att intygsgivaren förfarit vårdslöst”. Sådant ansvar skall enligt domstolen dock inte drabba den som i värderingsintyget gjort förbehåll om frihet från sådant ansvar.

Huruvida tredje man haft fog för att sätta tillit till ett värderingsintyg var en av de stora frågorna i ett annat fall där man diskuterade möjligheten att genom uttalandena i förarbetena utdöma ersättning för ren förmögenhetsskada i utomkontraktuellt förhållande. Det aktuella fallet är NJA 2001 s. 878 som också det handlade om en borgenär som förlitat sig på ett värderingsintyg avseende en fastighet som i likhet med situationen i NJA 1987 s. 692 då panten skulle tas i anspråk visade sig väsentligt avvika från det verkliga värdet. Högsta domstolen poängterade där att NJA 1987 s. 692 rörde ett undantagsfall. Man sade: ”1987 års rättsfall ger inte stöd för att en tredje man utan vidare kan använda sig av ett värderingsutlåtande med skadeståndsansvar för värderingsmannen i fall utlåtandet innehåller felaktigheter som kan tillräknas värderingsmannen som oaktsamhet. Avgörande är om tilliten till utlåtandet varit befogad. Av betydelse för prövningen av denna fråga är bl.a. om utställaren gett uttryck för något förbehåll avseende ansvaret för intyget eller om detta har lämnats helt förbehållslöst.” I detta fall ogillades borgenärens talan. Att talan ogillades berodde främst på det faktum att det aktuella värderingsintyget upprättats i ett helt annat syfte än att ligga till grund för kreditprövning och att detta angivits i själva värderingsintyget. Domstolen menade att man av borgenären i sådant fall kan begära att han ska kontrollera uppgifterna ytterligare.

Då man i förarbetena öppnar upp för möjligheten till ersättning för ren förmögenhetsskada även i andra fall än då skadan orsakats genom brott nämner man inget om i vilka situationer man skulle kunna tänka sig ett sådant utvidgat ansvar. Denna fråga lämnar man helt åt praxis. Det finns därmed anledning att anta att ett sådant ansvar också skulle kunna aktualiseras i andra sammanhang än vid felaktig fastighetsvärdering, något som också antydde i NJA 1987 s. 692. Det torde därmed eventuellt kunna finnas en möjlighet för tredje man som

⁷⁸ En slutsats som också dras av bland andra Hellner och Johansson, se Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, s. 77.

drabbats av ren förmögenhetsskada på grund av att han förlitat sig på en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg att med stöd av uttalandena i förarbeten begära skadestånd av klassningssällskapet.

Högsta domstolen påpekade visserligen i NJA 1987 s. 692 att övervägandena i det fallet (bortsett från resonemanget om tillämpligheten av uttalandena i förarbetena) endast avsåg värderingsintyg avseende fast egendom som utfärdats av någon som yrkesmässigt åtar sig att utfärda sådana intyg, men de aktuella övervägandena torde trots detta kunna vara av visst intresse även i andra fall. Tredje mans skadeståndsanspråk gentemot klassningssällskap på grund av ren förmögenhetsskada torde kunna vara ett sådant fall. Ett fartygs klass används, av de tredje män vars eventuella ersättningsrätt behandlas här, just som ett värderingsintyg. För dessa tredje män utgör ett fartygs klass ett värderingsutlåtande och klassningssällskapens representanter fungerar därmed värderingsmän.

Om man ska försöka applicera domstolens uttalanden från dessa båda rättsfall på situationen med klassningssällskapen och tredje man som drabbats av ren förmögenhetsskada till följd av att de förlitat sig på klassning som grundat sig på vårdslöst utförd besiktning kan man börja med att konstatera att det inte råder någon tvekan om att klassningssällskapen är medvetna om att deras klassning läggs till grund för en mängd andra avtal. Till stöd för detta uttalande kan om inte annat åberopas de register klassningssällskapen publicerar i vilka man finner information om vilka fartyg som av klassats av sällskapet.⁷⁹ Eftersom redaren själv naturligtvis känner till huruvida hans fartyg är klassat eller inte borde syftet med ett sådant register vara att förse tredje man med information om fartygens klass. Enligt uppgift har det till och med förekommit att klassningssällskap i sin marknadsföring vänt sig direkt till tredje man.⁸⁰

Det är dessutom så, vilket påpekats ovan, att det skulle vara förenat med stora kostnader om alla dessa personer skulle tvingas att utföra egna besiktningar av fartyget innan de ingår avtal med redaren. Kostnader som på det stora hela, när klassningssällskapen sköter sin uppgift väl, inte motsvaras av någon nytta för sjöfartsbranschen.

När det gäller frågan om tillitens betydelse för klassningssällskaps ansvar kan konstateras att det för att ansvar skall vara aktuellt först och främst krävs att tredje man verkligen satt tillit till fartygets klass. Som konstaterats ovan krävs det för ansvar dessutom att tredje man haft fog för att sätta sin tillit till fartygets klass. Det tycks finnas ett antal olika faktorer som kan påverka huruvida det kan anses vara befogat att sätta sin tillit till ett fartygs klassning. En faktor kan vara olika slags anmärkningar i själva besiktningssprotokollet. En annan faktor som skulle kunna tänkas vara av betydelse är det aktuella klassningssällskapets rykte. I det amerikanska rättsfallet *Otto Candice v. NKK*⁸¹ där NKK dömdes att till en fartygsköpare betala skadestånd för skada som den tidigare lidit på grund av att han förlitat sig på fartygets klass som grundade sig på en oaktsamt utförd besiktning, menade domstolen att det faktum att NKK är medlem i IACS bidrog till att det kunde anses befogat att fartygsköparen satt sin tillit till fartygets klass. Domstolen pekade vidare på det faktum att NKK är ett av världens största klassningssällskap.

⁷⁹ Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 5.

⁸⁰ Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 6.

⁸¹ *Otto Candies, L.L.C v. Nippon Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530, 2003 AMC 2409 (5th Cir. 2003).

6.3.2 Ansvar för person- och sakskada

6.3.2.1 *De skadelidande*

De personer som skulle kunna tänkas drabbas av personskada till följd av fel vid klassningssällskaps klassningsåtgärder är främst passagerare och besättningsmän. Dessa kan dessutom, i den mån de medfört bagage eller annan egendom ombord drabbas av sakskada. De skadelidande när det gäller sakskada är dock främst lastägare. Det sätt på vilket dessa personer kan tänkas lida skada på grund av klassningssällskaps klassnings- eller certifieringsåtgärder torde i princip uteslutande vara genom att fartyget skadas eller till och med sjunker.

När det gäller frågan om klassningssällskaps ansvar för person- eller sakskada torde det, till skillnad från när det är frågan om ren förmögenhetsskada, också handla om fel begångna inom ramen för den offentliga funktionen. Det faktum att sjöfartsverket är ansvarigt för dessa skador hindrar inte att klassningssällskapen är samtidigt ansvariga för samma skador. Klassningssällskaps ansvar gentemot tredje man för skador vållade inom ramen för den offentliga funktionen avgörs genom tillämpning av vanliga skadeståndsrättsliga regler,⁸² alltså samma regler som reglerar deras ansvar för skador vållade inom ramen för den privata funktionen.

Det kan antas att den som drabbats av person- eller sakskada som klassningssällskap vållat genom myndighetsutövning på grund av statens stränga ansvar i första hand riktar ersättningskrav mot staten/sjöfartsverket istället för mot klassningssällskapet.

6.3.2.2 *Ansvar enligt skadeståndslagen*

Också när det gäller person- eller sakskada måste gälla att frågan om ansvar inte aktualiseras med mindre än att den skadevållande handlingen också innebär ett åsidosättande av klassningssällskapets ansvar gentemot kontraktspart.

Rätt till ersättning på grund av person- eller sakskada i utomobligatoriska förhållanden regleras i 2:1 skadeståndslagen. Där sägs att: ”Den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar personskada eller sakskada skall ersätta skadan.”

Frågan är vilka omständigheter som skall vara för handen för att en person ska anses ha vållat person- eller sakskada. Eller med andra ord, vad som krävs för att det skall anses föreligga adekvat kausalitet mellan en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg och en uppkommen person- eller sakskada.

För frågan om ansvar är det viktigt huruvida den som anses ha vållat skadan kan sägas ha haft någon form av kontroll över händelseförloppet.⁸³ Ett klassningssällskap kan trots att det inte har den fysiska kontrollen över ett fartyg sägas ha en reell kontroll över det. Denna kontroll består i redarens behov av att ha ett klassat fartyg. Det torde vara ovanligt att en redare har ett oklassat fartyg i trafik. Fartyg som saknar klass saknar, som sagts ovan, i allmänhet också försäkringsskydd.

⁸² Hellner & Johansson, Skadeståndsrätt, s. 464.

⁸³ Hellner, Skadeståndsrätt, s. 144 f.

Att denna kontroll är tillräckligt stark för att innebära ansvar är dock inget som alla håller med om. Ett exempel på detta återfinns i det här tidigare refererade rättsfallet *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas*⁸⁴. Domstolen uttalade där: "Plaintiffs maintain that Bureau Veritas had control over the vessel in that the owner and charterer could not have sailed under their insurance policies without the classification certificate. While this might constitute control in some practical or economic sense, it is not sufficient to bring into play the presumption, for the owner and charterer could have either sailed without insurance or paid a higher premium."

Att oklassade fartyg inte omfattas av försäkringsskydd är emellertid inte den enda nackdelen med att ha ett oklassat fartyg. Som sagts ovan inskränker det faktum att fartyget saknar klass redarens möjligheter att förfoga över det på flera sätt. I vissa länder krävs till och med att redaren kan visa upp giltigt klasscertifikat för att fartyget skall få gå in i hamn.⁸⁵ Det kan här påpekas att klassningssällskapen i sin offentliga funktion kontrollerar fartyget på så sätt att de i denna roll har möjlighet att verkligen hindra ett fartyg från att fortsätta i trafik.

En annan fråga som i litteraturen diskuteras i detta sammanhang är betydelsen av att den skadelidande satt sin tillit till det aktuella fartygets klass. Braekhus menar att det för att ett klassningssällskap skall kunna hållas ansvarigt gentemot tredje man måste krävas att tredje man satt sin tillit till att det aktuella fartyget av det aktuella klassningssällskapet tilldelats klass.⁸⁶ När det gäller lastägare som samtidigt är befraktare torde det inte vara ovanligt att han faktiskt lagt vikt vid fartygets klass, anteckning om fartygets klass återfinns ofta i certepartiet.⁸⁷ Däremot torde det vara ovanligare att lastägare vid styckegodstransport satt sin tillit till att fartyget av visst klassningssällskap meddelats klass.

Å andra sidan kan man hävda att lastägare indirekt förlitar sig på att fartyget är klassat. Såsom systemet fungerar kan man helt enkelt anta att fartyg som är i trafik också är klassade.⁸⁸ Lastägare kan alltså på detta sätt hävdas ha förlitat sig på att fartyget var klassat. Däremot säger det faktum att fartyget är i trafik naturligtvis inget om vilket sällskap som klassat det.

När det gäller passagerare torde det vara ytterst ovanligt att de känner till något om fartygets klass, det torde till och med vara ovanligt att passagerare ens känner till själva systemet med fartygsklassning. Eventuellt borde kraven för ansvar sättas något lägre då det gäller personskada. Detta då passagerare i princip aldrig kan sägas ha satt sin tillit till fartygets klass och därmed aldrig skulle få ersättning för skada om man för rätt till ersättning uppställer ett krav på tillit.

Under förutsättning att adekvat kauslitet föreligger mellan en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg och person- eller sakskada som drabbat tredje man är klassningssällskapet enligt 2:1 skadeståndslagen ersättningsskyldiga. En djupare utredning av kravet på orsakssamband än den som gjort ovan är dock, då det inte finns någon nordisk rättspraxis i ämnet att studera, inte lätt att göra. Amerikansk och brittisk praxis är på grund av de stora skillnaderna mellan nordisk och anglosaxisk rätt inte tillämplig då det gäller denna fråga. Orsakssambandet är

⁸⁴ *Great American Insurance Company v. Bureau veritas*, 338 Fsupp. 999, 1972 A.M.C. 1455.

⁸⁵ Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 8.

⁸⁶ Braekhus, *Inledning till Sjörettsseminaret våren 1965*, s. 18.

⁸⁷ Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 5.

⁸⁸ Honka, *The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies* s.11 och Miller, *Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law*, s. 6.

dock inte det enda som diskuteras i detta sammanhang. Nedan skall behandlas ett par andra frågor som diskuteras i doktrinen.

6.3.2.3 *Produktansvar*

Som ett alternativ till vanligt skadeståndsansvar har i doktrin⁸⁹ föreslagits att man, då det gäller klassningssällskapens ansvar för personskada, istället skulle kunna dra paralleller till produktansvaret. Huruvida man menar att ett sådant produktansvar även skulle kunna omfatta ansvar för sakskada är något osäkert.

Att man för bestämmandet av klassningssällskaps ansvar gentemot tredje man som drabbats av personskada skall använda produktansvarsreglerna är något som förespråkats av Krüger som menar att utfärdandet av ett klasscertifikat som baseras på en oaktsamt genomförd besiktning av ett fartyg skulle kunna ses som ”farlig dokumentation”. Han menar vidare att distributionen av denna ”farliga information” leder till distribution av varor och tjänster med inneboende säkerhetsrisker.⁹⁰

Produktansvaret, så som det ser ut i svensk rätt idag omfattar både person- och sakskada som en produkt har orsakat på grund av en säkerhetsbrist. Enligt produktansvarslagens tredje paragraf har en produkt en säkerhetsbrist om den inte är så säker som skäligen kan förväntas. Ansvaret enligt produktansvarslagen är dessutom strikt.

En modell där klassningssällskapen skulle vara strikt ansvariga skulle te sig något märklig då redarens ansvar är ett culpaansvar. Det skulle dessutom med största sannolikhet få negativa konsekvenser på så sätt att det skulle hämma utvecklingen av fartygskonstruktion.⁹¹ Genom att göra klassningssällskapen strikt ansvariga skulle man lägga på dem hela ansvaret för eventuella brister i nya konstruktioner. Detta skulle med stor sannolikhet leda till en stagnering av utvecklingen på området. Om klassningssällskapen skulle vara strikt ansvariga för brister i nya konstruktioner torde de vara högst restriktiva då det gäller att godkänna och pröva nyheter på området.

6.3.2.4 *HAAG VISBY-reglerna*

Ett i detta sammanhang intressant resonemang återfinns i, det i doktrin, flitigt refererade brittiska rättsfall som allmänt går under benämningen ”Nicholas H”⁹². ”Nicholas H” handlar om en lastägare som krävde ersättning från NKK sedan ett av dem besiktigat och godkänt fartyg sjunkit och tagit hans last med sig.

Det aktuella resonemanget gick ut på att man genom att erkänna att klassningssällskap kunde hållas ansvariga gentemot lastägare riskerade att rubba den ansvarsbalans som åstadkoms genom HAAG VISBY-reglerna vilka också återfinns i den svenska sjölagen. Eftersom HAAG VISBY-reglerna bara rör last har detta argument ingen inverkan på frågan om ansvar för personskada.

⁸⁹ Se till exempel Krüger, *Fault Liability for Classification Societies towards Third Parties*, s. 276 ff och Nielsen, *Inledning till Sjörettsseminaret hösten 1980*, s. 11.

⁹⁰ Krüger, *Fault Liability for Classification Societies towards Third Parties*, s. 279 f.

⁹¹ Bergsjö, Per Erik, *Klassifikationsjansselskapers ansvar*, s. 43 f.

⁹² *Marc Rich & Co. v. Bishop Rock Marine Co.*, (1995) 2 Lloyd’s Rep. 299, (H.L. 1995) (*The Nicholas H.*).

Man menade att ansvarsbalansen skulle rubbas på så sätt att klassningssällskapen om de riskerade att hållas ansvariga gentemot lastägare antingen skulle bli tvungna att teckna ansvarsförsäkringar som skulle kunna täcka ett sådant ansvar eller genom att förse de kontrakt som ingås mellan dem och redare med så kallade ”hold harmless”-klausuler.⁹³ Om sådana klausuler skulle börja dyka upp i dessa kontrakt skulle den ansvarsbegränsning som ges av HAAG VISBY-reglerna i praktiken vara utan verkan för redaren. Om klassningssällskapen istället skulle välja att själva teckna ansvarsförsäkringar kan man tänka sig att kostnaden för dessa försäkringar skulle komma att vältras över på redarna i form av högre avgifter för klassningssällskapens tjänster.

På samma sätt skulle ett ansvar för klassningssällskap gentemot lastägare också slå ut den möjlighet till ansvarsbegränsning som redaren har genom reglerna om ”global limitation”.

Detta bör, eftersom det handlar om att upprätthålla en ansvarsfördelning som fastslagits i en internationell konvention, anses vara ett relevant argument. Det tycks dock inte troligt att det ensamt skulle kunna innebära att klassningssällskap inte skulle vara ersättningsansvariga för lastskador.

6.4 Ansvar gentemot helt utomstående tredje män

Som sagts ovan anses det allmänt i litteraturen att tredje män som står i kontraktsförhållande till varv eller redare borde ha större möjligheter att kräva ersättning av klassningssällskap än helt utomstående tredje män. Som visats ovan är det inte självklart att ens de tidigare har rätt till ersättning från klassningssällskap.

En helt utomstående tredje man som kräver ersättning av klassningssällskap för ren förmögenhetsskada som han drabbats av till följd av att han förlitat sig på en oaktsamt utförd klassning av ett fartyg torde enligt svensk rätt inte ha några som helst utsikter att tilldömas sådan ersättning. Detta på grund av att det stora avståndet och svaga sambandet mellan den skadelidande och klassningssällskapet gör de specialkonstruktioner som redogjorts för ovan, i redogörelsen för redarens kontraktsparters möjligheter att kräva ersättning av klassningssällskap för ren förmögenhetsskada, oanvändbara på situationen.

Att klassningssällskap skulle vara befriade från ansvar gentemot en helt utomstående tredje man som vid fartygshaveri drabbats av person- eller sakskada är inte lika självklart.⁹⁴ Dessa tredje män skulle kunna hävdas vara i större behov av ersättning än de som står i kontraktsförhållande till redaren. Medan de tredje män som står i kontraktsförhållande till redaren är medvetna om att de, genom att placera sig själva eller sin egendom ombord på ett fartyg, utsätter sig för en risk torde helt utomstående tredje män inte i samma utsträckning ha räknat med risken för skada. Detta innebär i sin tur att dessa helt utomstående tredje män mer sällan än den andra kategorin av tredje män försäkrat sig mot risken för den aktuella skadan.

Å andra sidan innebär det stora avståndet mellan klassningssällskapet och helt utomstående tredje män att det är mindre rimligt att hålla klassningssällskapen ansvariga för skador som drabbat dessa än att hålla dem ansvariga för skador som drabbat tredje män som står i kontraktsförhållande till redaren. Om klassningssällskapen skulle ha ett ersättningsansvar

⁹³ Feehan, Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H, s. 7.

⁹⁴ Nielsen, Inledning till Sjörettsseminaret hösten 1980, s. 4.

gentemot helt utomstående tredje män skulle deras ansvar vara helt oöverskådligt och de summor de riskerade att behöva betala ut skulle vara enorma.

I övrigt kan man, precis som när det gäller ansvar gentemot skadelidande som står i kontraktsförhållande till redaren, peka på det faktum att klassningssällskapen kan sägas kontrollera fartyget. I de flesta fall torde dock person- och sakskador som drabbat helt utomstående tredje män även om man kan konstatera ett orsakssamband vara alltför opåräknliga för att föranleda ansvar för klassningssällskapet. Det är inte troligt att klassningssällskap i annat yttersta undantagsfall av svensk domstol skulle anses vara ansvariga för person- eller sakskada som drabbat helt utomstående tredje man.

7 Klassningssällskapens möjligheter till ansvarsfriskrivningar

7.1 Exempel på friskrivningsklausuler

En redogörelse för klassningssällskapens ansvar är inte fullständig med mindre att något sagts om deras möjligheter till friskrivning från ansvar. Innan denna fråga behandlas skall först ges några exempel på hur friskrivningsklausulerna i kontrakten mellan varv, redare och klassningssällskap kan se ut.

ABS:

”If any party to this Agreement relies upon any information or advice given by ABS, and suffers loss, damage or expence directly thereby which is proven to have been caused by the negilgent act, omission or error of ABS, its officers, employees or agents, or from breach of any implied or express warranty of workmanlike performance in connection with the other services, or from any other reason, then the combined liability of American Bureau of Shipping, its officers, employees, agents or subcontractors to Client or any other person, corporation, partnership, business entity, sovereign, country or nation, will be limited to the greater of a) \$100,000 or b) an amount equal to ten times the sum actually paid for the services alleged to be deficient.

The limitaion of laibility may be increased up to an amount twenty-five times that sum paid for services upon receipt of Clients’s written request at or before the time of performance of services and upon payment by Client af an additional fee of \$10.00 for every \$1,000.00 increase the limitaion.

ABS shall in no circumstances be liable for indirect or consequential loss or damage (including, but without limitation, loss of profit, loss of contract, loss of use) suffered by any person resulting from failure by ABS in the performance of its obligations under this Agreement. Under no circumstances whatsoever shall any individual who many have personally caused the loss, damage or expence be held personally liable.”⁹⁵

LR:

“In providing services information or avdice neither the Society nor any of its servants or agents warrants the accuracy of any information supplied. Except as set out herein neither the Society nor any of its servants or agents (on behalf of each of whom the society has agreed

⁹⁵ www.eagle.org, ”products &services”, ”forms”.

this clause) shall be liable for any loss or expense whatever sustained by any person due to any act or omission or error of whatsoever nature and howsoever caused in any information or advice given in any way whatsoever by or on behalf of the Society, even if held to amount to a breach of warranty. Nevertheless, if any person uses the Society's services or relies on any information or advice given by or on behalf of the society and suffers loss damage or expense thereby which is proved to have been due to any negligent act omission or error of the Society its servants or agents or any inaccuracy in information or advice given by or on behalf of the Society then the Society will pay compensation to such person for his proved loss up to but not exceeding the amount of the fee (if any) charged by the Society for that particular service information or advice, or that part thereof which caused the loss."⁹⁶

DNV:

"It is agreed that save as provided below Det Norske Veritas, its subsidiaries, bodies, officers, directors, employees and agents shall have no liability for any loss, damage or expense allegedly caused directly or indirectly by their mistake or negligence, breach of warranty, or any other act, omission or error by them, including gross negligence or wilful misconduct by any such person with exception of gross negligence or wilful misconduct by the governing bodies or senior executive officers of Det Norske Veritas. This applies regardless of whether the loss, damage or expense has affected anyone with whom Det Norske Veritas has a contract or a third party who has acted or relied on decisions made or information given by or on behalf of Det Norske Veritas.

However, if any person uses the services of Det Norske Veritas or relies on any decision made or information given by or on behalf of them and in consequence suffers a loss, damage or expense proved to be due to their negligence, omission or default, then Det Norske Veritas will pay by way of compensation to such person a sum representing his proved loss.

In the event Det Norske Veritas or its subsidiaries may be held liable in accordance with the sections above, the amount of compensation shall under no circumstances exceed the amount of the fee, if any, charged for that particular service, decision, advice or information.

Under no circumstances whatsoever shall the individual or individuals who have personally caused the loss, damage or expense be held liable.

In the event that any provision in this section shall be invalid under the law of any jurisdiction, the validity of the remaining provisions shall not in any way be affected"⁹⁷

Om man ska jämföra dessa tre klausuler kan först konstateras att de alla är relativt omfattande, deras författare har försökt att täcka in alla tänkbara risker för ansvar. Alla tre har dessutom satt upp en beloppsgrens för sitt ansvar som är relaterat till den avgift som de erhållit för den tjänst som innehöll det fel som orsakade skadan. I alla tre klausulerna uttalas också klart att inget ansvar personligen skall drabba den enskilda person som orsakat en skada.

⁹⁶ Bergsjö, Klassifikasjonsselskapers Ansvar, s.139, observera att Bergsjö skrev sitt arbete om klassningssällskaps ansvar redan i början av 80-talet och att denna klausul därför inte nödvändigtvis ser ut så här idag.

⁹⁷ Falkanger, Bull, Brautaset, Scandinavian maritime law, the Norwegian perspective, s. 81 f.

7.2 Friskrivning från ansvar gentemot kontraktspart

Det kan sägas finnas tre olika sorters friskrivningsklausuler. Den första sorten är klausuler genom vilka en avtalspart friskriver sig från ansvar för beskaffenheten av sin egen prestation. Den andra sorten är klausuler genom vilka en avtalspart friskriver sig från skadeståndskyldighet och den tredje sorten slutligen är klausuler genom vilka en avtalspart söker begränsa sitt eventuella skadeståndsansvar.⁹⁸ LR:s friskrivningsklausul ovan inleds med ett exempel den första varianten av friskrivningar. Både LR:s och DNV:s friskrivningsklausuler torde på det stora hela annars kunna räknas till den andra varianten medan ABS's friskrivningsklausul är ett bra exempel på den tredje varianten.

Som utgångspunkt råder enligt svensk rätt avtalsfrihet. Denna avtalsfrihet har dock i viss mån inskränkts på så sätt att oskäligen avtalsvillkor kan jämkas eller ogiltigförklaras. Inskränkningarna av avtalsfriheten är mest omfattande då det är frågan om avtal mellan näringsidkare och konsument men träffar till viss del även avtal mellan två näringsidkare.

Då det handlar om ett avtal mellan två näringsidkare, vilket är fallet med avtal mellan varv, redare och klassningssällskap kan 1 § i lagen om avtalsvillkor mellan näringsidkare⁹⁹ användas för att angripa en oskäligen friskrivningsklausul. Enligt denna paragraf kan marknadsdomstolen, om ett villkor som en näringsidkare ställer upp när han ingår eller avser att ingå avtal med en annan näringsidkare, är att anse som oskäligt mot denne, förbjuda en näringsidkare att i fortsättningen ställa upp samma eller väsentligen samma villkor i liknande fall. Genom denna paragraf kan därmed en näringsidkare hindras att i framtiden använda visst avtalsvillkor. Eftersom både klassningssällskap, varv och redare är näringsidkare är paragrafen tillämplig på avtal mellan dem.

Då man istället i ett enskilt fall vill komma åt ett oskäligt avtalsvillkor i ett redan befintligt avtal kan man istället använda sig av generalklausulen i 36 § i avtalslagen. Enligt denna paragraf får avtalsvillkor jämkas eller helt lämnas utan avseende om villkoret är oskäligt med hänsyn till avtalets innehåll, omständigheterna vid avtalets tillkomst, senare inträffade förhållanden och omständigheterna i övrigt. Det handlar därmed om en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

Generellt kan sägas att friskrivning från ansvar för egna uppsåtliga handlingar inte är giltig.¹⁰⁰ Att även friskrivning från ansvar för anställdas uppsåtliga handlingar skulle vara ogiltig är däremot inte lika säkert.¹⁰¹ Frågan om uppsåt torde dock när det gäller klassningssällskap vara av ytterst begränsat intresse.

När det gäller friskrivning från ansvar för egen grov oaktsamhet hävdas allmänt att även sådan friskrivning i svensk rätt är ogiltig.¹⁰² Detta är dock inte ett obesträtt faktum, det har hävdats att sådana friskrivningsklausuler kan vara giltiga, framför allt i fall där den

⁹⁸ Elfström, Rådgivarens professionsansvar, s. 172.

⁹⁹ Lag (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare.

¹⁰⁰ Hellner, Stulna diamanter, JT 1998-99, s. 152.

¹⁰¹ Se Hellner, Stulna diamanter, JT 1998-99, s. 154, där han menar att en otvetydig friskrivning från ansvar för anställdas uppsåtliga handlingar i fall där inga tvingade lagregler säger annat enligt rättspraxis är att betrakta som giltig. Han påpekar dock att den aktuella rättspraxisen endast omfattar de två första av de tre sorters friskrivningar som beskrivits ovan, inte ansvarsbegränsning. Han menar därför att man inte kan förutsätta att även klausuler genom vilka man söker begränsa ansvaret för anställdas uppsåtliga handlingar också skulle vara giltiga.

¹⁰² Lundmark, Friskrivningsklausuler, Giltighet och räckvidd, s. 133.

skadelidande ändå får ersättning för den skada han drabbats av, till exempel genom att han har ett tillfredsställande försäkringsskydd.¹⁰³ Det kan till och med vara så att parterna genom klausulen gemensamt försökt styra risken till en av parterna som försäkrat sig mot den aktuella skadan.¹⁰⁴ Friskrivning från ansvar för egen grov oaktsamhet har också hävdats kunna vara giltig då den uppkomna skadan ligger nära gränsen för adekvat orsakssamband.¹⁰⁵ Vad gäller friskrivning från ansvar för anställdas grova oaktsamhet finns sannolikt även här visst utrymme för friskrivning från ansvar.¹⁰⁶

Som ett exempel på vad som skulle kunna anses utgöra grov oaktsamhet från ett klassningssällskaps lednings sida kan nämnas olämpligt utformade regler för klassning.¹⁰⁷ Det kan noteras att DNV:s friskrivningsklausul inte begränsar ansvaret för varken eget uppsåt eller egen grov oaktsamhet, däremot omfattar friskrivningen både anställdas uppsåt och anställdas grova oaktsamhet. ABS:s friskrivningsklausul omfattar inte friskrivning från ansvar för uppsåtlig handling eller underlåtenhet överhuvudtaget medan LR:s klausul omfattar både eget och anställdas uppsåt och egen och anställdas grova oaktsamhet. Det troligaste är att LR:s friskrivningsklausul av en svensk domstol skulle jämkas så att friskrivningen i vart fall inte omfattade eget uppsåt och egen grov oaktsamhet.

Friskrivning från ansvar för indirekta skador är i kommersiella förhållanden i princip att anse som skäliga.¹⁰⁸ Inte heller denna regel är dock absolut. Huruvida friskrivning från ansvar för indirekta skador är skälig eller inte får bedömas bland annat mot bakgrund av avtalets övriga innehåll.¹⁰⁹ Ett exempel på en uttrycklig friskrivning från ansvar för indirekta skador återfinns i ABS's friskrivningsklausul ovan.

Klausuler genom vilka avtalspart friskriver sig från ansvar för skada vållad genom vanlig oaktsamhet anses ofta som skäliga.¹¹⁰ Det finns dock en mängd olika faktorer som kan påverka huruvida en sådan friskrivning är giltig eller ogiltig. Till dessa faktorer räknas bland annat avtalsparterna och förhållandet mellan dem, kontraktets beskaffenhet, vilken typ av skada det handlar om och parternas möjligheter att skydda sig mot skada genom försäkring. Även friskrivningsklausulens utformning¹¹¹ och placering i kontraktet är av betydelse vid skälighetsbedömningen.

När man talar om att avtalsparternas egenskaper kan påverka skälighetsbedömningen menar man att det faktum att den ena parten är betydligt starkare än den andra är något som, om friskrivningen är till den starkares fördel, kan påverka bedömningen i riktning mot att friskrivningen är oskälig. Större varv och redare torde inte anses som svagare parter i förhållande till klassningssällskap. Mindre varv och redare skulle däremot kunna betraktas som svagare part i förhållande till något av de större klassningssällskapen.

Kontraktets beskaffenhet kan inverka på skälighetsbedömningen på så sätt att friskrivningsklausuler i avtal som utarbetats av avtalsparterna tillsammans eller utgörs av ett

¹⁰³ Lundmark, Friskrivningsklausuler, Giltighet och räckvidd, s. 133.

¹⁰⁴ Ramberg & Ramberg, Allmän avtalsrätt, s. 270.

¹⁰⁵ Lundmark, Friskrivningsklausuler, Giltighet och räckvidd, s. 134.

¹⁰⁶ Lundmark, Friskrivningsklausuler, Giltighet och räckvidd, s. 134.

¹⁰⁷ Bergsjö, Klassifikationsansvar, s. 71.

¹⁰⁸ Lundmark, Friskrivningsklausuler, Giltighet och räckvidd, s. 145.

¹⁰⁹ Lundmark, Friskrivningsklausuler giltighet och räckvidd, s. 145.

¹¹⁰ Lundmark, Friskrivningsklausuler giltighet och räckvidd, s. 220.

¹¹¹ Ramberg & Ramberg, Allmän avtalsrätt, s. 267.

så kallat agreed document¹¹² i allmänhet anses som mer skäliga än friskrivningsklausuler i kontrakt som utarbetats av den ena parten ensam. Det faktum att de kontrakt som varv, redare och klassningssällskap ingår är utformade av klassningssällskapen ensamma är alltså något som skulle kunna bidra till att friskrivningsklausulerna anses som oskäliga. Det är dessutom så att det torde vara i princip omöjligt för varv och redare att förhandla med klassningssällskapen om kontraktens innehåll. Att klassningssällskapen är så få, att de alla har mer eller mindre omfattande friskrivningsklausuler i sina kontrakt och det faktum att både varv och redare är beroende av att fartyget klassas gör att man dessutom eventuellt skulle kunna tala om ett monopolliknande förhållande.

Något som talar för att klassningssällskapens friskrivningsklausuler skulle vara skäliga är de enorma summor det handlar om vid till exempel ett fartygshaveri. Ytterligare ett argument som anförts för att dessa klausuler skulle anse som skäliga är klassningssällskapens ideella syfte.¹¹³

När det gäller friskrivningsklausulernas utformning och placering torde i vart fall de klausuler som använts som exempel här inte vara att anse som oklart utformade. Vad gäller deras placering i respektive kontrakt kan jag bara uttala mig om ABS då jag tyvärr inte haft tillgång till de kontrakt vari de andra ingår. I ABS's fall har friskrivningsklausulen givits en framskjuten placering i kontraktet. Det kan dock antas att friskrivningsklausulens placering då det gäller avtal mellan varv, redare och klassningssällskap, på grund av att alla inblandade är medvetna om dess existens, är av underordnad betydelse.

Det som mest talar för att friskrivning i kontrakt mellan varv, redare och klassningssällskap skulle kunna anses som oskälig torde, bortsett från de fall där friskrivningen omfattar ansvar för eget uppsåt och egen grov oaktsamhet, vara varvens och redarnas dåliga förhandlingsläge.

7.3 Friskrivning från ansvar gentemot tredje man

När det gäller klassningssällskapens friskrivningsklausuler diskuteras i litteraturen om, och i så fall i vilken utsträckning, dessa skulle kunna omfatta ansvar gentemot tredje man. Att klassningssällskapen genom sina friskrivningsklausuler söker friskriva sig från ansvar även gentemot tredje man framgår tydligt i de tre friskrivningsklausulerna ovan.

I det här flera gånger tidigare refererade rättsfallet NJA 1987 s. 692 uttalande högsta domstolen att ”Skadeståndsansvaret för den som yrkesmässigt åtar sig fastighetsvärderingar bör alltså i regel inte begränsas till skada som uppdragsgivaren lidit utan omfatta också skada som åsamkats tredje man, *såvida inte förbehåll om frihet från ansvar gjorts i intyget*”¹¹⁴. Detta torde inte kunna tolkas på annat sätt än att högsta domstolen inte anser det vara omöjligt att friskriva sig från ansvar gentemot tredje man. Det kan noteras att domstolen talade om förbehåll som gjorts *i själva intyget*. Det är alltså inte säkert att domstolen skulle godkänna friskrivning från ansvar gentemot tredje man som gjorts i kontrakt med avtalsparten som inte visats upp för den skadelidande tredje mannen. Det kan också noteras att det aktuella

¹¹² Agreed document innebär att kontraktet är ett standardavtal utformat av representanter från båda sidor i en typisk avtalssituation tillsammans.

¹¹³ Bergsjö, Klassifikations-selskapers Ansvar, s. 99.

¹¹⁴ Egen kursivering.

uttalandet gjordes obiter dictum vilket innebär att det inte anses ha lika högt prejudikatvärde som om det varit just detta som varit rättsfrågan i fallet.¹¹⁵

Som påpekades ovan torde klassningssällskapens friskrivningsklausuler rimligen (i den mån de befinns vara skäliga) i vart fall gälla i förhållande till tredje män som befunnits stå i kvasikontraktuellt förhållande till klassningssällskapet. En intressant fråga i sammanhanget är om skälighetsbedömningen av friskrivningsklausulen påverkas av ”bytet av avtalspart”. Det kan till exempel antas att tredje man i större utsträckning än varv och redare intar en underordnad ställning i förhållande till klassningssällskapen. Det troligaste måste dock vara att skälighetsbedömningen sker i förhållande till den egentliga avtalsparten.

Honka menar att klassningssällskaps friskrivningsklausuler också borde gälla i förhållande till tredje man som riktar ersättningsanspråk gentemot klassningssällskap genom talan mot bakre led.¹¹⁶ Detta känns rimligt då även den som för talan mot bakre led kan sägas basera sin talan på avtalet mellan den egna kontraktsparten och den som talan riktas mot. Talan mot bakre led har dock, som sagts ovan, i svensk rätt inte med framgång prövats i någon större utsträckning.

Vad gäller tredje man som riktat ersättningskrav för ren förmögenhetsskada gentemot klassningssällskap med åberopande av undantagen i förarbetena till skadeståndslagen torde det med stöd av det uttalande som citerades ovan kunna dras slutsatsen att friskrivningsklausul som förekommer i dokument som förevisats för den skadelidande, i den mån den inte är oskälig, gäller i förhållande till denne.

Det däremot tveksamt om en friskrivningsklausul i kontraktet mellan redaren och klassningssällskapet kan göras gällande gentemot skadelidande tredje män som står i kontraktuellt förhållande till redaren men inte kan sägas ha förlitat sig på fartygets klass och därmed inte haft möjlighet att se den aktuella friskrivningsklausulen.¹¹⁷

Det är i konsekvens med detta högst otroligt att klassningssällskapens friskrivningsklausuler skulle ha någon verkan gentemot helt utomstående tredje män.¹¹⁸

8 Slutsatser

8.1 Kontraktuellt ansvar

De avtal om fartygsklassning som klassningssällskapen ingår med varv och redare tillhör med största sannolikhet den sortens avtal genom vilka uppdragstagaren ådrar sig ett rådgivar- eller informationsansvar. Detta innebär att klassningssällskapen är skyldiga att sätta sig in i under vilka omständigheter varv och redare avser att tillägna sig den information som klassningscertifikatet utgör och till vad de avser att använda den. Det innebär vidare att klassningssällskapens ansvar gentemot varv och redare är ett metodansvar och därmed inte något resultatansvar. Den metod de är ansvariga för att ha tillämpat borde utgöras av

¹¹⁵ Ramberg, Kontraktstyper, s. 132.

¹¹⁶ Honka, The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, s. 11.

¹¹⁷ Bergsjö, Klassifikasjonsselskapers Ansvar, s. 116 f.

¹¹⁸ Honka, The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies s. 11.

respektive klassningssällskaps egna allmänna regler. Klassningssällskapen är vidare skyldiga att presentera den information de förmedlar på ett sådant sätt att varv och redare kan tillägna sig den. De är dessutom skyldiga att tillhandahålla riskinformation, vilket innebär att klassningssällskap som upptäckt och påpekat en brist hos det besiktigade fartyget, för det fall det inte kan antas att varv eller redare själva inser vilka risker som är förknippade med det aktuella tillståndet, är skyldiga att informera om detta. Det kan dessutom antas att klassningssällskapens ansvar gentemot varv och redare är att betrakta som ett så kallat specialistansvar, vilket innebär att deras ansvar är strängare än det annars skulle varit.

När det gäller klassningssällskaps kontraktuella ansvar gentemot det allmänna är de skyldiga att ersätta staten då staten befunnits vara ansvariga för och dömts att betala ut ersättning för dödsfall, personskada, sakförlust eller sakskada och det kan bevisas att den aktuella skadan orsakats av en uppsåtlig handling eller underlåtelse eller genom vårdslöshet från klassningssällskapets sida, eller från dess organ, anställda, agenter eller andra som agerar för klassningssällskapets räkning. När det gäller dödsfall eller personskada som orsakats genom vanlig vårdslöshet har klassningssällskapens ansvar begränsats till fyra miljoner euro och när det gäller ansvar för sakförlust eller sakskada som orsakats genom vanlig vårdslöshet har ansvaret begränsats till två miljoner euro. Man kan utifrån det EG-direktiv som reglerar klassningssällskaps kontraktuella ansvar gentemot det allmänna och innehållet de avtal som ingåtts mellan sjöfartsverket och de aktuella klassningssällskapen dra slutsatsen att klassningssällskapens ansvar för ersättning som staten dömts att utbetala inte omfattar ersättning för andra slags skador än de som där behandlas. Detta innebär att ansvaret inte omfattar ersättning som staten tvingats utge för ren förmögenhetsskada

De uppgifter som sjöfartsverket delegerat till klassningssällskapen utgör myndighetsutövning. Detta innebär att statens ansvar för de certifieringsåtgärder som delegerats till klassningssällskap regleras av 3:2 skadeståndslagen. Bedömningen av statens ansvar för person- eller sakskada borde i stort överensstämma med bedömningen av klassningssällskaps ansvar för samma slags skador. Det kan dock som framkommit ovan under punkten 5.2.1 antas att statens ansvar är strängare än klassningssällskapens ansvar för samma skada.

8.2 Ansvar gentemot tredje man

Vad gäller klassningssällskapens ansvar gentemot tredje man kan i princip inte dras några säkra slutsatser.

När det gäller frågan om ansvar för ren förmögenhetsskada som drabbat tredje man som står i kontraktsförhållande till redaren kan konstateras att ett sådant ansvar inte aktualiseras med mindre än att någon av de ovan beskrivna specialkonstruktionerna kan användas. Den av dessa konstruktioner som ligger närmast till hands att tillämpa måste vara den som innebär en tillämpning av undantagen i förarbetena till skadeståndslagen. Med utgången i NJA 1987 s. 692 i åtanke är det inte omöjligt att tänka sig att klassningssällskap av svensk domstol skulle kunna anses vara ersättningsansvariga för ren förmögenhetsskada. Eftersom NJA 1987 s. 692 är ett av ytterst få fall där högsta domstolen använt undantagen i förarbetena är det dock inte troligt, endast möjligt att klassningssällskap av svensk domstol, med stöd av dessa, skulle anses vara ersättningskyldigt gentemot tredje man som drabbats av ren förmögenhetsskada. Man skulle eventuellt även kunna tänka sig att klassningssällskap skulle vara ansvariga gentemot tredje man för ren förmögenhetsskada genom kvasikontrakt. Frågan

är emellertid hur intressant denna konstruktion är nu då man i praxis öppnat upp för en direkt tillämpning av den möjlighet till undantag från 2:2 Skadeståndslagen som ges i förarbetena.

Klassningssällskapens ersättningsansvar för person- eller sakskada gentemot tredje man som står i kontrakt med varv eller redare är inte heller lätt att avgöra. Här krävs dock inga specialkonstruktioner, här handlar det istället, vid sidan om de generella argumenten för och emot ansvar, endast om att avgöra huruvida det kan anses föreligga adekvat kausalitet mellan klassningssällskapets agerande och den uppkomna skadan. Vid denna bedömning handlar det framförallt om vilken grad av kontroll som klassningssällskapen kan sägas ha över fartyget och om det för ansvar ska krävas att den skadelidande kan anses ha drabbats av den aktuella skadan genom att han satt sin tillit till fartygets klass. Precis som när det gäller ansvar för ren förmögenhetsskada är det enda som kan konstateras att det är fullt möjligt att klassningssällskap av svensk domstol skulle kunna anses vara ersättningsskyldigt för person- eller sakskada gentemot tredje man som står i kontraktuellt förhållande till varv eller redare. Det tycks till och med troligare att klassningssällskap skulle anses ersättningskyldiga för person- eller sakskada än att de skulle anses ansvariga för ren förmögenhetsskada.

När det gäller frågan om klassningssällskaps ersättningsansvar gentemot den kategori av personer som här benämnts helt utomstående tredje män borde det vara helt uteslutet att klassningssällskap bär något ansvar gentemot dessa för ren förmögenhetsskada. När det gäller person- eller sakskada som dessa tredje män drabbats av är ansvar inte uteslutet men inte heller sannolikt. Om klassningssällskap överhuvudtaget bär något ansvar gentemot dessa personer borde det inte aktualiseras annat än i yttersta undantagsfall.

8.3 Möjligheter till friskrivning

När det gäller frågan om klassningssällskapens möjligheter till friskrivning från ansvar kan konstateras att en avtalsklausul genom vilken klassningssällskap friskriver sig från ansvar för eget uppsåt och/eller egen grov oaktsamhet med största sannolikhet av domstol skulle jämkas genom 36 § avtalslagen. Friskrivning från ansvar för anställdas grova oaktsamhet har större möjligheter att klara sig undan jämkning men även den sortens friskrivning torde i stor utsträckning komma att jämkas av domstol. När det gäller friskrivning från ansvar för vanlig oaktsamhet är sådana klausuler i stor utsträckning att anse som giltiga men giltigheten är beroende av förutsättningarna i det enskilda fallet.

Vad gäller tillämpligheten av klassningssällskapens friskrivningsklausuler i förhållande till tredje man kan man anta att friskrivningsklausuler i den mån de befunnits vara giltiga även är tillämpliga i förhållande till tredje män som anses stå i kvasikontraktuellt förhållande till klassningssällskap. Friskrivningsklausuler får dessutom anses vara tillämpliga i förhållande till tredje män som framfört direktkrav och tredje män som anses ersättningsberättigade genom åberopande av undantagen i förarbetena till skadeståndslagen, vad gäller de senare är en förutsättning för tillämpligheten av friskrivningsklausulen att denna förekommit i ett dokument som förevisats för den skadelidande. Det kan däremot antas att friskrivningsklausuler inte är tillämpliga gentemot tredje man som inte förlitat sig på fartygets klass.

8.4 Egna reflektioner

Det är inte rimligt med en situation där klassningssällskapen inte bär något som helst ansvar för sina klassnings- och certifieringsåtgärder. Något slags ansvar bör de ha, särskilt gentemot kontraktspart. Med tanke på den roll klassningssällskapen spelar inom sjöfartsbranschen är det inte heller omöjligt att tänka sig ett ansvar gentemot tredje man. Om klassningssällskapen skulle vara helt utan ansvar skulle man inte kunna lita på resultatet av deras arbete. Då de av klassningssällskapen utfärdade klassningscertifikaten fyller en mycket viktig funktion inom sjöfartsbranschen skulle man, om man inte kunde lita på klassningssällskapen, vara tvungen att anlita någon annan för dessa uppgifter, någon som tog ansvar för sitt arbete. Klassningssällskapen skulle därmed om de inte bar något ansvar för sitt arbete inte fylla någon funktion.

Det är tveksamt om ett ansvar egentligen är så betungande för klassningssällskapen som de vill göra gällande. Det finns ett antal ”skyddsmekanismer” genom vilka deras ansvar begränsas. Den första av dessa är det faktum att klassningssällskapen i egenskap av råd- eller informationsgivare har ett metodansvar och den metod som de är ansvariga att tillämpa utgörs av deras egna allmänna regler, regler som de är fria att ändra. De styr alltså själva vilket mått av ansvar de ska exponera sig för. Som konstaterats ovan innebär dessutom det faktum att klassningssällskapen har ett metodansvar samtidigt att de inte har något resultatansvar. Under förutsättning att besiktningsmannen genomför de undersökningar som sällskapets egna allmänna regler föreskriver skall därmed i princip ingen ersättningsskyldighet kunna uppkomma.

Klassningssällskapens ansvar begränsas dessutom genom kravet på adekvat kausalitet genom vilket klassningssällskapen är befriade från ansvar för alltför opåräknliga skador.

9 Källförteckning

EG-direktiv

Rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationens verksamhet i förbindelse därmed

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed

Rättsfall

Svenska:

NJA 1986 s. 712

NJA 1987 s. 692

NJA 1991 s. 138

NJA 1997 s. 65

NJA 2001 s. 878

Utländska:

USA:

Great American Insurance Company v. Bureau veritas, 338 Fsupp. 999, 1972 A.M.C. 1455

Sundance Cruises Corp. V. American Bureau of Shipping, 7 F.3d 1077, 1994 AMC 1, 11 (2nd Cir. 1993)

Otto Candies, L.L.C v. Nippon Kyokai Corp., 346 F.3d 530, 2003 AMC 2409 (5th Cir. 2003)

Storbritannien:

Marc Rich & Co. v. Bishop Rock Marine Co., (1995) 2 Lloyd's Rep. 299, (H.L. 1995)(The Nicholas H.)

Offentligt tryck

Proposition 1972:5

Litteratur

Bengtsson, Bertil, Det allmännas ansvar enligt skadeståndslagen, andra upplagan, Norstedts juridik AB, Stockholm 2001

Bergsjö, Per Erik, Klassifikasjonsselskapers Ansvar , -med hovedvekt på gyldigheten av deres ansvarsfraskrivelseklausuler, MARIUS nr.93, 1984

Braekhus, Sjur, Klassifikasjonsselskapers ansvar, inledning till Sjørettsseminaret våren 1965, Nordisk institut for sjörett

Elfström, Jan, Rådgivarens proffesjonsansvar, vem vågar vara rådgivare?, AB Svensk Byggtjänst, Lund 2003

- Falkanger, Thor, Bull; Hans Jacob, Brautaset, Lasse, Scandinavian maritime law, the Norwegian perspective, 2a uppl., Universitetsforlaget, 2004
- Feehan E, Colleen, Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H, Tulane Maritime Law Journal, winter 1997*
- Gullefors, Björn, Ansvar och skadestånd, Reglerna om ansvar för rådgivare, mäklare och andra konsulter, Björn Lundén Information AB, Uddevalla, 1999
- Hellner, Jan, Skadeståndsrätt, tredje upplagen, Almqvist & Wiksell, Uppsala, 1976
- Hellner, Jan, Johansson, Svante, Skadeståndsrätt, sjätte upplagan, Norstedts Juridik AB, Göteborg 2000
- Hellner, Jan, Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt, 1 häftet. Särskilda avtal, tredje upplagan, Norstedts Juridik AB, Stockholm 2000
- Hellner, Jan, Speciell avtalsrätt II Kontraktsrätt, 2 häftet. Allmänna ämnen, tredje upplagan, Norstedts Juridik AB, Stockholm 2004
- Hellner, Jan, Stulna diamanter, Juridisk tidskrift 1998-99, s. 150-158
- Honka, Hannu, The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies, Tulane Maritime Law Journal nr.19, 1994*
- Ingvarsson, Torbjörn, Rådgivningsansvar och medvållande, Juridisk tidskrift 02/03, s. 561-573
- Kleineman, Jan, Ren förmögenhetsskada, särskilt vid vilseledande av annan än kontraktspart, Juristförlaget, 1987
- Kleineman, Jan, Rådgivares informationsansvar – en probleminventering, Svensk Juristtidning 1998, s. 185-211
- Krüger, Kai, Fault Liability for Classification Societies towards Third Parties, Festschrift till Kurt Grönfors, Norstedts juridikförlag, Göteborg 1991, s. 271-296
- Lundmark, Thorsten, Friskrivningsklausuler giltighet och räckvidd, särskilt om friskrivning i kommersiella avtal om köp av lös egendom, Iustus förlag AB, Uppsala 1996
- Miller, Machale A, Liability of Classification Societies from the Perspective of United States Law, Tulane Maritime Law Journal, nr.22, 1997*
- Nielsen, Bent, Klasseinstitusjoners ansvar, inledning till Sjörettsseminaret hösten 1980, Nordisk institut for sjörett
- Ramberg, Christina, Kontraktstyper, Norstedts Juridik AB, Solna 2005
- Ramberg, Jan, Ramberg, Christina, Allmän avtalsrätt, 6:e upplagan, Norstedts juridik AB, Stockholm 2003

Zackariasson, Leila, Direktkrav, Om rätt att rikta anspråk mot gäldenärens gäldenär, Iustu Förlag AB, Göteborg 1999

Internetsidor

www.eagle.org

www.iacs.org.uk

www.lloydsregister.se

* Då jag inte haft tillgång till pappersversionen av denna tidsskrift utan istället använt mig av den version som återfinns i den elektroniska databasen Westlaw International stämmer inte mina sidhänvisningar överens med sidnumren i pappersversionen. De sidnummer jag angivit är de som jag fått då jag skrivit ut den elektroniska versionen av respektive artikel.