

# Rom II:s inverkan på lagvalet vid fartygskollisioner

Examensuppsats  
30 poäng

**Författare**

Lina Nilsson

**Handledare**

Svante Johansson

# Innehållsförteckning

1. Introduktion till lagval i kollisionssaker.....	4
1.1 Inledning.....	4
1.2 Frågeställningar och syfte.....	4
1.3 Disposition.....	5
1.4 Avgränsningar.....	5
2. Bakgrund.....	6
2.1 Vad är internationell privaträtt?.....	6
2.2 Internationell skadeståndsrätt.....	7
2.3 Harmoniseringsarbetet.....	8
3. Rom II.....	9
3.1 Syfte.....	9
3.2 Tillämpningsområde.....	9
3.3 Förhållandet till Rom I, Bryssel I samt Luganokonventionen.....	10
4. Rom II och fartygskollisioner.....	10
4.1 Kort om fartygskollisioner.....	11
5. Lagvalsreglerna i Rom II.....	12
5.1 Inledning.....	12
5.2 Artikel 4.....	13
5.2.2 Undantag.....	14
5.2.2.1 Artikel 4 (2).....	14
5.2.2.2 Artikel 4 (3).....	15
5.3 Vissa sjörättsliga aspekter på artikel 4.....	16
5.3.1 Platsen där skadan uppkom.....	16
5.3.1.1 Inom territorialgränserna.....	16
5.3.1.2 Skador på internationellt vatten.....	17
5.3.1.3 Särskilt om de ekonomiska skador som drabbar rederiet.....	19
5.3.2 Vistelseort enligt artikel 4 (2) gällande fartyget och rederiet.....	21
5.3.2.1 Fartygets flagg i förhållande till vanlig vistelseort.....	21
5.3.3 Fartygets flagg i förhållande till 4 (3).....	23
5.4 Särskilt om sakskador.....	24
5.5 Särskilt om passagerarfrågor.....	24
5.5.1 Inledning.....	24
5.5.2.1 Inom- eller utomkontraktuellt?.....	24
5.5.2.2 Passagerares skada som uppkommit på internationellt vatten.....	25
5.5.1.3 Passagerares skada som uppkommit på territoriellt vatten.....	26
5.5.1.4 Biljettens inverkan på tillämpning av 4 (3).....	27

5.6 Tillämpning av 4 (2) i förhållande till 4 (1) avseende tvisten gentemot det andra fartyget	27
6. Om de gemensamma bestämmelsernas betydelse i sjörättsliga tvister	32
6.1 Tillämplig lags räckvidd – Art 15	32
6.1.1 Sjörättsliga aspekter	32
6.1.1.1 Ansvarsbegränsning	32
6.1.1.2 Förutsättningar för ansvaret och fastställandet av ansvariga personer	35
6.1.1.3 Grunden för ansvarsfrihet	35
6.1.1.4 Ansvar för andra personers handlingar	35
6.1.1.5 Vad gäller för sjöpant?	36
6.2 Tvingande bestämmelser	37
6.3 Art 17 – Ordnings och säkerhetsbestämmelser	38
6.4 Flera skadevällare	39
6.4.3 Invändningar från den solidariskt ansvarige	41
6.4.4 Brutto eller nettometoden vid begränsning av ansvar	42
6.6 Åberopandet och fastställandet av utländsk rätt	43
7. Slutsatser	44
7.1 Lagvalet	44
7.2 Omfattningen av lex cause	46
Källförteckning	47

# 1. Introduktion till lagval i kollisionssaker

## 1.1 Inledning

Flertalet tvister har i dag på något sätt internationell anknytning. Detta gäller inte minst tvister som uppkommer i samband med sjöfart. Då tvister i dessa fall uppstår uppkommer frågor kring dels var tvisten skall slitas, det vill säga vilken domstol som är behörig, dels vilket lands lag som skall tillämpas på konflikten. I denna uppsats avser jag att fokusera på den senare frågan, det vill säga vilket lands lag som skall vara tillämplig. I januari 2009 trädde en gemenskapsrättslig förordning i kraft som reglerar tillämplig lag vid utomobligatoriskt skadestånd<sup>1</sup>, den så kallade Rom II-förordningen. Före denna förordnings ikraftträdande var den svenska internationella skadeståndsrätten i huvudsak inte lagfäst utan byggde på ett fåtal HD-prejudikat.<sup>2</sup> Vi står därmed till viss del inför ett förändrat rättsläge. Frågan som kommer att behandlas i denna uppsats är vilken inverkan det nya rättsläget kommer att få på lagvalet vid fartygssammanstötningar. Shipping industrin är speciell på så sätt att stora värden ofta är inblandade och att verksamheten är förenad med stora risker. Branschen berörs dessutom av en hel del särreglering som gör rättsläget komplicerat. Vid fartygssammanstötningar finns ofta flera skadelidande parter, det kan vara lastägare, passagerare och naturligtvis fartygen. I dessa sammanhang är det inte ovanligt att båda fartygen är att betrakta som såväl skadelidande som skadevällare. Det är heller inte ovanligt att flertalet av de ovan nämnda parterna har olika nationaliteter. De tvister som uppkommer kan vara såväl inom- som utomkontraktuella. Sjölagen bygger i stort på internationella konventioner. Trots viss harmoniserad lagstiftning finns det betydande skillnader i lagstiftningarna som aktualiseras vid fartygssammanstötningar. Till exempel kan skönjas skillnader i synen på strikt ansvar respektive principalansvar. Vidare kompletteras i de flesta rättsordningar sjörättens regler med allmänna skadeståndsrättsliga principer som aktualiseras vid ansvarsfrågan vid en fartygssammanstötning. Här kan framförallt skadeståndsnivåerna komma att variera mellan olika länder. På så sätt får lagvalet stor betydelse.

## 1.2 Frågeställningar och syfte

Uppsatsen utgår från Rom II-förordningen. Syftet är att analysera hur denna förordning kan komma att påverka lagvalet vid sjörättsliga tvister och särskilt vid fartygskollisioner. De

---

<sup>1</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II).

<sup>2</sup> Bogdan, 2008, s 282.

särfrågor som ofta uppkommer vid fartygssammanstötningar kommer att diskuteras för att undersöka vilka problem som kan uppstå vid tillämpningen av Rom II. Flera av de frågor som tas upp kan naturligtvis komma att vara intressanta även inom andra sjörättsliga utomobligatoriska konflikter än enbart fartygssammanstötningar. Gällande frågor om passagerarbefordran kan vad som sägs tillämpas även på andra transportdiscipliner än just sjöfart.

Jag avser att försöka besvara frågan dels hur lagvalsreglerna avseende fartygskollisioner ser ut, dels vilka frågor som får anses ha förblivit olösta.

I uppsatsen diskuteras Rom II utifrån ett svenskt perspektiv. Detta innebär att viss jämförelse kommer att företas med det tidigare svenska rättsläget för att påvisa vilka skillnader i rättsläget som förordningen innebär. Vidare utgås från svensk lagstiftning i diskussioner kring vilka regler som kan komma i konflikt och vilka problem som kan uppstå med anledning av Rom II. Med anledning av sjörettens skandinaviska karaktär<sup>3</sup> kan dock även de skandinaviska ländernas rättsordningar komma att beröras.

### **1.3 Disposition**

I den inledande delen ges först en allmän introduktion till den internationella skadeståndsrätten och Rom II. En kort introduktion till rättsläget kring fartygskollisioner och vilka internationella harmoniseringar som kan skönjas ges för att läsaren skall få en grundläggande förståelse för den problematik som analysen av lagvalsreglerna tar sin utgångspunkt i. I andra delen följer en presentation av lagvalsreglerna i Rom II varpå dessa regler analyseras ur ett sjörättsligt perspektiv. Särskilda problem som kan uppkomma vid passagerar- och godsskador diskuteras. I nästa del analyseras de allmänna bestämmelserna i Rom II. Tillämplig lags räckvidd och vilken effekt detta får på särskilda sjörättsliga aspekter diskuteras först följt av de särskilda artiklar i fördraget som kan få betydelse vid fartygssammanstötningar. Avslutningsvis presenteras de slutsatser jag kommit fram till.

### **1.4 Avgränsningar**

Uppsatsen fokuserar på fartygssammanstötningar. Därav följer att främst de bestämmelser i Rom II som sådana kollisioner kommer att diskuteras. Generella internationella privaträttsliga frågor såsom exempelvis artikel 24 Rom II som stadgar att återförvisning är utesluten (så kallad *renvoi*) och artikel 25 samma förordning som reglerar hur stater med fler än en

<sup>3</sup> Den svenska Sjölagen (1994:1009) är i princip densamma som de danska, norska och finska sjörettslagarna. Förarbetet till lagarna föregick gemensamt av dessa länder. För ytterligare uppgifter om den skandinaviska sjöretten, se Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 26 f.

rättsordning hanteras kommer därför inte att beröras i denna uppsats. Rom II innehåller förutom de generella bestämmelserna även vissa specialregleringar bland annat om lagvalet vid miljöskador. Att denna fråga blir intressant i samband med en fartygssammanstötning torde i och för sig inte vara ovanligt, till exempel vid ett oljeläckage. Denna fråga är dock relativt omfattande och torde i sig kräva en tillämparuppsats för att utreda.<sup>4</sup> Av utrymmesskäl kommer frågan därför inte att beröras i detta arbete. I Rom II:s artikel 17 regleras också lagvalet gällande möjligheten att föra en direkt talan gentemot försäkringsbolaget. Även detta är i sig väldigt omfattande och kommer av utrymmesskäl inte beröras. Fartygssammanstötningar kan uppstå mellan såväl två som flera fartyg. Ofta gäller det regelverk som rör två inblandade fartyg analogt för det fall fler fartyg är inblandade.<sup>5</sup> För att underlätta för läsaren kommer de exempel som ges utgå ifrån en fartygskollision med två inblandade fartyg.

## 2. Bakgrund

Rom II antogs i juli 2007 för att träda i kraft 11 januari 2009. Syftet med förordningen är att harmonisera lagvalsreglerna inom den gemenskapsrättsliga internationella privaträtten på det utomobligatoriska området.<sup>6</sup>

### 2.1 Vad är internationell privaträtt?

Då man talar om internationell privaträtt (nedan kallad IP-rätt) brukar man tala om tre huvudsakliga spørsmål. Den första frågan handlar ur ett svenskt perspektiv om huruvida en domstol är behörig att pröva tvisten, det vill säga fråga om domsrätt. Den andra frågan behandlar lagvalet, det vill säga vilket lands lag som skall tillämpas på tvisten. Den tredje frågan berör verkan av svenska domar utomlands respektive utländska domars verkan i Sverige. Här berörs alltså under vilka förutsättningar utländska domar erkänns och kan verkställas i ett annat land. Rom II reglerar såsom framkommit ovan lagvalsfrågan och det är således denna fråga som är i fokus i detta arbete.

Vid lagvalsfrågan söker man alltså svaret på vilket lands materiella regler som skall tillämpas på konflikten. Innan vi kommer dit måste förstas avgöras vilka regler om tillämplig lag som skall tillämpas. Svaret på den frågan är *lex fori*, det vill säga den stats lagvalsregler

<sup>4</sup> Se Linn Hoel Ringvoll, , Navigering i vanskelig lovvalgsfarvann – Roma II art. 7 med særlig blick på sørettslige tvister (<http://www.duo.uio.no/sok/work.html?WORKID=88597>).

<sup>5</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 215.

<sup>6</sup> KOM(2003) 427 Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (ROM II) (nedan endast: KOM(2003) 427).

där talan har väckts.<sup>7</sup> Om inte dessa regler ser lika ut i alla stater kan vi bli hänvisade till olika rättsordningar beroende på i vilken stat vi väcker talan. Den som väcker talan kan välja att göra detta i en stat med de kollisionsregler som hänvisar till den rättsordning som innehåller de mest gynnsamma materiella rättsreglerna. Fenomenet benämns ofta *forum shopping*. Från lagstiftarens sida vill man gärna undvika *forum shopping* vilket låter sig göras på två sätt. Antingen genom harmonisering av den materiella rätten eller genom harmonisering av lagvalsreglerna. Harmonisering av den materiella rätten innebär att det inte spelar någon roll för parterna vilken rättsordning som tillämpas, det materiella rättsläget blir ändå detsamma. Harmonisering av lagvalsreglerna innebär att tillämplig rättsordning kommer att bli densamma oavsett var talan väcks. Det förstnämnda alternativet anses ofta alltför ingripande och därmed inte möjligt, ofta inte ens på EU nivå. Således har en strävan varit att skapa harmoniserade IP- rättsliga kollisionsregler.<sup>8</sup> På det utomobligatoriska området har det alltså skett genom Rom II.

## **2.2 Internationell skadeståndsrätt**

Vid lagvalsnormer i skadeståndsrätten har historiskt sett principen om lagen i det land där den skadeståndsgrundande händelsen ägde rum ägt tillämpning, *lex loci delicti commissi*. I de fall när den skadegörande handlingen företagits i ett land och skadan uppkommit i ett annat förefaller dock normen som problematisk. Frågan är i sådana fall huruvida lagen i det land där skadan uppkommit eller lagen där den skadelidande handlingen företagits skall tillämpas. Det vanligaste är naturligtvis att skadan uppkommer på samma plats som den skadeståndsvällande händelsen inträffar, men så behöver dock inte alltid vara fallet. Ett skolboksexempel är att en jägare avfyrar ett skott i Sverige men att skottet träffar en person i Norge som drabbas av en skada. I sådant fall måste avgöras huruvida det är platsen där den skadeståndsvällande handlingen, i detta fall Sverige, eller om det är platsen där skadan inträffade, i detta fall Norge, som skall vara avgörande. Båda varianter torde tidigare ha förekommit inom gemenskapen, och vissa länder tillät den skadelidande att välja utifrån dessa.<sup>9</sup>

Huvudregeln om *lex loci delicti commissi* har ofta kombinerats med andra regler. Vanligt har varit att se till vilket land tvisten har närmast anknytningen, antingen som huvudregel eller som undantag när huvudregeln i det enskilda fallet lett till mindre lyckade

---

<sup>7</sup> Moss, 2003, s 8.

<sup>8</sup> KOM(2003) 427 s 5.

<sup>9</sup> KOM(2003) 427 s 5.

resultat.<sup>10</sup> En annan princip som förekommit i den internationella skadeståndsrätten är den om *lex patriae* eller *lex domicilii*. Den första åsyftar det lands lag där parten är medborgare och den andra åsyftar tillämpningen av den lag där parten har sin hemvist.<sup>11</sup> För det fall parterna hade gemensam nationalitet eller vistelseort lät man den statens lag vinna tillämpning oavsett var den skadelidande handlingen ägt rum. Flera av EU:s medlemsstater lät tidigare käranden välja den lag av de alternativa som var förmånligast för honom.<sup>12</sup> Även om vissa tendenser i lagvalsregleringen inom EU:s medlemsstater kunde skönjas före Rom II så var praxisen spretande.<sup>13</sup>

### **2.3 Harmoniseringsarbetet**

En harmonisering av den internationella privaträtten har pågått i EG sedan slutet av 1960-talet.<sup>14</sup> Harmoniseringsarbetet angående lagvalsfrågan har föregåtts av Brysselkonventionen, vilken behandlar domstols behörighet och verkställighet av domar på privaträttens område. Brysselkonventionen ersattes senare av den så kallade Bryssel I-förordningen. Dessa olika regelsystem innehåller dock ett antal alternativ vilket gör det möjligt för käranden att välja var denne vill ansöka om stämning. I och med detta förelåg alltså fortfarande risk för *forum shopping*, då käranden kan välja var denne stämmer för att få ett så gynnsamt utfall som möjligt. För att undvika detta och för att öka förutsebarheten har det därför funnits en strävan inom gemenskapen att även harmonisera lagvalsreglerna. Detta arbete inleddes redan 1969. Från början omfattade arbetet såväl tillämplig lag för avtalsförpliktelser som för utomobligatoriska förpliktelser. Arbetet visade sig emellertid alltför omfattande och begränsades till att enbart avse avtalsförpliktelser. Det var detta arbete som sedermera resulterade i konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, nedan kallad Romkonventionen. Inte heller detta arbete var okomplicerat, vilket kan illustreras av att konventionen trädde ikraft först 1991, elva år efter antagandet av konventionstexten. En naturlig fortsättning på detta arbete var således en förordning för att harmonisera även lagvalsreglerna rörande utomobligatoriska förpliktelser och i januari 2009 antogs således Rom II.<sup>15</sup> Här kan nämnas att i juni 2008 antogs Europaparlamentets och rådets förordning om

---

<sup>10</sup> KOM(2003) 427 s 5.

<sup>11</sup> Bogdan, 2004, s 38.

<sup>12</sup> KOM(2003) 427 s 5.

<sup>13</sup> Kreuzer, 2006, s 49.

<sup>14</sup> KOM(2003) 427 s 2.

<sup>15</sup> KOM(2003) 427 s 2 ff.



tillämplig lag för avtalsförpliktelser<sup>16</sup>, nedan kallad Rom I. Denna kommer att träda ikraft den 17 december 2009 och ersätter då Romkonventionen. Vidare pågår för närvarande arbete med den så kallade Rom III, i vilken man avser att reglera lagvalet vid skilsmässor. Det kan således konstateras att det inom EU pågår ett intensivt arbete med harmoniseringen av lagvalsreglerna på det IP-rättsliga området.

### **3. Rom II**

Rom II är en förordning vilket innebär att den är direkt tillämplig i varje medlemsstat, se artikel 110 i EG-fördraget. Att konventionen är direkt tillämplig innebär att den utgör gällande rätt i Sverige och därmed att den skall tillämpas av domstolar och kan åberopas utav enskilda.<sup>17</sup> Gemenskapsrätten har företräde framför nationell rätt.<sup>18</sup> Det bör även här nämnas att enligt artikel 234 i EG-fördraget har EG-domstolen tolkningsföreträde gällande hur EG-rättsliga rättsakter, och således även Rom II, skall tolkas. Någon svensk proposition eller dylikt har inte lagts fram med anledning av förordningens ikraftträdande. Förordningen antogs den 11 juli 2007 och trädde i kraft den 11 januari 2009.

#### **3.1 Syfte**

Rom II:s syfte framgår delvis av förordningens ingress. Här hävdas att en förutsättning för att den inre marknaden skall kunna fungera väl är att medlemsstaternas lagvalsregler leder till att samma nationella lag blir tillämplig oavsett vid vilket lands domstol talan har väckts. Genom gemensamma lagvalsregler sägs också förutsebarheten öka och med detta förutspås förlikningarna öka. Av kommissionens utkast framgår vidare att ett av ändamålen varit att minska möjligheterna till *forum shopping*.<sup>19</sup>

#### **3.2 Tillämpningsområde**

Artikel 1 punkten 1 Rom II stadgar att förordningen skall tillämpas på utomobligatoriska förpliktelser på privaträttens område i situationer som innebär lagkonflikt. I artikel 2 stadgas att med skada omfattas i förordningen alla följder av skadestandsgrundande händelser (*tort/delict*), obehörig vinst, tjänst utan uppdrag (*negotiorum gestio*) eller oaktsamhet vid ingående av avtal (*culpa in contrahendo*). Av naturliga skäl kommer fokus i detta arbete ligga på skadestandsgrundande händelser. Av artikel 3 framgår också förordningens universella

---

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008.

<sup>17</sup> Bernitz, Kjellgren, 2002, s 40 f.

<sup>18</sup> Bernitz, Kjellgren, 2002, s 81.

<sup>19</sup> KOM(2003) 427 s 6 f.

karaktär, vilket innebär att Rom II skall tillämpas i förhållande till världens samtliga rättssystem. Lagvalsreglerna kan således leda till tillämpning av såväl lagen i en medlemsstat som lagen i ett land utanför EU utan några som helst krav på ömsesidighet.

### ***3.3 Förhållandet till Rom I, Bryssel I samt Luganokonventionen***

Rom II bör ses i samband med Rom I, Bryssel I<sup>20</sup> samt Luganokonventionen<sup>21</sup>. Rom I reglerar tillämplig lag vid avtalsförpliktelser. Bryssel I och Luganokonventionen reglerar såväl domsrätt som erkännande och verkställighet av utländska avgöranden. Bryssel I är en EG-förordning och reglerar förhållandet mellan medlemstaterna. Luganokonventionen har i princip samma innehåll, men har tillkommit för EFTA ländernas skull, vilka ju inte berörs av EG-rätten.<sup>22</sup>

Då Bryssel I och Luganokonventionen reglerar forumfrågan, det vill säga frågan om domstolsbehörighet, kan dessa bli relevanta att studera i samband med Rom II. Här avgörs alltså var talan kan väckas. Det kan således konstateras att det före Rom II fanns möjlighet för den som väckte talan att genom en granskning av lagvalsreglerna välja att väcka talan vid ett forum vars lagvalsregler hänvisade till en för kärande så förmånlig lag som möjligt. Detta ville man undvika varför man valt att införa enhetliga lagvalsregler genom Rom II.

Gränsdragningen mellan avtalsförpliktelser och utomobligatoriskt skadestånd torde inte alltid ske på samma sätt i alla medlemsstater. Det är EG-domstolen som har att tolka EG-rättsakterna och därmed också huruvida Rom I eller Rom II skall vara att tillämpa på en tvist.<sup>23</sup> EG-domstolen har redan vid tolkningen av artikel 5.1 och 5.3 i Brysselkonventionen konstaterat att skadeståndsförpliktelser är subsidiära i förhållande till avtalsförpliktelser, vilka skall tolkas inskränkande.<sup>24</sup> Troligen kommer dock ytterligare praxis från EG-domstolen att fordras för att nå en enhetlig gemenskapsrätlig tolkning.<sup>25</sup>

## **4. Rom II och fartygskollisioner**

I det protokoll som fogades till Romkonventionen beviljades såväl Sverige som Danmark och Finland rätt att i stället för bestämmelserna i Romkonventionen tillämpa de lagvals-

<sup>20</sup> EG-förordningen nr 44/2001 om domstols behörighet och erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

<sup>21</sup> Denna gäller som svensk lag, se Lagen 1992:794 om Luganokonventionen.

<sup>22</sup> Bogdan, 2004, s 129 f.

<sup>23</sup> KOM(2003) 427 s 8.

<sup>24</sup> KOM(2003) 427.

<sup>25</sup> KOM(2003) 427 s 8.

bestämmelser gällande sjötransport av gods som de nordiska länderna berett tillsammans.<sup>26</sup> Motsvarande undantag återfinns inte Rom II vilket innebär att Rom II alltså har företräde framom de nordiska sjölagarna.

Norge är inte medlem i EU och berörs därför inte av Rom II. Enligt protokoll om Danmarks särställning gäller inte avdelning IV i EG-fördraget för Danmark.<sup>27</sup> I och med att förordningen faller under denna avdelning, kommer inte heller förordningen beröra Danmark.<sup>28</sup>

Vid upprättandet av rättsfallssamlingen Nordiske Domme i sjöfartsanliggende var ett framträdande syfte att främja en enhetlig skandinavisk rättsbildning på området.<sup>29</sup> Till detta kan föras att det förefaller som om ett undantag för sjörättsliga lagvalsbestämmelser såsom det som fanns i Romkonventionen inte heller kommer att återfinnas i Rom I. Med anledning av det ovanstående kan man fråga sig vilken inverkan denna utveckling kommer att ha på det nordiska sjörättsliga samarbetet.

#### **4.1 Kort om fartygskollisioner**

Våra svenska regler om fartygssammanstötningar återfinns i 8 kap. sjölagen. Dessa regler grundas på en internationell konvention, nämligen 1910 års Brysselkonvention angående fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Flertalet viktiga sjöfartsnationer har undertecknat denna konvention, dock exempelvis inte USA. Det gjordes även ett försök 1977 av the International Maritime Organisation (IMO) att skapa enhetliga internationella bestämmelser för lagval vid fartygskollisioner. Utkastet blev dock aldrig antaget.<sup>30</sup> Baserat på att flera viktiga sjöfartsnationer har undertecknat 1910 års Brysselkonvention skulle man lätt kunna anta att regleringen rörande fartygskollisioner är relativt likartad i dessa länder. Detta är till viss del sant men vissa skillnader kan ändå skönjas. Kollisionsbegreppet i sig har i skandinavisk rätt ansetts fordra fysisk kontakt mellan de inblandade fartygen medan detta inte alltid är ett krav i utländsk rätt.<sup>31</sup> Skillnaden torde vara av mindre betydelse eftersom sjölagen dessutom innehåller en regel som utvidgar ansvaret till

---

<sup>26</sup> Se artikel 2 i tillträdeskonventionen till Romkonventionen. Tillgängligt i Official Journal C 015 , 15/01/1997 s. 10 - 15

<sup>27</sup> KOM(2003) 427 s 7.

<sup>28</sup> KOM(2003) 427 s 7.

<sup>29</sup> Philip, 1960, s 33.

<sup>30</sup> Marsden, 1998, s 559.

<sup>31</sup> Grönfors, 1952 , s 169 Se vidare Marsden, 1998, s 8 f för ett engelskt perspektiv respektive Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 213 för ett skandinaviskt perspektiv.

att även omfatta andra manövreringar av fartyget som vållar skada även om ingen sammanstötning förekommer.<sup>32</sup> Det skandinaviska kollisionsansvaret omfattar endast de fall där skadan drabbat fartyg, ombordvarande gods eller personer, och så torde också ofta vara fallet internationellt sett. Vid fartygskollisioner är det inte ovanligt att båda fartyg varit medvållande till sammanstötningen. I sådana fall avgörs ofta fördelningen av ansvaret mellan de inblandade fartygen baserat på vad som hänt i det enskilda fallet. Normalt görs uppdelningen till viss del schablonmässigt på så sätt att man fördelar skulden enligt schablonerna 1/2-1/2, 1/3-2/3 samt 1/4-3/4.<sup>33</sup> Om inget fel på någondera sidan föreligger, eller om något fel inte kan påvisas, skall varje skadevållare få bära sin egen skada. Reglerna om kollisionsansvar torde normalt får kompletteras med allmänna skadeståndsrättsliga regler. I mångt och mycket behandlas alltså fartygssammanstötningar och de skadeståndsanspråk som uppkommer därmed på samma sätt som ”vanliga” skadeståndsanspråk.<sup>34</sup>

## 5. Lagvalsreglerna i Rom II

### 5.1 Inledning

Huvudregeln för vilket lands lag som skall vara att tillämpa på en konflikt stadgas i artikel 4 och gäller alla förpliktelser som inte omfattas av någon av specialreglerna i de efterföljande artiklarna. Denna skall tillämpas då inget avtal om lagval träffats. I enlighet med artikel 14 har parterna nämligen möjlighet att träffa avtal om tillämplig lag. En inskränkning är dock att parternas val inte får vara till men för tredje mans rätt. Som exempel anges försäkringsgivares förpliktelse att betala försäkringstagarens skadestånd.<sup>35</sup> Enligt artikelns lydelse är en förutsättning för avtalets giltighet att det ingåtts efter det att den skadevållande händelsen inträffat. Om alla parter bedriver kommersiell verksamhet tillåts dock även avtal som frivilligt förhandlats fram innan den skadevållande händelsen inträffat. Vidare kan utläsas att för det fall tvisten har nära anknytning till ett land vars lag inte valts hindrar inte valet tillämpningen av tvingande regler i det landet. Här avses tvingande inhemska regler, alltså generellt sådana regler som inte kan avtalas bort och som skyddar en svagare part. Detta hänger samman med att sådana regler inte per automatik blir tvingande i internationella sammanhang.<sup>36</sup>

Nedan studeras lagvalsreglerna i artikel 4 följt av en analys av de särskilda sjörettsliga

<sup>32</sup> Se Sjölagen 8:3.

<sup>33</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 213 f.

<sup>34</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 215 liksom Marsden, 1998, s 61.

<sup>35</sup> KOM(2003) 427 s 23.

<sup>36</sup> KOM(2003) 427 s 23.

frågeställningar som uppkommer i och med tillämpningen av dessa. Vilka frågor som sedan regleras av den lag som befinns tillämplig enligt artikel 4 regleras i artikel 15 och diskuteras i efterföljande avsnitt.

## **5.2 Artikel 4**

Artikel 4 (1) innehåller huvudregeln som stadgar att lagen i det land där den direkta skadan uppkommer skall tillämpas. Till denna huvudregel finns två undantag. Det första behandlar det fall att skadelidande och skadevållare har gemensam vistelseort, artikel 4 (2). Det andra är ett generellt undantag som berör det fall det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land, artikel 4(3).

### **5.2.1 Artikel 4 (1)**

*Om inte annat föreskrivs i denna förordning, skall ifråga om en utomobligatorisk förpliktelse som har sin grund i en skadeståndsgrundande händelse lagen i det land där skadan uppkommer tillämpas oavsett i vilket land den skadevållande händelsen inträffade och oavsett i vilket eller vilka länder indirekta följder av händelsen uppkommer.*

Med den angivna lydelsen avses alltså lagen i det land där den direkta skadan uppkom eller kan uppkomma (nedan *landet där skadan uppkom*). Detta oavsett i vilket land den skadevållande händelsen inträffade och oavsett i vilket eller vilka länder indirekta följder av händelsen uppkommer. Om handlingen skulle orsaka direkt skada i flera länder så skall dessa olika skador i princip behandlas enligt var sin lag.<sup>37</sup> Vid tillämpningen av bestämmelsen är det nödvändigt att skilja på direkt skada och de så kallade följskador som kan uppkomma då det enbart är direkta skador som är av betydelse för lagvalet. I kommissionens utkast framgår att detta innebär att vid en trafikolycka skall den direkta skadan anses ha uppkommit på olycksplatsen, oaktat i vilket land eventuella ekonomiska eller ideella skador uppkommer.<sup>38</sup> Regeln återfinns även i Bryssel I och således kan tillämpning av denna bestämmelse granskas för att tolka begreppet *direkt skada*.

Vid motiveringen till valet av huvudregeln som stadgar lagen i det land där den direkta skadan uppkommer menade kommissionen att denna regel dels var motiverad ur rättssäkerhetssynpunkt och dels som en skälig avvägning mellan skadevållarens och skadelidandes intressen. Bestämmelsen ansågs även stå i överensstämmelse med en stor del av medlemsstaternas lagvalsregler.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> Bogdan, 2008, s 287.

<sup>38</sup> KOM(2003) 427 s 11.

<sup>39</sup> KOM(2003) 427 s 23.

HD:s formulering i NJA 1969 s 163 har tolkats som att det är handlingens ort snarare än var skadan uppkom som är det avgörande.<sup>40</sup> Här uppstår alltså för svensk del en förändring av rättsläget.

## 5.2.2 Undantag

Som nämnts ovan har det till huvudregeln i artikel 4 (1) tillfogats två undantag, ett specifikt i artikel (4 (2)) och ett generellt i artikel (4 (3)).

### 5.2.2.1 Artikel 4 (2)

*Om både den person vars ansvar görs gällande och den skadelidande har sin vanliga vistelseort i samma land vid den tidpunkt då skadan uppkommer, skall dock lagen i det landet tillämpas.*

För det fall skadelidande och skadevållare har sin vistelseort i samma land skall enligt artikel 4 (2) lagen i det landet tillämpas framför lagen i det land där skadan uppstod. Denna ordning torde tidigare varit utbredd i stora delar i Europa, även om i vissa fall vistelseorten och i andra fall medborgarskapet fällt avgörandet.<sup>41</sup>

Kritik har riktats mot att lagen är strikt på så sätt att det är oväsentligt huruvida resultatet hade blivit detsamma i såväl landet där skadelidande som där skadevållaren har sin hemvist.<sup>42</sup> Lagstiftningssamarbete mellan olika stater är inte ovanligt. Som ett exempel kan nämnas det nordiska samarbetet vid antagandet av den nya sjölagen. Om dessa två länders rättsordningar för till samma materiella resultat, medan lagen i det land som skall tillämpas leder till ett annat resultat, så skall ändå lagen i det land där skadan inträffade tillämpas.<sup>43</sup> Om exempelvis ett svensk och ett finskt fartyg kolliderar i Marocko så tas således ingen hänsyn till att det materiella resultatet skulle bli likartat vid tillämpning av svensk respektive finsk rätt. I stället skall marockansk rätt, vars innehåll troligen är okänt för båda parter, tillämpas.

Såväl detta undantag som det generella undantaget i artikel 4 (3), vilket diskuteras nedan, har likheter med den så kallade individualiserande metoden. Den individualiserade metoden kom till uttryck i ett norskt rättsfall, ND 1923 s 289, där två norska skepp kolliderat på brittiskt territorium. Norsk lag tillämpades då i stället för engelsk, då tvisten ansågs ha närmast anknytning till Norge. Metoden torde tidigare ha varit förankrad i flertalet andra rättsordningar. Frågan är dock i vilken utsträckning den individualiserande metoden använts i

---

<sup>40</sup> Bogdan, 2004, s 280.

<sup>41</sup> Symenoides, 2008, s 945.

<sup>42</sup> Se Symenoides, 2008, s 945

<sup>43</sup> Symenoides, 2008, s 946.

Sverige.<sup>44</sup> Enligt förslag i doktrin skulle andra kollisionsnormer än platsen där skadan uppkom användas enbart för de fall där skadelidande och skadevållande stått i viss inbördes relation till varandra, även om detta inte grundar sig på ett obligationsrättsligt förhållande. Som exempel nämns deltagarna i en sällskapsresa eller familjerelationer. Även gemensam vistelseort och gemensam nationalitet nämns i doktrin,<sup>45</sup> men förefaller aldrig ha fått utslag i praxis. I såväl NJA 1969 s 163 som i äldre praxis<sup>46</sup> valde HD att låta platsen där skadan uppkom vara tillämplig trots att både skadelidande och skadevållare var svenskar. Även här gäller således ett förändrat rättsläge för svensk rätts del. I ett liknande fall i dag skulle alltså svensk rätt bli tillämplig då både skadelidande och skadevållare har sin vistelseort i Sverige.

Såsom konstaterats ovan är det hemvisten och inte medborgarskapet som faller avgörandet vid tillämpningen av artikel 4 (2). För svensk del var tidigare medborgarskapet vanligast som anknytningsled men har alltmer kommit att ersättas av den vanliga vistelseorten.<sup>47</sup> Vistelseorten som anknytningsled har därefter vunnit allt större inflytande i den svenska IP-rätten.<sup>48</sup> Det är således tveksamt huruvida en förändring i rättsläget råder för svensk del. Gällande det ovan nämnda rättsfallet NJA 1969 s 163 kan konstateras att domstolen enbart nöjde sig med att konstatera att både skadelidande och skadevållare var svenska medborgare med hemvist i Sverige. Man torde i vart fall kunna sluta sig till att rättsläget i dag är klarare.

### 5.2.2.2 Artikel 4 (3)

*Om det framgår av alla omständigheter i fallet att den skadestandsgrundande händelsen har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkt 1 eller 2, skall lagen i det landet tillämpas. En uppenbart närmare anknytning till ett annat land kan särskilt grundas på att det redan finns ett rättsförhållande mellan parterna, såsom ett avtal som har nära anknytning till den skadestandsgrundande händelsen i fråga.*

Av artikel 4 (3) framgår att om det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat lands lag än den lag som vunnit tillämpningen enligt artikel 4 (1) eller 4 (2), så skall detta lands lag tillämpas i stället. Artikel 4 (3) utgör på så sätt ett undantag från såväl artikel 4 (1) som 4 (2). Det har poängterats att eftersom bestämmelser av denna art minskar förutsebarheten gällande vilken lag som blir tillämplig skall bestämmelsen tillämpas endast i undantagsfall.<sup>49</sup> Det bör

<sup>44</sup> Bogdan, 2004, s 280.

<sup>45</sup> Se bland annat Eek, 1972 s 149 ff.

<sup>46</sup> Se NJA 1933 s 364 respektive NJA 1935 s 383.

<sup>47</sup> Bogdan, 2008, s 148 f.

<sup>48</sup> Bogdan, 2008, s 149.

<sup>49</sup> KOM(2003) 427.

också noteras att enligt bestämmelsens ordalydelse fordras en ”uppenbart närmare anknytning” för att regeln skall få tillämpas. En uppenbart närmare anknytning till ett annat land kan särskilt grundas på att det redan finns ett rättsförhållande mellan parterna, såsom ett avtal, som har nära anknytning till den skadeståndsgrundande händelsen i fråga. Som exempel på när så skulle kunna vara fallet har föreslagits att en anställds civilrättsliga ansvar för stölder från arbetsgivaren skulle kunna anses underkastat den lag som gäller för anställningsavtalet.<sup>50</sup>

Det kan noteras att det enligt artikel 4 (3) är den skadegrundande händelsen som är avgörande i bedömningen av till vilket land den närmaste anknytningen finns. Detta är alltså att jämföra med artikel 4 (1), där det är platsen för skadans uppkomst som är avgörande.<sup>51</sup> Denna skillnad kan tyckas något märklig. Vidare kan kritiseras just det faktum att tvisten inte tillåts delas upp och avgöra respektive frågor i enlighet med den rättsordning till vilken den förefaller närmast sammankopplad. Att titta på faktorer sammankopplade med flertalet gemensamt ansvariga skadeståndsvällare torde alltså inte vara tillåtet enligt förordningens lydelse.<sup>52</sup>

### **5.3 Vissa sjörättsliga aspekter på artikel 4**

Huvudregeln i artikel 4 kan i vissa fall vara svårtillämpad på fartygskollisioner. Nedan följer en diskussion kring vissa av de frågor som kan uppkomma.

#### **5.3.1 Platsen där skadan uppkom**

Som framgår av artikel 4 (1) skall som huvudregel en tvist prövas enligt lagen i det land där den direkta skadan uppstod. Fastställandet av denna plats kan ibland vara svårt till havs. Nedan diskuteras artikel 4 (1) utifrån fartygskollisioner som inträffat såväl inom som utom territorialgränserna.

##### *5.3.1.1 Inom territorialgränserna*

För att avgöra vilken lag som är tillämplig enligt artikel 4 (1) måste alltså avgöras på vilken stats territorium den direkta skadan uppkom. Det kan således vara nödvändigt att avgöra på vilken stats territorium ett fartyg befann sig vid kollisionstillfället. I diskussionen kring staters territorialgränser skiljs inre vatten från territorialhav. Gällande inre vatten är detta rättsligt likställt med landterritoriet och sträcker sig ut till den så kallade baslinjen, vilken utgörs av

---

<sup>50</sup> Bogdan, 2008 s 288.

<sup>51</sup> Bogdan, 2008, s 287 f.

<sup>52</sup> Symeonides, 2008, s 200.



lågvattnelinjen utmed kusten. Det är territorialhavet som är avgörande för en stats jurisdiktion. Samtliga dessa relaterar till baslinjen.<sup>53</sup> Hur denna linje skall dras har varit uppe till diskussion i olika sammanhang, men inom ramen för detta arbete kommer frågan inte att utredas vidare. Territorialhavet beräknas från denna linje ut till en gräns om högst 12 nautiska mil.<sup>54</sup> Avgörande för tillämpningen av artikel 4 (1) blir således territorialhavets yttre gräns.

### 5.3.1.2 Skador på internationellt vatten

Internationellt vatten bestäms negativt, och utgörs av allt vatten som inte är territoriellt vatten.<sup>55</sup> Traditionellt sett har fartygets flagg haft stor betydelse vid lagvalet när skador inträffat på internationellt vatten.<sup>56</sup> I ett tidigare utkast till Rom II från 2002 fanns ett stadgande om att flaggstatens lag skulle vara tillämplig. Detta förslag blev dock starkt kritiserat, mycket med tanke på risken för bekvämlighetsflagg.<sup>57</sup> (Fenomenet *bekvämlighetsflagg* behandlas utförligare under avsnitt 5.3.2.1.) Det påtalades vidare att regeln möjligen skulle kunna tillämpas på konflikter som uppkommer på grund av händelsen på ett fartyg isolerat. Det ansågs dock inte motiverat att vid till exempel en fartygskollision på internationellt vatten se varje fartyg som en enskild enhet, lydande under sitt lands lag.<sup>58</sup> Även i det senare utkastet av Rom II försökte dock frågan lösas genom att ta in en definition om vad som var att jämställa med en stats territorium. Enligt denna skulle ett fartyg på öppet hav som är registrerat i en stat vara att jämställa med denna stats territorium.<sup>59</sup> Inte heller denna formulering återfinns i den slutliga förordningstexten. Här kan uppmärksammas att en sådan formulering knappast hade löst problemet med lagvalet vid en fartygskollision med fartyg registrerade i två olika länder när båda fartyg är att betrakta som skadelidande. Frågan är hur man skall tolka det faktum att man slutligen valt att inte låta någon sådan formulering tas in i den slutliga versionen. Naturligt blir att försöka lösa konflikten genom tillämpning av de lagvalsregler som finns i förordningen. En förutsättning vid tillämpningen av huvudregeln i artikel 4 (1) är att alla skador kan bestämmas till visst territorium. Vid fartygskollisioner på internationellt vatten blir denna regel av naturliga skäl svårtillämpbar. Tre alternativa lösningar på denna problematik har föreslagits. I den första lösningen antar man att artikel 4

---

<sup>53</sup> Bring, Mahmoudi, 2001, s 174 f.

<sup>54</sup> Strömberg, Melander, 2003, s 59.

<sup>55</sup> Strömberg, Melander, 2003, s 64.

<sup>56</sup> Cordes och Stenseng, 1999, s 328.

<sup>57</sup> KOM(2003) 427 s 27.

<sup>58</sup> Stone, 2006, s 334 f.

<sup>59</sup> KOM(2003) 427 s 27.

(1) ändå är tillämplig. För att lösa frågan tar man utgångspunkt i rättsliga fiktioner och andra nödlösningar och låter till exempel fartygsregistreringen spela in.<sup>60</sup> Det andra förslaget innebär att man förutsätter att artikel 4(1) inte alls går att tillämpa och i stället använder man sig av artikel 4 (3).<sup>61</sup> Den tredje lösningen går ut på att artikel 4 (1) inte alls går att tillämpa eftersom skadan inte inträffar i ett land, såsom bestämmelsen fordrar. Enligt samma tolkning skulle heller inte artiklarna 4 (2) eller 4 (3) kunna tillämpas eftersom dessa är undantag till artikel 4 (1). Detta innebär att förordningen inte alls blir tillämplig och att medlemsstaterna i stället får tillämpa sina nationella lagvalsregler.<sup>62</sup> Den tredje tolkningen innebär således att rättsläget gällande lagvalet vid fartygskollisioner på internationellt vatten precis detsamma som före Rom II:s ikraftträdande.

Frågan är vilken av de möjliga lösningarna ovan som är mest trolig. Gällandes den sista förslagna lösningen, att förordningens lagvalsregler alls inte går att tillämpa, ifrågasätter jag huruvida detta står i överensstämmelse med lagstiftarens intention. I ett utkast till Rom II som lades fram av Europaparlamentet och Rådet fanns en bestämmelse om vad som var att jämställa med en stats territorium och där omnämndes såsom tidigare framkommit fartyg på öppet hav.<sup>63</sup> Enlig min mening måste detta uttalande tolkas som att en avsikt faktiskt varit att även tvister som uppkommit på ställen som inte kan härledas till viss stats territorium skall omfattas. Det finns inte heller något i artikel 1 Rom II, vilken reglerar förordningens tillämpningsområde, som åsyftar att Rom II inte skulle vara tillämplig på sådana situationer. Frågan är då huruvida artikel 4 (1) alternativt artikel 4 (2) eller 4 (3) skall tillämpas. Några enkla fiktioner för att lösa problematiken med tillämpning av artikel 4 (1) torde inte finnas, i vart fall inte för konflikten mellan fartygen. Frågan är då om det är möjligt att använda sig av undantagen fastän inte huvudregeln är tillämplig. För det fall parterna har gemensam vistelseort kan frågan enkelt lösas genom tillämpandet av artikel 4 (2). I andra fall blir det svårare att finna tillämplig lag. Kvar blir då att tillämpa artikel 4 (3). Denna artikel syftade till att reglera de fall där ett eller flera anknytningsmoment kunde härledas till områden utanför nationell jurisdiktion.<sup>64</sup> Kommer man fram till att artikel 4 (3) skall användas ställer detta

---

<sup>60</sup> Bogdan, 2007, s 935.

<sup>61</sup> Bogdan, 2007, s 935 se även Cheshire, North & Fawsett, 2009, s 797.

<sup>62</sup> Cheshire, North & Fawsett, 2009, s 861.

<sup>63</sup> Se artikel 20 i P6\_TC1-COD(2003)0168 Position of the European Parliament adopted at first reading on 6 July 2005 with a view to the adoption of Regulation (EC) No .../2005 of the European Parliament and of the Council on the law applicable to non-contractual obligations ('Rome II') från 6 juli 2005, C 157 E/371

<sup>64</sup> KOM(2003) 427 s 27.

dock till vissa problem. Det är långt ifrån enkelt att avgöra till vilket land en tvist har närmast anknytning. När skadevällare och skadelidande har olika vistelseorter finns inget enkelt svar på denna fråga. Än mer komplicerat blir det förstås i tvisten mellan två fartyg som varit medvållande och där alltså båda är att räkna som såväl skadevällare som skadelidande.

Enligt min mening är det även ur denna aspekt beklagligt att inte artikel 4 (2) tillåts tillämpas som nämnts ovan, det vill säga att man betraktar parter såsom om det hade gemensam vistelseort för det fall det materiella resultat blir detsamma i bägge parter rättsordningar. För kollisioner på internationellt vatten hade detta varit ett lämpligt sätt att finna en logisk lösning på tvisten mellan två fartyg som kolliderat och vars rättsordningar skulle ge liknande resultat. Speciellt som sjörättsliga regler ofta är likartade i och med att flertalet av dessa är grundade på konventioner. Då till exempel ett finsk och ett svenskt fartyg sammanstötter till havs skulle det vara logiskt att söka svaret i de bägge ländernas gemensamma rättsordning och se om lösningen materiellt sett varit densamma snarare än att söka finna en närmast anknytning i enlighet med artikel 4 (3). Tillämpar man såsom föreslagits ovan artikel 4 (3) är det svårt att finna vilken rättsordning som skall anses ha närmast anknytning till konflikten. Rättsläget får därmed betraktas som oklart.

### *5.3.1.3 Särskilt om de ekonomiska skador som drabbar rederiet*

Vid en fartygssammanstötning kommer fartygets ägare troligen att drabbas av diverse ekonomiska skador vid en fartygssammanstötning såsom utebliven vinst, ökade kostnader då rederiet måste chartra ett nytt fartyg och så vidare. Frågan är vilken lag som vinner tillämpning vid avgörandet av dessa skador. Vad som avses med vistelseort för fartyget och rederiet enligt artikel 4 (2) diskuteras nedan under avsnitt 5.3.2. En fråga som uppkommer är hur rederiets skador skall behandlas utifrån artikel 4 (1). Artikel 4 (1) stadgar som bekant lagen i det land där den direkta skadan uppkom. Här skulle man kunna argumentera för att de skador som åsamkas rederiet uppstår där rederiet har sitt säte. I kommissionens utkast till Rom II framgår dock att vid en trafikolycka skall den direkta skadan anses ha uppkommit på olycksplatsen, oaktat i vilket land eventuella ekonomiska eller ideella skador uppkommer.<sup>65</sup> Detta uttalande torde kunna tillämpas analogt här och innebära att frågan om rederiets skador främst torde regleras enligt lagen i det land där själva fartygskollisionen inträffade.

I ett förhandsavgörande från EG-domstolen rörande jurisdiktionsfrågan diskuterades huruvida skadan, som bestod i kostnaderna för ett chartrat ersättningsfartyg, skulle anses ha

---

<sup>65</sup> KOM(2003) 427 s 11.

inträffat på den ort där rederiet var etablerat.<sup>66</sup> Här konstaterade EG-domstolen att fartygets flaggstat endast utgjorde en av de omständigheter som var att beakta i bedömningen av var skadan skall anses ha uppkommit. Målet rör tolkningen av Brysselkonventionens artikel 5.3 men torde vara relevant även här. Skadan i målet var att rederiet som följd av varsel om stridsåtgärder som vidtagits av ett fackförbund tagit fartyget ur bruk på linjen och chartrat ett ersättningsfartyg. I målet som följde i den danska Arbejdsret ansågs skadan ha uppkommit där rederiet hade sitt säte.<sup>67</sup> Vidare uttalades dock i EG-domstolens förhandsavgörande att för det fall skadan inträffar ombord på fartyget så var det i flaggstaten som den aktuella handlingen skall anses ha medfört skada.<sup>68</sup> EG-domstolen har i ett annat mål uttalat att den ort där skadan uppkom inte skall anses omfatta den ort där den skadelidande har lidit en ekonomisk följdskada på grund av en omedelbar skada som har uppkommit och har lidits i en annan stat.<sup>69</sup> Sammantaget anser jag att man kan dra slutsatsen att för det fall en fartygskollision medför ytterligare ekonomiska skador för rederiet bör dessa betraktas som följdskador. Den direkta skadan bör anses ha uppkommit på platsen för fartygskollisionen och således är det detta lands lag som skall vara tillämplig enligt artikel 4 (1). Följaktligen skall denna lag bli tillämplig även på följdskadorna. Möjligen skulle en annan slutsats kunna dras om man betraktar fartyget och rederiet som två olika skadelidande. Jag anser dock inte att det finns något i EG-domstolens mål som refererats ovan,<sup>70</sup> eller i övrigt som ger stöd för en sådan tolkning.

---

<sup>66</sup> EG-domstolen, Mål C-18/02 den 5 februari 2004. Danmarks Rederiforening, som för talan för DFDS Torline A/S mot LO Landsorganisationen i Sverige, som för talan för SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation. Begäran om förhandsavgörande: Arbejdsret - Danmark.

<sup>67</sup> Mål A2001.335 av den 31 augusti 2006 från danska Arbejdsretten.

<sup>68</sup> EG-domstolen, Mål C-18/02 den 5 februari 2004. Danmarks Rederiforening, som för talan för DFDS Torline A/S mot LO Landsorganisationen i Sverige, som för talan för SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation. Begäran om förhandsavgörande: Arbejdsret - Danmark

<sup>69</sup> EG-domstolen, Mål C-364/93, den 19 september 1995. Antonio Marinari mot Lloyds Bank plc och Zubaidi Trading Company.

<sup>70</sup> EG-domstolen, Mål C-18/02 den 5 februari 2004. Danmarks Rederiforening, som för talan för DFDS Torline A/S mot LO Landsorganisationen i Sverige, som för talan för SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation. Begäran om förhandsavgörande: Arbejdsret - Danmark

### 5.3.2 Vistelseort enligt artikel 4 (2) gällande fartyget och rederiet

Gemensam vistelseort för parterna medför enligt artikel 4 (2) att lagen i detta land skall vinna tillämpning. I artikel 23 i förordningen återfinns en precisering av vad som avses med vanlig vistelseort för juridiska personer.

#### *Vanlig vistelseort*

1. Vid tillämpning av denna förordning skall bolags eller en annan juridisk persons vanliga vistelseort vara den plats där den centrala förvaltningen är belägen. Om den skadevållande händelsen äger rum eller om skadan uppstår i samband med verksamheten vid en filial, en agentur eller annat verksamhetsställe, skall den plats där filialen, agenturen eller annat verksamhetsställe är beläget anses vara den vanliga vistelseorten.

2. Vid tillämpning av denna förordning skall den vanliga vistelseorten för en fysisk person i samband med dennes näringsverksamhet vara dennes huvudsakliga verksamhetsställe.

En fråga som uppkommer är förstås hur dessa regler skall tillämpas vid fartygskollisioner.

#### *5.3.2.1 Fartygets flagg i förhållande till vanlig vistelseort*

En härskande åsikt inom folkrätten är att fartyg måste registreras i en stat och föra dess flagga.<sup>71</sup> Enklast torde vara att låta fartygets flagg vara avgörande vid tillämpandet av artikel 4 (2). Vid lagvalsfrågor i tidigare praxis är det också fartygets flagg som diskuterats.<sup>72</sup> Som framgår av artikel 4 (2) är det dock den centrala förvaltningen eller belägenheten för filial, agentur eller dylikt som skall fälla avgörandet. Frågan är alltså om detta anses vara samma som flaggstaten, och i annat fall vilken som skall äga företräde.

Som exempel kan nämnas att när ett fartyg är att anses som svenskt regleras i 1 kap sjölagen. Enligt 1 kap 1 § är ett fartyg berättigat att föra svensk flagg om det till mer än hälften ägs av svenska fysiska eller svenska juridiska personer. Enligt 1 kap 1a § samma lag ges även fartyg som inte till övervägande del ägs av svenska fysiska eller juridiska personer möjlighet att föra svensk flagg. En förutsättning härför är att fartyget förts in i fartygsregistret enligt 2 kap 1 § fartygsregisterförordningen (1975:927) 4-5 a §§ i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.. Med denna lydelse är i de flesta fall ett fartyg som för svensk flagg också att anse som svenskt. Så torde i stort också vara fallet i andra stater. På senare år har dock fenomenet med så kallad bekvämlighetsflagg kommit att

---

<sup>71</sup> Bring, Mahmoudi, 2001 s 174.

<sup>72</sup> I framförallt norsk rätt har fartygets flagg tillmätts betydelse. Se bland annat ND 1958 s 1. I domen uttalades att enligt norsk rätt, till skillnad mot flertalet andra rättsordningar, så skall flaggstatens lag vara tillämplig på frågan om ansvarsbegränsning. Detta alltså även om skadan inträffat på ett annat lands territorium. Se även ND 1953 s 531, ND 1958 s 497, UfR 1956 s 912, ND 1958 s 445 där fartygets flagg varit avgörande.

bli allt vanligare. Detta fenomen syftar på att ett rederi väljer att låta ett fartyg föra den stats flagg där reglerverket är mest fördelaktigt även om någon egentlig koppling till denna stat inte finns. Enligt folkrätten har varje stat rätt att själv sätta upp kriterier för vilka fartyg som har rätt att föra dess flagg och detta respekteras generellt av andra stater.<sup>73</sup> Det är staterna själva som avgör hur nära kopplingen ägaren måste ha till staten för att kunna registrera sitt fartyg under dess flagg. Denna ordning har även tidigare vållat problem vid lagvalsfrågor.<sup>74</sup>

Baserat på bestämmelsens lydelse förefaller det som att det är den plats där den centrala förvaltningen är belägen snarare än fartygets flagg som nu är avgörande. Mot detta kan anföras att det finns en stark sjörättslig tradition att låta fartygets flagg styra lagvalet.<sup>75</sup> Frågan är huruvida denna tradition får ge vika för lydelsen i Rom II. Baserat på Rom II:s ställning och intresset av att undkomma problematiken med bekvämlighetsflagg talar detta för att platsen för den centrala förvaltningen blir avgörande. Det danska rättsfallet *Tor Caledonia*<sup>76</sup> kan här vara värt att nämna. *Tor Calendoria* stod under dansk flagg och seglade sträckan Göteborg – Storbritannien. Besättningen ombord var polsk och lönevillkoren reglerades i ett ramavtal som träffats mellan rederiet och danskt fackförbund. Detta föranledde det svenska fackförbundet SEKO att varsla om stridsåtgärder varpå det danska rederiet tog fartyget ur bruk på linjen och väckte talan om att stridsåtgärderna skulle förklaras ogiltiga. Det var således den danska domstolen som skulle avgöra enligt vilket lands lag bedömningen av stridsåtgärdens lovlighet skall ske. Enligt dansk rätts allmänna regler om lagval skulle flaggans lag tillämpas även gällande åtgärder vidtagna i annat land, och dansk rätt bedömdes tillämplig. En direkt konsekvens av utgången i detta mål torde vara att Rom II senare kom att innehålla en lagvalsregel i artikel 9 som medför att lagen i det land där stridsåtgärden vidtas skall tillämpas.<sup>77</sup> Även om den ovanstående utvecklingen berör stridsåtgärder och därmed inte har någon egentlig effekt på frågan som behandlas här påvisar den ändå flaggans minskade betydelse för lagvalet.

Vid fastställandet av var den centrala förvaltningen faktiskt är belägen skulle frågan kunna uppkomma hur man bör se på förhållandet redare – fartygsägare. Redaren borde

---

<sup>73</sup> Se Geneva Convention on the High Seas 1958, artikel 5.

<sup>74</sup> Braekhus, 1998, s 43.

<sup>75</sup> Utöver den praxis som tidigare redovisats kan här även nämnas NJA 1987 s 885 respektive AD 2007 nr 2. Dessa berör arbetsrättsliga förhållanden men påvisar likväl hur flaggans lag har en stark ställning inom sjörätten.

<sup>76</sup> Se förhandsavgörandet i EG-domstolen Mål C.18/02 samt mål A2001.335 av den 31 augusti 2006 från danska Arbetsrätten.

<sup>77</sup> Johansson, 2008, s 297 f.

normalt vara den som står för den centrala förvaltningen och därmed torde den normala vistelseorten för denne vara avgörande.<sup>78</sup> Begreppet redare torde vara något unikt inom den skandinaviska sjörätten och eventuellt torde denna problematik enbart bli aktuell här.

Gällande certepartier, och vem som är att anse som ansvarig i detta fall torde detta även fortsatt avgöras enligt sjörättsliga principer. Vid tids och resebefraktning har ägaren kvar det nautiska ansvaret och därav torde ansvaret ligga kvar hos denna. Mot vilka parter det är möjligt att rikta anspråk torde dock ytterst lösas av *lex cause*, se nedan avsnitt 6.1.1.2 om tillämpningen av artikel 15 (a).

### 5.3.3 Fartygets flagg i förhållande till 4 (3)

För det fall den skadeståndsgrundande händelsen har en uppenbart närmare anknytning med ett annat land än det vars lag som anvisats enligt artikel 4 (1) eller 4 (2), så skall lagen i detta förre land tillämpas. Såsom framkommit i avsnittet ovan så torde platsen för den centrala förvaltningen snarare än fartygets flagg vara att beakta vid avgörandet av huruvida gemensam vistelseort föreligger. Möjligen skulle dock fartygets flagg kunna spela in som faktor vid tillämpningen av artikel 4 (3) vid avgörandet huruvida en uppenbart närmare anknytning med ett annat land föreligger. Frågan är då om ett fartygs flagg är en sådan faktor som tillåts spela in. Enligt bestämmelsens lydelse är det *den skadeståndsgrundande händelse* som skall ha en uppenbart närmare anknytning. Några närmare anvisningar om hur detta skall tolkas har inte givits. Till en amerikansk lagvalsregel av liknande lydelse har nationalitet låtits spela in i avgörandet.<sup>79</sup> Skulle så bli fallet även under artikel 4 (3) är det inte omöjligt att fartygets flagg skulle kunna utgöra en av flera avgörande faktorer. Vid tillämpningen av bestämmelser liknande den i artikel 4 (3) och avgörandet av vilka faktorer som skall tillåtas spela in i bedömningen måste syftet med regeln beaktas.<sup>80</sup> Utkastet ger ingen direkt vägledning i detta fall. Möjligen skulle dock vissa fall kunna motiveras med att en sådan tillämpning skulle motsvara kravet på att uppfylla parternas berättigade förväntningar. Om till exempel en passagerare med sin vanliga vistelseort i land A färdas med ett fartyg med flagg A som dock ägs av ett bolag där den centrala förvaltningen är belägen i land B, förefaller det enligt min mening logiskt att använda artikel 4 (3) för att tillämpa lagen i land A, då detta inte låter sig göras under artikel 4 (2).

---

<sup>78</sup> Enligt svensk lag är det ju också gentemot denne som anspråket skall riktas, se 7:1.

<sup>79</sup> Stone, 2006, s

<sup>80</sup> Symeonides, 2008, s 948.

## **5.4 Särskilt om sakskador**

Gods ombord på fartyg skadas ofta vid fartygskollisioner. Det ansvar som en redare har för skada som uppstått på last ombord på det egna fartyget regleras av fraktavtalet. Här föreligger alltså inget utomobligatoriskt ansvar och lagvalsreglerna vad gäller detta ansvar kommer således inte behandlas inom ramen för denna uppsats. En utomobligatorisk fråga som uppkommer här är i stället vilket ansvar som lastägaren kan utkräva gentemot det andra fartyget, för det fall detta fartyg bär ensamt eller i vart fall en del av ansvaret för kollisionen. Här är huvudregeln i artikel 4 (1) att tillämpa avseende valet av tillämplig lag för det fall inget av undantagen i artiklarna 4 (2) eller 4 (3) vinner tillämpning.

## **5.5 Särskilt om passagerarfrågor**

### **5.5.1 Inledning**

Vid passagerarfrågor uppkommer vissa särskilda problem och frågeställningar. Liksom vid godsbefraktning måste vi här titta på passagerarens möjlighet att rikta ansvar gentemot dels det egna fartyget och dels det fartyget med vilket man kolliderat, förutsatt att fel kan visas på vardera sidan. Ersättningen vid personskador är dock något mer komplext än sakskador eftersom dessa skador normalt är svårare att värdera. Ideella skador är ett exempel på en skada som kan värderas tämligen olika i olika rättsordningar, även inom EU.<sup>81</sup> Exempelvis är så kallade *punitive damages*<sup>82</sup> vanligt i anglo-saxiska rättsordningar men förekommer i princip inte i den skandinaviska. Likaledes kan beräkningen av skadeståndet till efterlevande för exempelvis utebliven försörjning värderas olika i olika rättsordningar.

### **5.5.2 Anspråk riktade gentemot det "egna" fartyget**

#### *5.5.2.1 Inom- eller utomkontraktuellt?*

Personskador på besättning torde falla utanför Rom II eftersom dessa genom anställningsavtalet står i ett avtalsförhållande med det egna fartyget. Sådana krav kommer därför inte att beröras ytterligare. Naturligtvis skulle det även kunna argumenteras för att skador orsakade av det egna fartyget gentemot passagerarna skulle falla utanför detta arbetes tillämpning, eftersom dessa kan anses stå i ett avtalsförhållande gentemot det egna fartyget. För det fall vi inte talar om fripassagerare eller liknande har ju en passagerare köpt biljett och

---

<sup>81</sup> Bona, 2006, s 254 ff.

<sup>82</sup> Med *punitive damages* avses då skadeståndet inte bara avses ha en reparerande effekt för den skadelidandes del utan även att straffa skadevällaren och avhålla andra från liknande riskfyllt beteende.



genom detta ingått ett avtal om passagerarbefordran. Emellertid är den rättsliga bilden beträffande personskador som uppkommit i samband med passagerarbefordran något mer komplex. Ibland har passagerarnas personskador ansetts uppkomma ur ett utomobligatoriskt förhållande medan godsskadorna ansetts uppkomma ur ett obligationsrättsligt förhållande.<sup>83</sup> När passagerarskadorna har ansetts vara att betrakta som utomobligatoriskt skadestånd, har detta skett med grund i att det ansetts föreligga en skyldighet enligt allmän lag att inte skada passagerarna snarare än att en sådan skyldighet uppstår genom avtalsförhållandet.<sup>84</sup> Frågan är i vilken mån passageraren påverkas beroende på huruvida en sådan tvist anses vara att betrakta som utom- eller inomkontraktuell. Detta har i svensk lagstiftning lösts så att i 15 kap 21 § sjölagen stadgas att transportörens ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning inte gjorts beroende av grunden för anspråket. Den skadelidande har alltså i svensk rätt ingen möjlighet att förbättra sin ställning genom att i stället föra talan om utomkontraktuell skadestånd. Vid lagvalsfrågan kan dock en viss möjlighet till *forum shopping* föreligga. Om tvisten blir att betrakta som utomobligatorisk blir Rom II att tillämpa på lagvalet. Om ett avtalsförhållande anses föreligga så kommer troligen Rom I alternativt Romkonventionen bli att tillämpa beroende på när händelsen inträffade.

Möjligen torde en passagerare kunna välja huruvida denna baserar sin skadeståndstalan på kontraktsrättsliga eller utomobligatoriska grunder.<sup>85</sup> Ytterst torde EG-domstolen få avgöra var gränsen skall dras. För det fall passagerarnas anspråk anses som utomobligatoriska och Rom II vinner tillämpning måste vi troligen skilja på fall då skadan inträffat på territoriellt respektive internationellt vatten varför detta kommer att studeras var för sig nedan.

#### 5.5.2.2 Passagerares skada som uppkommit på internationellt vatten

På det öppna havet kan det argumenteras för att fartyget skall anses vara en del av statens territorium. Det har således ansetts logiskt att låta fartygets flagg vara avgörande för lagvalet.<sup>86</sup> Såsom också framförts ovan i avsnitt 5.2.1.2 är denna ordning kanske mindre lämplig vid avgörandet av själva kollisionens ansvar mellan fartygen och skadeståndsanspråken däremellan. I fråga om anspråk som riktas mot ett fartyg av till exempel en passagerare förefaller det dock motiverat att låta flaggens lag vara avgörande. Så har lagvalsreglerna tolkats innan Rom II:s tillkomst och i enlighet med lydelsen i artikel 4 (1)

---

<sup>83</sup> Strömholm 1961, s 161 samt Bogdan, 2004, s 278.

<sup>84</sup> Bogdan, 2004, s 278.

<sup>85</sup> Marsden, 1998, s 567.

<sup>86</sup> Se Braekhus, 1998, s 40 samt Marsden, 1998, s 567.

så torde denna ordning även fortsättningsvis vara logisk. Den direkta skadan uppkommer på fartyget där passageraren befinner sig då skadan inträffar. Flaggans lag torde alltså bli tillämplig på fallet.

Det finns dock två situationer när tillämpningen av fartygets flagg inte förefaller lika logisk att tillämpa för att lösa problemet, nämligen dels då fartyget för bekvämlighetsflagg (det finns i dessa fall inte någon större koppling mellan flaggstaten och fartyget) och dels då fartyget och dess ägare av någon annan anledning inte har samma nationalitet. I dessa fall finns det skäl att ifrågasätta om artikel 4 (1) vid fartygskollisioner på öppet hav skall tillämpas så att fartyget betraktas som en del av statens territorium då det befinner sig på internationellt vatten. För fartyg som för bekvämlighetsflagg finns det endast en svag koppling mellan det land vars flagg fartyget för och fartyget och således är det oklart om det varit lagstiftarens intention att betrakta fartyget som en del av flaggstatens territorium. Undantagsreglerna i artiklarna 4 (2) och 4 (3) skulle naturligtvis i vissa fall kunna leda till ett annat resultat i de fall då en närmare koppling mellan parterna finns.

### *5.5.1.3 Passagerares skada som uppkommit på territoriellt vatten*

På territoriellt vatten kommer man troligen till en annan slutsats. Fartyget torde inte vara att betrakta som en del av registreringsstatens territorium när det befinner sig på en annan stats territorium. I stället skall artikel 4 (1) vara att tillämpa som vanligt, det vill säga att lagvalet baseras på territorialgränserna. Staten där passageraren befann sig då skadan uppstod blir avgörande för lagvalet.

Här kan erinras om den undantagsregel som återfinns i artikel 4 (2) och reglerar de fall där både den person vars ansvar görs gällande och den skadelidande har sin vanliga vistelseort i samma land. I sådant fall skall lagen i det landet tillämpas. Detta innebära att vid en tvist på grund av skada som uppkommit vid fartygskollision på annan stats territorium där en passagerare med Sverige som sin vanliga vistelseort riktar anspråk mot ett svenska fartyget så skall svensk lag vara tillämplig. (Se ovan, 5.2.2 angående en utförligare diskussion kring ”vanlig vistelseort” avseende fartyget.) Det torde också vara möjligt att här tillämpa artikel 4 (3). Enligt bestämmelsens lydelse kan en uppenbart närmare anknytning särskilt grundas på att det redan finns ett avtal mellan parterna som har nära anknytning till den skadeståndsgrundande händelsen i fråga. Möjligen skulle man i och med detta finna samma rättsordning tillämplig som man gjort om man löst konflikten såsom kontraktsrättslig.

#### *5.5.1.4 Biljettens inverkan på tillämpning av 4 (3)*

Som framkommer av lydelsen i artikel 4 (3) så kan en uppenbart närmare anknytning särskilt grundas på att det redan finns ett avtal mellan parterna som har nära anknytning till den skadestandsgrundande händelsen. Bestämmelse har ansetts vara särskilt intressant för stater vars rättsordningar gör det möjligt att kumulera inom- och utomobligatoriskt ansvar mellan samma parter. På så sätt blir endast en enda lag att tillämpa på parternas samtliga rättsförhållanden. Detta torde framförallt kunna motiveras utifrån en processekonomisk synvinkel.<sup>87</sup>

Denna bestämmelse skulle sålunda kunna bli intressant då till exempel en passagerare riktar såväl utom- som inomobligatoriska anspråk gentemot fartyget i fråga. Biljetten, det vill säga avtalet om passagerarbefordran, skulle eventuellt kunna vara ett sådant avtalsförhållande mellan parterna med en sådan nära anknytning till den skadestandsgrundande händelsen som avses i artikel 4 (3) och målen kan då kumuleras. Det bör dock noteras att den lag som gäller för avtalet inte skall tillämpas *per se* enligt artikel 4 (3) utan en väsentlig anknytning mellan den tillämpliga lagen och rättsförhållandet måste ändå kunna påvisas.<sup>88</sup>

#### **5.6 Tillämpning av 4 (2) i förhållande till 4 (1) avseende tvisten gentemot det andra fartyget**

Lämpligheten av en regel som tar sikte på gemensam vistelseort hos parterna, såsom regeln i artikel 4 (2), har historiskt sett varit omdiskuterad.<sup>89</sup> I vissa fall kan en sådan bestämmelse enligt min mening vara motiverad. Om en passagerares tvist gentemot det egna fartyget betraktas som utomobligatorisk kan denna regel tyckas lämplig i tvisten mellan det egna fartyget och passageraren. Detta diskuteras ovan under avsnitt 5.4.2. Motiveringen till regleringen är att det motsvarar parternas förväntningar.<sup>90</sup> Så torde också vara fallet för en svensk passagerare på ett svensk fartyg oavsett var fartygssammanstötningen sker. Enligt min mening ter sig dock regeln något märkligare i relationen mellan skadelidande och dennes skadestandsanspråk gentemot det andra fartyget. Låt oss anta att ett svenskt och ett finskt fartyg kolliderar på finskt vatten och att båda fartygen varit medvållande till kollisionen. Rom II är således tillämplig. Låt oss även anta att det på vardera fartyg finns såväl svenska som finska passagerare. Enligt artikel 4 (1) är lagen i det land där den direkta skadan uppkommer

---

<sup>87</sup> KOM(2003) 427 s 13.

<sup>88</sup> KOM(2003) 427 s 12.

<sup>89</sup> Se bland annat Philip, 1976, s 367 f samt Eek, 1972, s 149.

<sup>90</sup> KOM(2003) 427 s 12.

att tillämpa och således blir finsk rätt tillämplig. Vid tillämpningen av artikel 4 (2) så skall dock som bekant svensk rätt tillämpas då både skadevållande och skadelidande har sin vanliga vistelseort i Sverige. Detta innebär att för de passagerare som har sin vistelseort i Sverige blir svensk rätt tillämpbar gentemot det svenska fartyget medan för övriga passagerare blir finsk rätt att tillämpa. Detta gäller även de svenska passagerarna på det finska fartyget. Lämpligheten i denna ordning kan enligt min mening ifrågasättas. Motiveringen till bestämmelsen i artikel 4 (2) är som sagt att den uppfyller parternas förväntningar. Detta argument anser jag håller i ovanstående fall för tvisten mellan de passagerare på det svenska fartyget som har sin vanliga vistelseort i Sverige gentemot det svenska fartyget. Vad gäller passagerarna på det finska fartyget i skadeståndstalan gentemot det svenska fartyget blir dock bestämmelsen svårmotiverad. Till skillnad från passagerarna på det egna fartyget är det ju här enbart ett slumpmoment som leder till att skadevållare och skadelidande har sin vanliga vistelseort i samma stat.

Den problematik som behandlats i detta avsnitt kan bli aktuellt rörande såväl saksador som personskador. Såsom påtalats torde dock skillnaderna mellan olika rättsordningar rörande ersättningen vara större för personskador än saksador. Av denna anledning torde därför lagvalet vara av större vikt för den skadelidande som drabbats av personskador.

I det fiktiva fallet ovan kan konstateras att det är troligt att passagerarna fått förhållandevis lika ersättning oavsett vilken lag, svensk eller finsk, som vunnit tillämpning. Bortsett från vissa processekonomiska och dylika olägenheter torde det materiella resultatet i princip bli detsamma. Ett något märkligt resultat uppkommer dock för det fall lagen i två olika stater ger olika resultat för den skadelidande. Två passagerare på samma fartyg och som skadats vid samma kollision skulle alltså kunna få sina skador helt olika värderade på grund av att olika rättsordningar läggs till grund. Detta ter sig märkligt enligt min mening och jag ifrågasätter om detta står i överensstämmelse med allmänna principer om likabehandling. I och för sig kan regeln motiveras av processekonomiska skäl. Det är troligen billigare för parterna att slita tvisten enligt den lag där de båda har sin vistelseort.

Att tillämpa lagen i det land där parterna har gemensam vistelseort för det fall det helt är slumpmomentet som avgör huruvida skadevållare och skadelidande har gemensam vistelseort, har ifrågasatts såväl före som efter ikraftträdandet av Rom II. Före Rom II:s ikraftträdande hävdades att en sådan tolkning av den individuella metoden som olämplig.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> Se exempelvis Philip, 1976, s 364, Eek, 1972, s 149.

Huruvida en sådan ordning var lämplig diskuterades även med anledning av förslaget till Rom II.<sup>92</sup> Nedan följer en diskussion huruvida detta skulle kunna angripas utifrån principen om *ordre public*, utifrån en princip om likabehandling och slutligen genom tillämpningen av artikel 4 (3). Vid genomgången nedan utgår jag ifrån det ovan nämnda exemplet där olika passagerare på samma fartyg erhåller olika ersättning för liknande skador som uppkommit vid samma skadetillfälle baserat på att artiklarna 4 (1) respektive 4 (2) blir tillämplig för olika passagerare och deras skadeståndsanspråk därmed avgörs enligt olika rättsordningar.

### 5.6.1 Ordre public

I artikel 22 Rom II återfinns *ordre public*- förbehållet, vilket sedan länge förekommer i den internationella privaträtten. Förbehållet tillåter domstolen att åsidosätta bestämmelser i den utländska lag som funnits tillämplig, om tillämpningen av den utländska lagen i det enskilda fallet skulle strida mot grunderna för rättsordningen i domstolslandet. Det är tillämpningen av regeln i det konkreta fallet som skall beaktas vid avgörandet huruvida *ordre public* kan vara förhanden och inte regeln i sig. Skulle domstolen finna att det materiella resultatet i det konkreta fallet står i strid med grunderna för rättsordningen i domstolslandet skall den tillämpliga lagen inte tillämpas på *denna del*, normalt till förmån för *lex fori*. I övriga delar av tvisten tillämpas dock den utländska lagen. Att det är grunderna i rättsordningen i *domstolslandet* som avses klargör att det är domstolslandets rent interna grunder som avses och inte grunderna för gemenskapens rättsordning.<sup>93</sup> (Det senare regleras i artikel 23.) *Ordre public*- förbehållet skall endast tillämpas i undantagsfall.<sup>94</sup>

Frågan är alltså huruvida tillämpningen av artikel 4 (2) när lagvalsfrågan bedöms olika för olika skadelidande såsom i det ovan nämnda fiktiva fallet skulle kunna anses stå i strid med *ordre public*-förbehållet. Såsom framkommit så skall detta alltså avgöras efter vad som kan anses stå i strid med svensk *ordre public*. Det skulle kunna diskuteras huruvida ett utdömande till en part av så kallade *punitive damages* skulle kunna angripas med hjälp av *ordre public*-förbehållet. I ingressen till Rom II, moment (32), stadgas att vad som skulle kunna anses såsom stående i strid med grunderna för domstolslandets rättsordning är i synnerhet utdömande av ett orimligt icke-kompensatoriskt skadestånd, vars syfte är att avskräcka eller bestraffa. Här torde exempelvis åsyftas bland annat *punitive damages* i den nivå som understundom döms ut i till exempel USA. Med någorlunda säkerhet skulle man

---

<sup>92</sup> Se Stone, 2006, s 347 samt Bona, 2006, s 257 ff.

<sup>93</sup> KOM(2003) 427 s 28.

<sup>94</sup> KOM(2003) 427 s 28.

alltså kunna sluta sig till att för det fall en passagerare kommer att erhålla avsevärt mycket högre ersättning på grund av tillämplig rättsordnings tillämpande av *punitive damages* så kommer regeln om *ordre public* att kunna användas för att motverka detta.

Skillnader i olika rättsordning som också skulle kunna föranleda olika utfall är till exempel rätten till ersättning för efterlevande. Här är olikheterna stora även mellan olika rättsordningar inom gemenskapen.<sup>95</sup> Det är mera tveksamt om *ordre public*-förbehållet skulle kunna användas i sådana situationer. *Ordre public*-förbehållet skall tillämpas endast i undantagsfall.<sup>96</sup> Möjligen skulle här kunna argumenteras för att detta skulle stå i strid med en generell likabehandlingsprincip, för det fall en sådan återfinns i domstolslandets rättsordningar. Det är dock enligt min bedömning osannolikt att *ordre public*-förbehållet skulle kunna sträcka sig så långt med tanke på att det skall tillämpas restriktivt.

### **5.6.2 Överensstämmelse med principen om likabehandling**

Före Rom II:s ikraftträdande ifrågasattes huruvida situationer där olika skadelidande får olika kompensation genom tillämpningen av artikel 4 (2), såsom i vårt fiktiva exempel ovan där ett finskt och ett svenskt passagerarfartyg kolliderar, eventuellt skulle kunna utgöra en diskriminering.<sup>97</sup> Författarna har dock inte återgett vilken diskrimineringsgrund som han åsyftar i detta uttalande.

Av EG-fördragets artikel 12 stadgas att all diskriminering på grund av nationalitet är förbjudet inom fördragets tillämpningsområde. Man skulle således kunna ifrågasätta om en sådan diskriminering skulle kunna anses vara för handen i detta fall. En förutsättning skulle förstås vara att det är två unionsmedborgare som berörs. Enligt min mening torde dock artikel 12 EG-fördraget inte kunna gripa in på detta sätt här. Fördragets likabehandlingsprincip förbjuder diskriminering på grund av *nationalitet*. Såsom framgått ovan tillämpas artikel 4 (2) då parterna har gemensam vistelseort. Skadelidandes och skadevållares nationalitet, det vill säga deras medborgarskap, har ingen inverkan på lagvalet. Någon sådan diskriminering torde alltså inte föreligga och artikel 12 skulle alltså inte kunna tillämpas här.

Naturligtvis skulle vidare kunna diskuteras huruvida det skulle finnas en allmän grundläggande princip om likabehandling, baserat på vilken en diskriminering eventuellt skulle föreligga. Här kan dock invändas att ”diskrimineringen” baseras på en jämförelse av två olika tvister i två olika rättsordningar med olika parter. Det ter sig långsökt att försöka

---

<sup>95</sup> Bona, 2006, s 254 f.

<sup>96</sup> KOM(2003) 427 s 28.

<sup>97</sup> Se Stone, 2006, s 347 samt Bona, 2006, s 259.

finna stöd för en diskriminering i ett sådant resonemang.

### 5.6.3 Tillämpning av 4 (3)

Det har hävdats att artikel 4 (3) i vissa fall skulle kunna användas för att tillämpa lagen i det land där skadan uppkom i stället för lagen i det land där parterna har gemensam vistelseort. Genom denna tillämpning skulle man korrigera de fall där artikel 4 (2) leder till ett oacceptabelt resultat på så sätt att skadelidande som har olika vistelseort ersätts olika för skador de förorsakats vid samma skadetillfälle.<sup>98</sup> Baserat på lydelsen i ingressen till Rom II där det stadgas att ”artikel 4.3 bör betraktas som ett undantag från artikel 4.1 och 4.2 om det framgår av alla omständigheter i fallet att den skadestandsgrundande händelsen har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land”,<sup>99</sup> anser jag att man kan ifrågasätta om lagstiftaren avsett att bestämmelsen skall kunna tillämpas på det hävdade sättet och därmed innebära att det lands lag som avses i artikel 4 (1) skall vara tillämplig.

Som argument mot en sådan tolkning kan vidare hänvisas till bestämmelsens lydelse. Där stadgas att om den skadestandsgrundande händelsen har en uppenbart närmare anknytning till *ett annat land än det som anges i punkt 1 eller 2*, skall lagen i det landet tillämpas. Baserat på denna lydelse skulle man kunna argumentera för att det inte är möjligt att med hjälp av artikel 4 (3) tillämpa det lands lag som åsyftas i artikel 4 (1), det vill säga lagen i det land där skadan uppkom. Detta eftersom artikel 4 (3) utgör ett undantag till artikel 4 (1) och alltså bygger på att landet i artikel 4 (3) är ett annat än såväl det land som anges i artikel 4 (1) som 4 (2). Vidare finns det ingenting som tyder på att artikel 4 (3) skall vara att betrakta som ett allmänt undantag för att komma åt obilliga utgångar eller att sätta skadelidande i en bättre position. Hade lagstiftaren haft intentionen att artikel 4 (3) skulle tolkas på det sättet hade denna bestämmelse sannolikt fått en annan lydelse.

För det fall man ändå anser att artikel 4 (3) kan tillämpas på detta sätt bör följande beaktas. Enligt min mening är lösningen till viss del logisk, nämligen när en passagerare drabbas negativt i förhållande till övriga passagerare baserat på att dennes vistelseort sammanfaller med skadevållarens och tillämplig lag mellan dessa därför blir en annan än för rättsförhållandet mellan övriga skadelidande och skadevållaren. I detta fall skulle alltså artikel 4 (3) tillämpas för att ställa passageraren i en bättre ställning än vad han eller hon annars varit. Detta torde särskilt vara motiverat i de fall då en gemensam vistelseort mellan skadevållare och skadelidande är en slump, såsom i förhållandet mellan passageraren och det andra

---

<sup>98</sup> Stone, 2006, s 354.

<sup>99</sup> Rom II, moment (18) i ingressen.

fartyget. Att även tillämpa artikel 4 (3) då en passagerare erhåller högre ersättning än övriga passagerare genom att artikel 4 (2) vinner tillämpning i dennes förhållande gentemot skadevällaren förefaller i min mening mera tveksamt. Även om den gemensamma vistelseorten även i detta fall är en slump ställer jag mig tveksam till att tillämpa artikel 4 (3) i stället för artikel 4 (2) i de fall det sätter den skadelidande i en sämre ställning än denne annars skulle varit. Artikel 4 (2) är trots allt överordnad artikel 4 (3) och i utkastet till Rom II poängterades att artikel 4 (3) är en undantagsbestämmelse.<sup>100</sup>

## **6. Om de gemensamma bestämmelsernas betydelse i sjörättsliga tvister**

### **6.1 Tillämplig lags räckvidd – Art 15**

*Tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser enligt denna förordning skall reglera särskilt*

- a) grunden för och omfattningen av ansvaret, däribland fastställandet av vilka personer som kan hållas ansvariga för sina handlingar,*
- b) grunderna för ansvarsfrihet, begränsning av ansvar och fördelning av ansvar,*
- c) förekomsten, arten och bedömningen av skadorna eller den gottgörelse som begärs,*
- d) de åtgärder som en domstol får vidta inom gränserna för sina befogenheter enligt sin processlagstiftning för att förhindra skadan eller få den att upphöra, eller för att säkerställa att ersättning utgår för skadan,*
- e) frågan om rätten att begära skadestånd eller gottgörelse får överföras, inklusive genom arv,*
- f) vilka personer som har rätt till ersättning för skada som de personligen lidit,*
- g) ansvar för andra personers handlingar,*
- h) det sätt på vilket en förpliktelse kan upphöra samt regler för preskription och andra rättighetsförluster som följer av utgången av en frist, däribland regler för när fristen börjar löpa, när fristen kan avbrytas och när fristen tillfälligt upphör att löpa.*

Artikel 15 reglerar således vilka frågor som regleras av den lag som funnits tillämplig, *lex cause*. Detta innebär att andra frågor såsom preskriptionstid, bevisbörda och uppskattning av skadan, även kan prövas enligt *lex fori*.<sup>101</sup>

#### **6.1.1 Sjörättsliga aspekter**

##### **6.1.1.1 Ansvarsbegränsning**

I samband med sjörättsliga frågor kan det vara intressant att notera att artikel 15 (a) stadgar att den lag som enligt Rom II är tillämplig skall reglera ”omfattningen av ansvaret”. Med detta

---

<sup>100</sup> KOM(2003) 427 s 12.

<sup>101</sup> KOM(2003) 427 s 23.



avses lagstadgade begränsningar av ansvaret, inklusive ansvarstak.<sup>102</sup> Frågan som uppkommer är om *lex cause* därmed blir att tillämpa på reglerna om ansvarsbegränsning som återfinns inom sjörätten.

I Sverige återfinns bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap sjölagen. Dessa regler grundar sig på 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års Londonkonvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (nedan benämnd konventionen). Den möjlighet till globalbegränsning av skadestånd som finns i sjölagen är tämligen unik och någon sådan möjlighet till utomobligatorisk ansvarsbegränsning återfinns knappast vare sig i det övriga näringslivet eller i andra transportdiscipliner. Dock kan här nämnas atomansvarighetslagen samt konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja som exempel på områden då det ändå förekommer.<sup>103</sup> Ansvarsgränserna bestäms till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet och är olika beroende på om det rör sig om sak- eller personskador. Begränsningsfonden, baserad på fartygets dräktighet, fördelas proportionellt mellan borgenärerna i förhållandet till storleken på deras fordringar. Konventionen skall som huvudregel tillämpas som domstolslandets lag (*lex fori*).<sup>104</sup> Detta innebär alltså att frågan om tillämplig lag i detta avseende inte påverkas av fartygets flagg, platsen för den skadevållande händelsen och så vidare. Denna *lex fori*-princip gäller endast frågor om ansvarsbegränsning. Vilken lag som skall tillämpas på rättsförhållandet i övrigt avgörs i enlighet med allmänna internationellt privaträttsliga regler.<sup>105</sup> Konventionen skall således alltid tillämpas när fråga om ansvarsbegränsning väckts i domstol i en konventionsstat. *Lex fori* blir sålunda tillämplig även då ansvarsbegränsning åberopas gällande fartyg hemmahörande i en icke-konventionsstat.<sup>106</sup> För den som får begränsa sitt ansvar och också har en motfordran mot borgenären som grundar sig på en och samma händelse (såsom ofta är fallet vid fartygskollisioner) skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen. Detta innebär alltså att nettometoden är tillämplig enligt reglerna om ansvarsbegränsningar.<sup>107</sup>

Som synes har vi här en konflikt. Enligt såväl konventionstexten som svensk

---

<sup>102</sup> KOM(2003) 427 s 23.

<sup>103</sup> Wetterstein, 1980, s 13.

<sup>104</sup> Prop. 1982/83:159 s 50.

<sup>105</sup> Prop. 1982/83:159 s 128.

<sup>106</sup> Prop. 1982/83:159 s 50.

<sup>107</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 187 f.

lagstiftning<sup>108</sup> skall alltså, för det fall en domstol i en konventionsstat prövar tvisten, *lex fori* tillämpas oavsett fartygets flagg, parternas nationalitet och platsen där skadan inträffade.<sup>109</sup> Även i norska förarbeten betonas att *lex fori* skall tillämpas vid sådana tvister. Där konstateras att lagvalsfrågan skulle ha kunnat lösas på flera sätt i nationell lagstiftning för att uppfylla konventionens krav, men att en *lex fori*-regel dels tillgodoser konventionens krav, dels löser de svåra lagvalsfrågorna även utanför konventionens användningsområde avseende globalbegränsning.<sup>110</sup> Baserat på artikel 15 (a) i Rom II förefaller det dock som om det lagval som gjorts enligt artikel 4 i Rom II vinner tillämpning även här. Inget av de undantag som medges i artikel 1 (2) Rom II är tillämpbara i detta fall.

Det kan dock vara av intresse att notera att utomobligatoriska förpliktelser med sin grund i en atomskada undantas, se (f). Atomskador är, som redan nämnts, ett av de få områden jämte sjörätten där ansvarsbegränsning förekommer. Då flertalet viktiga sjöfartsnationer ratificerat konventionen om globalbegränsning torde detta alltså inte vara ett specifikt svenskt problem. Troligen står flera europeiska länders rättsordningar i strid med Rom II på denna punkt. En öppning finns dock i artikel 28 som reglerar förhållandet till tidigare ingångna konventioner. Enligt denna artikel skall förordning inte inverka på tillämpningen av internationella konventioner som en medlemsstat har tillträtt när Rom II antogs och som fastställer lagvalsregler för utomobligatoriska förpliktelser. I ett yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén nämns konventionen som ett exempel på en sådan konvention som avses i artikel 28 Rom II.<sup>111</sup> Enligt artikel 29 skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna en förteckning över dessa konventioner. Detta skulle ha gjorts senast 11 juli, 2008. Syftet med detta är att underlätta användandet av reglerna.<sup>112</sup> Sverige har dock underlåtit att lämna in en förteckning över sådana konventioner.<sup>113</sup> Frågan är alltså om detta innebär att Sverige inte kan tillämpa denna konventionsbestämmelse vid lagvalet såsom överordnad Rom II eller underlåtelsen enbart är en försyndelse från Sveriges sida, men

---

<sup>108</sup> Se 9 kap 11 § sjölagen som stadgar att när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, så skall 1-10 §§ i samma kapitel tillämpas. I konventionen, se artikel 15.1.

<sup>109</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 181.

<sup>110</sup> NOU 1980:55 s 45.

<sup>111</sup> EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE 409TH PLENARY SESSION OF 2 AND 3 JUNE 2004 Opinion of the European Economic and Social Committee on the 'Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II)' (COM(2003) 427 final – 2003/0168 (COD)), C 241/01, Se Official Journal of the European Union, C 241/1

<sup>112</sup> Stone, 2006, s 337.

<sup>113</sup> Uppgifter enligt e-mail-korrespondens med justitiedepartementet.

konventionen ändå är att anse som överordnad Rom II. Troligen är svaret att konventionen är överordnad. Möjligen kan också problematiken med förhållandet mellan *lex fori*-principen och Rom II lösas genom tillämpandet av artikel 16 vilket diskuteras närmare under avsnitt 6.2.

#### *6.1.1.2 Förutsättningar för ansvaret och fastställandet av ansvariga personer*

Av artikel 15 (a) framgår att *lex cause* avgör förutsättningarna för ansvaret samt ”fastställandet av vilka personer som kan hållas ansvariga sina handlingar”. Här avses de objektiva kriterierna för skadeståndsansvar.<sup>114</sup> *Lex cause* skall sålunda vara tillämplig i frågorna huruvida ansvaret är strikt eller grundar sig på vållande, vad som utgör vållande (till exempel huruvida underlåtenhet kan utgöra vållande), adekvat kausalitet, fastställandet av vilka personer som kan hållas ansvariga och så vidare. Samtliga dessa frågor är naturligtvis av intresse vid fartygskollisioner. Vidare omfattar moment a) frågan när det finns flera skadevällare och *lex cause* skall då vara tillämplig för avgörandet av varje skadevällares bidrag till skadeståndet.<sup>115</sup> För en vidare diskussion om särskilda sjörättsliga regler gällande fördelning av ansvaret, se avsnitt 6.3 angående artikel 17. Angående den särskilda problematik som uppkommer med flera skadevällare se avsnitt 6.4.

#### *6.1.1.3 Grunden för ansvarsfrihet*

I nämnda artikel regleras även att ansvarsfrihetsgrunderna, såsom force majeure, nödvärn, tredje mans vållande och den skadelidandes medverkan. Dessa frågor skall avgöras i enlighet med *lex cause*. Även denna bestämmelse är av vikt vid fartygskollisioner.

#### *6.1.1.4 Ansvar för andra personers handlingar*

Frågan om i vilken mån det föreligger ett ansvar för andra personers handlingar är av stort intresse inom sjörätten. Enligt artikel 15 (g) Rom II skall alltså detta avgöras enligt *lex cause*. De frågor som främst blir aktuella här är således för vilka personer det överhuvudtaget föreligger ett ansvar och sedermera i vilken mån ansvar föreligger för dessas handlingar.

En fråga som ofta berörts i lagvalssammanhang är enligt vilket lands lag frågan skall avgöras huruvida fartygsägaren ansvarar för fel som begåtts då fartyget stått under tvångslogs. Detta skall alltså numera avgöras enligt *lex cause*. Tidigare skandinavisk sjörättspraxis står i överensstämmelse med denna ordning och således torde ingen förändring, om än ett klarare

---

<sup>114</sup> KOM(2003) 427 s 23.

<sup>115</sup> KOM(2003) 427 s 23.

rättsläge, uppkommit.<sup>116</sup>

Naturligtvis är *lex cause* även att tillämpa för att avgöra enligt vilken lag frågan skall prövas i vilken mån fartygsägaren svarar för den anställdes oaktsamhet, grova oaktsamhet samt uppsåt.

#### 6.1.1.5 Vad gäller för sjöpant?

Skadelidande som har en fordran gentemot redaren som avser ersättning för utomobligatorisk sakskada eller för personskada har enligt svensk rätt sjöpant i fartyget om fordran uppkommit i samband med fartygets drift.<sup>117</sup> Även reglerna om sjöpant är i stort baserade på internationella konventioner och förekommer, om än under något olika former och förutsättningar, i flertalet rättsordningar.<sup>118</sup> Frågan som uppkommer är förstås vilket lands lag som skall vinna tillämpning på frågan huruvida den skadelidande har rätt till sjöpant i fartyget.

I moment d) stadgas att tillämplig lag, *lex cause*, skall reglera ”de åtgärder som en domstol får vidta inom gränserna för sina befogenheter enligt sin processlagstiftning för att förhindra skadan eller få den att upphöra, eller för att säkerställa att ersättning utgår för skadan”. Samtidigt stadgar artikel 1 (3) Rom II att förordningen inte skall tillämpas på bevisfrågor och processuella frågor. Där torde i stället *lex fori* vara att tillämpa.<sup>119</sup> Utformningen av artikel 15 moment d) är annorlunda jämfört med vad som normalt gäller på det IP-rättsliga området på så sätt att även den tillämpliga lagens bestämmelser på området tillåts spela in.<sup>120</sup> I förslaget till Rom II fastslogs dock att detta skall ske utan att domstolen för

---

<sup>116</sup> Angående tidigare rättspraxis kan nämnas: ND 1923 s 289, det så kallade Irma Mignon. Två norska fartyg kolliderade på brittiskt territorialvatten. Tvisten avgjordes i norsk domstol. Båda fartygen stod vid tillfället för kollisionen under tvångslots, vilken den ene på ena fartyget ansågs ensam ansvarig för sammanstötningen. I norsk rätt, till skillnad från engelsk rätt, var redaren att anse som ansvarig för tvångslots fel. Domstolen kom till slutsats att tvisten torde ha närmast anknytning till norsk rätt, vilken således skulle vara tillämplig. Detta torde således ge uttryck för principen om *lex domicilii*. Principen om *lex loci delicti* kommer till uttryck i ND 1936 s 193. Ett svenskt och ett danska fartyg kolliderade i Thames, det vill säga på engelskt vatten. Målet avgjordes i svensk domstol. Det svenska fartyget stod för tillfället under tvångslots. Enligt svensk lag innebar detta att rederibolaget inte kunde dömas till ansvar för det fall felet var hänförligt till fel begånget av denne, så var dock inte fallet under engelsk rätt. Domstolen fann att engelsk rätt var tillämplig för avgörandet av redarens ansvar.

<sup>117</sup> Se 3 kap 36 § moment 3 och 4 sjölagen.

<sup>118</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 119 f.

<sup>119</sup> KOM(2003) 427 s 9.

<sup>120</sup> Bogdan, 2006, s 42 f.

den skull är tvungen att vidta åtgärder som inte existerar i domstolslandets processrätt.<sup>121</sup> Troligen skall detta tolkas så att den rättsliga konstruktionen skall vara tillåten enligt såväl *lex cause* som *lex fori* för att kunna användas.<sup>122</sup>

Frågan är då huruvida sjöpant kan anses falla in under denna bestämmelse. Avgörande för huruvida *lex fori* eller *lex cause* skall tillämpas torde vara huruvida sjöpant betraktas som en materiellt civilrättslig eller processrättslig fråga. Denna fråga har tidigare varit uppe till diskussion i doktrinen.<sup>123</sup> Någon enhetlig tolkning torde inte gå att utläsa och det förefaller sålunda som om rättsläget är oklart.

För det fall sjöpant anses som ett processrättsligt institut torde *lex fori* bli tillämbbar. I annat fall får svaret sökas i artikel 15. Om rättsinstitutet sjöpant i sådant fall återfinns i såväl *lex fori* som *lex causes* torde en skadelidande part kunna ges en säkerhet i form av sjöpant i fartyget. Bestämmelsens lydelse torde vara att tolka så att det i sådant fall blir *lex cause* som blir tillämplig på sjöpanten i fråga.

## 6.2 Tvingande bestämmelser

I artikel 16 regleras så kallade överordnade tvingande bestämmelser.

*Denna förordning skall inte begränsa tillämpningen av bestämmelser i domstolslandets lag när de är tvingande, oavsett vilken lag som i övrigt skall tillämpas på den utomobligatoriska förpliktelsen.*

I ingressen till Rom II stadgas att ”allmänintresset motiverar att medlemsstaternas domstolar i vissa undantagsfall bör få möjlighet att tillämpa undantag genom att åberopa grunderna för rättsordningen och övergripande tvingande bestämmelser”.<sup>124</sup> Regeln har en motsvarighet i både artikel 7 Romkonventionen, och artikel 9 Rom I, där den senare ersatt den förra. För att utröna hur bestämmelsen i Rom II skall tolkas kan även tolkningen av de nämnda reglerna granskas.<sup>125</sup> Reglerna är alltså att skilja från *ordre public* förbehållet på så sätt att domstolen tillämpar de interna rättsreglerna direkt, utan att först tillämpa sina lagvalsregler för att avgöra vilken lag som skall tillämpas på ett rättsförhållande och avgöra om den lagen som där finnes tillämplig eventuellt är stötande i det konkreta fallet. Denna typ av regel har därför ibland benämnts positiv *ordre public*.<sup>126</sup> En förutsättning för tillämpningen av tvingande

---

<sup>121</sup> KOM(2003) 427 s 24.

<sup>122</sup> Bogdan, 2006, s 43.

<sup>123</sup> Se Mukherjee, 2002, s 114 f samt Cheshire, North & Fawcett, 2009, s 97.

<sup>124</sup> Se moment (32).

<sup>125</sup> KOM(2003) 427s 24 f.

<sup>126</sup> Pålsson, 1998, s 114 f.

bestämmelser är att de har en nära anknytning till rättsförhållandet. Om så är fallet har dock domstolen ett brett manöverutrymme när det gäller att tillerkänna sådana regler verkan eller inte, beroende på reglernas art, syfte och följderna av deras tillämpning.<sup>127</sup>

Såsom diskuterats ovan, avsnitt 6.1.1.5, föreligger en konflikt mellan reglerna om ansvarsbegränsning som stadgar *lex fori* med lagvalsreglerna i Rom II. Bestämmelsen om *lex fori* anses även ha företräde baserat på artikel 16. I 9 kap 11 § sjölagen stadgas nämligen att när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, så skall 1-10 §§ i samma kapitel tillämpas.

Ett ytterligare exempel på tvingande regler skulle kunna vara 15 kap 29 § 2 st sjölagen. Där stadgas att avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter är ogiltiga vid befordran inom Sverige, Danmark, Norge och Finland, eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt skall tillämpas på rättsförhållandet. Artikel 16 tillåter alltså att *lex fori* tillämpas gällande passagerarnas rättigheter om den anknytning som sjölagens bestämmelser hänvisar till är förhanden. På övriga rättsförhållandet gäller då *lex cause*.

Att regler är av sådan övergripande tvingande karaktär framgår dock inte alltid av den inhemska lagstiftningen. I stället torde detta få avgöras med en analys av vilket syfte ifrågavarande regler skall uppfylla och vilka intressen de avser skydda.<sup>128</sup> Här finns alltså en risk för skönsmissiga bedömningar och nationell protektionism. Det är ytterst EG-domstolen som får avgöra hur vid artikel 16 skall anses vara och det finns därför ingen anledning att här vidare diskutera vilka svenska regler som eventuellt kan komma att beröras.

### **6.3 Art 17 – Ordnings och säkerhetsbestämmelser**

*Vid bedömning av uppträdandet av den person vars ansvar görs gällande, skall hänsyn tas, som en sakfråga och i den mån det är lämpligt, till de ordnings- och säkerhetsbestämmelser som gällde på platsen och vid tidpunkten för den händelse som orsakade att ansvaret görs gällande.*

Denna bestämmelse medför att oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på tvisten, skall domstolen ta hänsyn till de ordnings och säkerhetsbestämmelser som var att beakta vid den skadevällande händelsen. Bestämmelsen blir därmed främst intressant när lagen i det land där den skadevällande handlingen har företagits inte är tillämplig. Som exempel på regler som åsyftas i artikel 17 nämns trafikregler.<sup>129</sup> Ur ett sjörättsligt perspektiv torde artikel 17 således

<sup>127</sup> KOM(2003) 427 s 25.

<sup>128</sup> Pålsson, 1998, s 118.

<sup>129</sup> Rom II, moment (34) i ingressen.

kunna bli aktuell vid fastställandet av vilka navigationsregler som får tas i beaktandet vid tvistens avgörande. *Rules of the Road*<sup>130</sup> och andra navigationsregler som gällde på platsen där den skadevällande händelsen torde därmed kunna beaktas oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på tvisten. Detta kan inte minst vara intressant vid fastställandet av graden av fel och ansvarsfördelningen mellan parterna. I och med *Rules of the road:s* internationella räckvidd skulle man kunna ifrågasätta artikel 17:s egentliga relevans. Troligen skall bestämmelsen tolkas så att även lokala sedvänjor kan tas i beaktande. Även detta torde stå i överensstämmelse med tidigare rättsläge.<sup>131</sup>

Här skall noteras att bestämmelsen anger att dessa regler skall *beaktas*, vilket skall skiljas ifrån att de hade varit att *tillämpas*.<sup>132</sup> Meningen av detta och hur långt domstolen egentligen bör tillämpa denna lag har diskuterats.<sup>133</sup> Enligt kommissionens utkast innebär bestämmelsen att på platsen gällande ordnings och säkerhetsbestämmelser kan komma att beaktas vid fastställandet av skadeståndsbeloppet, exempelvis för att avgöra huruvida vållandet är att anse som grovt.<sup>134</sup> Enligt artikelns lydelse är det enbart i förhållande till skadevällaren som hänsyn skall tas till ordningsbestämmelserna på platsen.<sup>135</sup>

## **6.4 Flera skadevällare**

### **6.4.1 Regressfrågan**

I artikel 20 regleras rättsläget för det fall det finns fler än en skadevällare.

*Om borgenären har en fordran mot flera gäldenärer som är ansvariga för samma fordran och en av gäldenärerna redan har fullgjort prestationen helt eller delvis, skall frågan om den gäldenärens rätt att begära ersättning från övriga gäldenärer regleras av den lag som är tillämplig för den gäldenärens utomobligatoriska*

---

<sup>130</sup> *Rules of the road* är ett sätt av regler baserade på en internationell överenskommelse framtagna av IMO, och dessa är att likna med trafikreglerna på land. Se Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 220.

<sup>131</sup> Se ND 1938 s 71 Två norska fartyg, s/s Snefjelds respektive s/s Brå, kolliderade i Barry Dock, England. Bägge skeppen stod vid kollisionstillfället under tvångslogs. Brå åberopade att det i Barry Dock skulle föreligga en sedvanerätt där ett lastat skepp skulle lämna företräde för skepp utan last. Snefjed bestred att någon sådan sedvana skulle föreligga. Domstolen uttalade med anledning av detta att: *Under disse omstendigheter finner retten ikke å kunne gå ut fra at det i Barry dock finnes en sedvaneregul der som påstått går foran besemmelsene i sjøveisreglene*. Detta bör alltså kunna tolkas som om det i vissa fall torde vara möjligt att låta sedvana gå före rules of the road, även om det i ovanstående fall inte kunde påvisas att någon sådan lokal sedvana förelåg.

<sup>132</sup> KOM(2003) 427 s 25.

<sup>133</sup> Se Symenoides, 2008, s 942 f.

<sup>134</sup> KOM(2003) 427 s 25.

<sup>135</sup> Symenoides, 2008, s 943.

*förpliktelse gentemot borgenären.*

Här regleras huruvida regressrätt föreligger dels för försäkringsbolaget gentemot skadeståndsvållaren dels avseende förpliktelser som infriats av en av flera solidariskt ansvariga skadevållare.<sup>136</sup>

Direkt talan gentemot försäkringsbolag och dylika frågor berörs inte inom ramen för detta arbete. I sjörätten är det inte ovanligt att solidariskt ansvar föreligger för det fall båda fartygen varit medvållande till skadan. Den problematik som uppkommer är när ett sådant solidariskt ansvar har infriats av den ena skadevållaren och denne sedermera skall vända sig mot det andra fartyget för att söka kompensation. Pondera att fartyg A och fartyg B har kolliderat och en passagerare på fartyg B som åsamkats personskador krävt fartyg A på hela beloppet. Enligt artikel 20 skall alltså fartyg A:s rätt att sedermera föra en regresstalan gentemot B avgöras enligt samma lag som reglerar rättsförhållandet mellan fartyg A och passageraren.

#### **6.4.2 Tillämplig lag rörande solidariskt ansvar?**

Vid personskador gäller enligt svensk rätt, och även enligt flera andra rättsordningar, att såvida båda fartygen bär ansvar för kollisionen skall dessa vara solidariskt ansvariga gentemot den skadelidande, enligt 8 kap 1 § sjölagen. Vid godstransport är dock vardera parten ensamt ansvarig i den utsträckning som denne orsakat skadan och något solidariskt ansvar föreligger inte. Denna ordning torde vara vanlig i flertalet andra rättsordningar. I amerikansk rätt är dock rättsläget annorlunda. Här svarar båda fartygen solidariskt även för godsskador vid sjötransport.<sup>137</sup>

Frågan är till en början enligt vilket lands lag frågan huruvida solidariskt ansvar föreligger skall avgöras. För det fall båda fartygen svarar gentemot den skadelidande enligt olika staters lagar uppstår ytterlige problem vid lagvalet. Artikel 20 Rom II avgör enligt vilken lag ansvaret mellan de solidariskt ansvariga skall bedömas. Denna bestämmelse tycks dock inte svara på vilket lands lag som skall tillämpas på frågan huruvida en solidarisk förpliktelse överhuvudtaget föreligger. Ett svar skulle kunna vara att huruvida varje fartyg är solidariskt ansvarigt för det andra skall avgöras enligt den lag som reglerar rättsförhållandet i övrigt mellan detta fartyg och den skadelidande, alltså i enlighet med *lex cause*. I artikel 15, som tar upp vilka frågor som skall regleras enligt *lex cause*, nämns visserligen inte frågan om

---

<sup>136</sup> KOM(2003) 427 s 26.

<sup>137</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, 2008, s 217 f.



solidariskt ansvar. Ordvalet i artikel 15, nämligen ”skall reglera *särskilt*” har dock tolkats som att artikel 15 inte skall vara att betrakta som uttömmande.<sup>138</sup> Det faktum att artikel 15 skall tolkas extensivt skulle alltså kunna innebära att frågan om solidariskt ansvar trots allt skall avgöras enligt *lex cause*.<sup>139</sup> Alla låta *lex cause* vara tillämplig på frågan huruvida solidariskt ansvar föreligger är också den enda logiska lösningen om Rom II ses i sin helhet, det vill säga om artikel 15 och artikel 20 läses gemensamt. Vi ponerar återigen att fartyg A och fartyg B har kolliderat och att en passagerare åsamkats personsador med anledning av detta. Om båda fartyg är medvållande kommer passageraren att ha anspråk gentemot såväl fartyg A som fartyg B. Om passageraren kräver fartyg A på hela beloppet så skall enligt artikel 20 fartyg A:s rätt att sedermera föra en regresstalan gentemot B avgöras enligt samma lag som reglerar rättsförhållandet mellan fartyg A och passageraren. Frågan huruvida ett solidariskt ansvar alls föreligger för fartyg A borde således regleras under den lagen som är tillämplig mellan fartyg A och passageraren, det vill säga *lex cause*. Med en sådan tolkning blir ju samma lag tillämplig för såväl frågan om huruvida solidariskt ansvar föreligger såväl som huruvida den skadevållare som infriat hela prestationen har regressrätt gentemot övriga skadevållare. Om någon är solidariskt ansvarig bör ju denne också ha rätt att föra en regresstalan och detta bör regleras enligt samma rättsordning. Följaktligen framstår en sådan tolkning ändamålsenlig.

### 6.4.3 Invändningar från den solidariskt ansvarige

I en tvist där båda fartygen varit medvållande och båda fartygen lidit skador uppstår frågan hur förlusterna skall fördelas mellan dessa fartyg. Som framkommit kan vissa fartyg dessutom ha rätt till ansvarsbegränsning. Då en solidariskt ansvarig skall betala den skadelidande för att sedan kunna föra en regresstalan gentemot den andra skadelidande uppstår ett antal frågeställningar. Till exempel kan problem uppkomma för det fall fartyg A och fartyg B:s ansvar gentemot passageraren inte regleras under lagar som ger samma materiella resultat. Om skulden fördelar sig om 1/2 respektive 1/2 och den lag som reglerar förhållandet mellan fartyg A och passageraren ger passageraren rätt till större ersättning uppstår förstås komplikationer när fartyg A sedermera skall föra en regresstalan gentemot B. I och med huvudregeln i artikel 4 (1) om lagen i det land där skadan uppkom torde tillämplig lag normalt vara den samma. Passagerarens skador har ju uppkommit på samma plats oaktat att både fartyg A och fartyg B varit medvållande till kollisionen. I och med undantagsreglerna i artiklarna 4 (2) och 4 (3) finns dock möjligheten att olika rättsordningar kommer att bli

---

<sup>138</sup> Stone, 2006, s 372.

<sup>139</sup> KOM(2003) 427 s 23.

tillämpbara, om gemensam vistelseort eller annan närmare anknytning mellan vissa parter föreligger. Om de rättsordningar som berör fartyg A respektive fartyg B har olika regler för till exempel ideellt skadestånd eller i fråga om huruvida efterlevande har rätt till ersättning kan avgörandet blir problematiskt. Om fartyg A tvingas ge ut en större ersättning än vad B hade varit tvungen till, kan A då kräva B på hela beloppet? Eller kan A göra en invändning gentemot den skadelidande om B:s lägre skadeståndsrättsliga ansvar? Vidare kan ett fartyg ha rätt till större ansvarsbegränsning än det andra. Om fartyg A har löst ut skulden och fartyg B har rätt till en större ansvarsbegränsning än fartyg A är frågan huruvida fartyg B har rätt att hävda sin ansvarsbegränsning även gentemot A. Vilken lag skall vi då tillämpa för att besvara dessa frågor?

Huruvida fartyg A kan göra invändningar gentemot den skadelidande om lägre skadeståndsansvar för B torde avgöras av lagen som i övrigt gäller mellan A och den skadelidande. Förhållandet mellan A och B ställer dock till större svårigheter. Enligt artikel 20 skall frågan om gäldenärens rätt att begära ersättning från övriga gäldenärer regleras av den lag som är tillämplig för den gäldenärens utomobligatoriska förpliktelse gentemot borgenären. Frågan är om lydelsen i artikel 20 enbart avser att reglera lagvalet avseende huruvida en rätt till regress överhuvudtaget föreligger eller om detta avses innefatta även vilka invändningar den andre gäldenären har rätt att göra gentemot den första gäldenären. Tillämplig lag enligt artikel 20 är det lands lag som är att tillämpa på tvisten mellan skadelidande och den skadevällare som fullgjort förpliktelsen. Denna lag är alltså samma som avses i artikel 15, det vill säga *lex cause*. Det förefaller i en mening logiskt att även låta denna lag vara tillämplig i fråga om vilka invändningar den andra gäldenären kan göra gentemot den första. Å andra sidan öppnar detta upp för vissa komplicerade diskussioner. En liknande ordning kommer också att i viss mån inbjuda till *forum shopping*. Den skadelidande kan genom att rikta sin talan mot fartyg A framför fartyg B eventuellt erhålla en större ersättning. Fartyg B skulle i detta fall bli lidande enbart baserat på att en annan lag kanske vinner tillämpning mellan fartyg A och den skadelidande. Någon enkel lösning på problematiken torde inte stå att finna.

#### **6.4.4 Brutto eller nettometoden vid begränsning av ansvar**

I en tvist där båda fartygen varit medvällande och båda fartygen lidit skador uppstår frågan hur förlusterna skall fördelas mellan dessa fartyg. Det finns två metoder att fördela förlusterna mellan fartyg efter, netto- respektive bruttometoden. Normalt gör det ingen skillnad vilken av dessa två beräkningsmetoder som används, utan resultatet blir detsamma. Vid

ansvarsbegränsning och vid försäkringstvister kan dock valet av metod få betydelse.<sup>140</sup>

Frågan är vilket lands lag som skall reglera vilken av dessa metoder som skall tillämpas. Artikel 4 (1) Rom II stadgar som bekant lagen i det land där skadan uppkom. I konventionen om ansvarsbegränsning finns dock ett stadgande om att nettometoden skall vara tillämplig.<sup>141</sup> Här skulle i likhet med vad som anförts ovan under avsnitt 6.1.1.1 artikel 28 kunna tillämpas för att konstatera att Rom II inte skall inverka på tillämpningen av internationella konventioner som en medlemsstat hade tillträtt när Rom II antogs och som fastställer lagvalsregler för utomobligatoriska förpliktelser. Dock är frågan om detta verkligen är att betrakta som en lagvalsregel. Konventionen stadgar ju enbart att nettometoden skall vara tillämplig, den säger ingenting om lagvalet. Troligt är därför att artikel 28 inte är tillämplig i det här fallet. Här kan dock artikel 16 i Rom II komma att spela in för svensk del. I 9 kap 11 § sjölagen stadgas nämligen att när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, så skall 1-10 §§ i samma kapitel tillämpas. Enligt 9 kap 2 § sjölagen skall nettometoden tillämpas. För det fall denna regel befinnes vara en sådan övergripande tvingande bestämmelse så skulle alltså de interna rättsreglerna kunna tillämpas direkt av svensk domstol. *Lex fori* blir därmed tillämpbar på denna fråga.

## **6.6 Åberopandet och fastställandet av utländsk rätt**

En fråga som aktualiseras är huruvida part måste åberopa att utländsk lag skall tillämpas eller om detta är något som domstolen har att beakta *ex officio*. Likaledes bör utredas vad gäller innehållet i utländsk lag och huruvida detta är något parterna kan föra bevisning om eller om det är en fråga som ligger enbart på domstolen. I Europaparlamentets förslag till Rom II<sup>142</sup> fanns en bestämmelse som reglerade denna fråga. Här stadgades att det skulle vara upp till rätten att avgöra innehållet i utländsk lag men att rätten kunde begära att parterna skulle medverka i utredandet av utländsk lag. För det fall innehållet i utländsk lag inte kunde utredas skulle *lex fori* tillämpas.<sup>143</sup> Denna bestämmelse togs inte in i den slutliga versionen. Troligen leder detta till slutsatsen att domstolen i respektive medlemsstat har att ta ställning till dessa frågor i enlighet med gällande nationell ordning.<sup>144</sup> För Sveriges del torde gälla att även i

<sup>140</sup> Bull, Brautaset, Falkanger, 2008 s 187 samt s 217.

<sup>141</sup> Wetterstein, 1980, s 42.

<sup>142</sup> P6\_TC1-COD(2003)0168 Position of the European Parliament adopted at first reading on 6 July 2005 with a view to the adoption of Regulation (EC) No .../2005 of the European Parliament and of the Council on the law applicable to non-contractual obligations ('Rome II').

<sup>143</sup> Se artikel 13 i nämnda förslag.

<sup>144</sup> Cheshire, North & Fawcett, 2009, s 797.

dispositiva tvistemål skall domstolen betrakta svenska lagvalsregler *ex officio*.<sup>145</sup> (Här bör man dock ha i åtanke att parterna har möjlighet att själva träffa avtal om tillämplig lag.) Detta anses inte innebära ett avsteg från 17 kap 3 § rättegångsbalken, vilken stadgar att domen i dispositiva tvistemål inte får grundas på omständigheter som inte åberopats av part. I detta fall innebär regeln att sådana fakta som åberopats av part kan föranleda tillämpandet av svenska kollisionsregler även om part åberopat dem i ett annat syfte.<sup>146</sup> Som huvudregel gäller att domstolen skall kunna lagen. Då utländsk rätt skall tillämpas i svensk domstol kan alltså domstolen själv införskaffa information om innehållet i utländsk rätt. I dessa fall finns dock en möjlighet för domstolen att anmoda parterna att inbringa bevisning om innehållet i utländsk rätt.<sup>147</sup> Här kan kort nämnas att i tidigare sjörättspraxis från Danmark tillämpades fartygets flaggs rättordning och alltså inte *lex fori* då innehållet i utländsk rätt inte kunde fastställas.<sup>148</sup> I svensk doktrin har dock uttalats att *lex fori* skall tillämpas då innehållet i den utländska rätten är oklart.<sup>149</sup>

I framtiden är det dock möjligt att medlemsstaterna inte längre själva tillåts avgöra hur frågan om fastställandet av innehållet i utländska lag skall avgöras utan att detta kommer att regleras EG-rättsligt.<sup>150</sup>

## 7. Slutsatser

### 7.1 Lagvalet

På territoriellt vatten är huvudregeln enligt artikel 4 (1) Rom II att lagen i den stat där den

---

<sup>145</sup> Bogdan, 2004, s 43.

<sup>146</sup> Bogdan, 2004, s 48.

<sup>147</sup> Bogdan, 2004, s 50.

<sup>148</sup> ND 1958 s 497 Ett danskt och ett finskt fartyg kolliderade på polskt vatten. Tvisten avgjordes i dansk domstol, och det finska fartyget ansågs ensam vållande till skadan. Polen hade ratificerat Brysselkonventionen om redarens ansvar. Det polska utrikesdepartementet hade också 1955 bekräftat att konventionen var gällande för Polen men att särskilda bestämmelser om dess genomförande inte fanns. Emellertid fanns en skrivelse från det polska nationella sjöförsäkringskontoret, varav det framgick att rättsläget gällande begränsningen av redaransvaret var osäkert. Tysk rätt var gällande i Polen och enligt denna skulle redarens ansvar begränsas till värdet av skeppet och dess last. Eftersom Polen även ratificerat Brysselkonventionen om redarens ansvar ansågs rättsläget oklart. Rätten menade därför att *lex loci delicti* inte kunde tillämpas eftersom rättsläget inte kunde utrönas och att skadevållarens skepps rätt, det vill säga flaggans rätt, skulle tillämpas. Således tillämpades finsk rätt i avgörandet av Meritas ansvarsbegränsning.

<sup>149</sup> Bogdan, 2004, s 52 f.

<sup>150</sup> Se artikel 30 i Rom II samt Cheshire, North & Fawcett, 2009, s 797.

direkta skadan uppkommer skall tillämpas på tvisten. Appliceringen av denna regel torde i de flesta fall inte innebära några större svårigheter. Bestämmelsen innehåller två undantag, dels artikel 4 (2) som stadgar lagen i det land där skadelidande och skadevällare har sin vistelseort, och dels artikel 4 (3) med ett allmänt undantag för det fall det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land. Rekvisitet i artikel 4 (2) om parts vistelseort (vilket rörande juridiska personer förtydligas i artikel 23) torde leda till minskad betydelse för fartygets flagg vid lagvalet. Härmed blir platsen för den centrala förvaltningen avgörande, vilket inte alltid leder till samma resultat som flaggans lag. Enligt min mening torde flaggans lag möjligen i vissa fall ändå kunna få betydelse för att avgöra huruvida det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land vid tillämpning av artikel 4 (3). Fartygets flagg skulle då kunna tjäna som en av flera faktorer i denna bedömning.

Vissa obilliga resultat skulle kunna uppkomma i och med tillämpningen av artikel 4 (2). Vid fartygssammanstötningar är det inte ovanligt att parter med hemvist i flertal olika stater är inblandade. Två passagerare på samma fartyg som skadats vid samma kollision skulle kunna få sina skador olika värderade på grund av att olika rättsordningar läggs till grund, beroende på om artikel 4 (1) eller 4 (2) tillämpas. Detta torde inte kunna angripas vare sig genom förbehållet om *ordre public* eller genom tillämpningen av principen om likabehandling. Det har föreslagits att artikel 4 (3) skulle kunna användas för att tillämpa lagen i det land där skadan uppkom i stället för lagen i det land där parterna har gemensam vistelseort för det fall användandet av artikel 4 (2) leder till ett oacceptabelt resultat på så sätt att skadelidande som har olika vistelseort ersätts olika för skador de åsamkats vid samma skadetillfälle. Denna tolkning är enligt min mening högst tveksam. Det finns inget i förordningen som tyder på att lagstiftaren åsyftat en sådan ordning. Tvärtom förefaller artikel 4 (3) vara ett undantag till såväl artikel 4 (1) som 4 (2) och avsedd att enbart tillämpas för det fall det finns en uppenbart närmare anknytning till en annan stat än den som omnämns i artikel 4 (1) eller 4 (2), inte för att korrigera oönskade resultat. Oavsett lämpligheten med att olika passagerare får sina skador uppkomma vid samma tillfälle värderade olika så måste det, enligt min mening, vara så som Rom II skall tillämpas.

Fartygskollisioner på internationellt vatten medför större tillämpningssvårigheter. Möjligen kan man betrakta fartyget som en del av den stats territorium vars flagg det för. Såsom framkommit skall enligt artikel 4 (1) det lands lag tillämpas där den direkta skadan uppkommer. Person- eller sakskador ombord på ett fartyg skulle skadan alltså kunna anses ha uppkommit i det land vars flagg fartyget för. Genom artikel 4 (2) framgår tillämplig lag för det fall skadevällare och skadelidande har gemensam vistelseort. Denna regel medför några

tillämpningsproblem med anledning av att tvisten inträffar på internationellt vatten. I övriga fall är rättsläget dock inte lika klart. Vid en fartygskollision där båda fartygen är såväl skadelidande som skadevållare är det svårt att finna en logisk lösning för att avgöra vilken lag som skall vara tillämplig på till exempel frågan hur ansvaret mellan dessa skall fördelas. Antingen kan artikel 4 (1) eller 4 (3) tillämpas. Artikel 4 (1) påbjuder då att man finner en koppling till ett lands territorium. Enligt min mening förefaller det mest logiskt att finna att artikel 4 (1) inte låter sig tillämpas på dessa tvister och för det fall artikel 4 (2) inte kan tillämpas får en närmsta anknytning enligt artikel 4 (3) sökas. Av naturliga skäl är det inte lätt att finna en sådan då två fartyg av olika nationaliteter kolliderat. Hur artikel 4 (3) skall tillämpas i dessa fall torde alltså ytterst få avgöras i EG-domstolen och här menar jag alltså att rättsläget är lika oklart som före Rom II:s ikraftträdande.

## **7.2 Omfattningen av *lex cause***

Baserat på den vida utformning som artikel 15 fått förefaller det som om större delen av de frågor som kan uppkomma skall bedömas enligt *lex cause*, det vill säga utefter den lag som vinner tillämpning på konflikten. Det finns dock några undantag. Vad gäller ansvarsbegränsning skall *lex fori* tillämpas, detta enligt konventionen om ansvarsbegränsning som enligt artikel 28 har företräde framför Rom II. Huruvida frågan om det för skadelidandes fordran uppkommer en rätt till sjöpant i fartyget skall avgöras enligt *lex fori* eller *lex cause* torde vara oklart.

Vidare finns ett antal regler i Rom II rörande de fall där det finns flera skadevållare som väcker frågor avseende tillämpningen. Då en solidariskt ansvarig gäldenär (G1) infriat betalningsförpliktelsen och sedermera skall föra regresstalan gentemot den andre gäldenären (G2), skall frågan huruvida denna har rätt att föra regresstalan regleras enligt den rätt som vunnit tillämpning mellan G1 och den skadelidande, detta enligt artikel 20. Huruvida ett solidariskt ansvar överhuvudtaget föreligger torde avgöras enligt *lex cause*. Frågan är vilken lag som skall avgöra problematiken huruvida G2 kan göra invändning mot G1 om ansvarsbegränsning, eller lägre skadeståndsansvar baserat på att en annan lag är tillämplig på förhållandet mellan den skadelidande och G2. Det förefaller oklart huruvida artikel 20 även omfattar dessa frågor eller enbart frågan huruvida rätt till regress föreligger. Artikel 20 får troligen anses oklar i denna del och därmed så också rättsläget.

## Källförteckning

### Litteratur

- Bernitz, Ulf och Kjellgren, Anders, *Europa rättens grunder*, andra upplagan, Norstedts Juridik, Stockholm, 2002
- Bogdan, Michael, *Svensk internationell privat- och processrätt*, Norstedts Juridik, sjätte upplagan, Vällingby, 2004
- Bogdan, Michael, *Svensk internationell privat- och processrätt*, Norstedts Juridik, sjunde upplagan, Vällingby, 2008
- Bogdan, Michael, *General Aspects of the Future Regulation, :The unification of choice of law rules on torts and other non-contractual obligations in Europe: Rome II proposal*, redigerad av Alberto Malatesta, CEDAM, Padova, 2006
- Bona, Marco, *Personal Injuries, Fatal Accidents and Rome II: Can the Law of the Country where the Victim Suffers Provide Full and Fair Compensation?, :The unification of choice of law rules on torts and other non-contractual obligations in Europe: Rome II proposal*, redigerad av Alberto Malatesta, CEDAM, Padova, 2006
- Braekhus, Sjur, *Sjørett voldgift og lovvalg Artikler 1979-1998*, Universitetsforlaget Oslo, 1998
- Bring, Ove, Mahmoudi, Said, *Sverige och folkrätten*, Norstedts juridik, andra upplagan, Göteborg, 2004
- Cheshire, North & Fawcett, *Private International law*, Oxford University Press, Fourteenth edition, 2009
- Cordes, Jørg, Stenseng, Laila, *Hovedlinjer i Inernasjonal privatrett*, Cappelen Akademisk Forlag, Oslo, 1999
- Moss, Giuditta Cordero, *Lectures on international commercial law*, Institutt for privatrett, Universitetet i Oslo, Stensilserie Nr. 162, Oslo, 2003
- Eek, Hilding, *Lagkonflikter i tvistemål*, P.A. Norstedt & Söners Förlag, Stockholm 1972
- Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law, the Norwegian perspective*, second edition, Universitetsforlaget, Oslo, 2008
- Grönfors, Kurt, *Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden*, Almqvist & Wiksell, Stockholm, 1952
- Johansson, Svante, *Svensk rättspraxis, Sjørett och annan transportrett 2001-2005*, Svensk Juristtidning, s 292-345, 2008

Kreuzer, Karl, *Tort liability in General, :The unification of choice of law rules on torts and other non-contractual obligations in Europe: Rome II proposal*, redigerad av Alberto Malatesta, CEDAM, Padova, 2006

Marsden, Reginald, Godfrey, *Collision at sea*, twelfth edition, London, Sweet & Maxwell, 1998

Makherjee, Proshanto K, *Maritime legislation*, WMU Publications, Malmö, 2002

Philip, Allan, *Om begränsning af rederansvaret i den internationale privatret*, Ugeskrift for Retsvæsen, s 33-38, februari 1960

Philip, Allan, *Dansk international privat- og procesret*, 3. Udgave, Juristforbundets forlag, København.

Pålsson, Lennart, *Romkonventionen –tillämplig lag för avtalsförpliktelser*, Norstedts juridik, Stockholm, 1998

Siesby, Erik, *International privatrett*, Jurist- og Økonomforbundets forlag, Lærebog 1, København, 1983

Stone, Peter, *EU Private international law*, Edward Elgar Publishing Ltd, Cornwall, 2006

Strömberg, Håkan & Melander, Göran, *Folkrätt*, 6:e upplagan, Studentlitteratur, Lund, 2003

Strömholm, Stig, *Torts in the conflict of laws*, Stockholm, P.A. Norstedt & Söners förlag, 1961

Symeonides, Symeon C., *Tort Conflicts and Rome II: A View from Across*,

Wetterstein, Peter, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar*, Åbo akademi, Åbo, 1980

## **Förarbeten**

Proposition 1982/83:159

## **Norska förarbeten**

NOU 1980: 55 Begränsning av rederansvaret. Passasjerbefordring.

## **Praxis**

*Nordiska avgöranden*

ND 1923 s 289

NJA 1933 s 364



ND 1935 s 383  
ND 1936 s 193  
ND 1938 s 71  
ND 1953 s 531  
ND 1958 s 1  
UfR 1956 s 912  
ND 1958 s 445  
ND 1958 s 497  
NJA 1969 s 163  
NJA 1987 s 885  
Arbejdsrettens dom A2001.335  
AD 2007 nr 2

*Mål från EG-domstolen*

Mål C-364/93, den 19 september 1995

Mål C-18/02, den 5 februari 2004