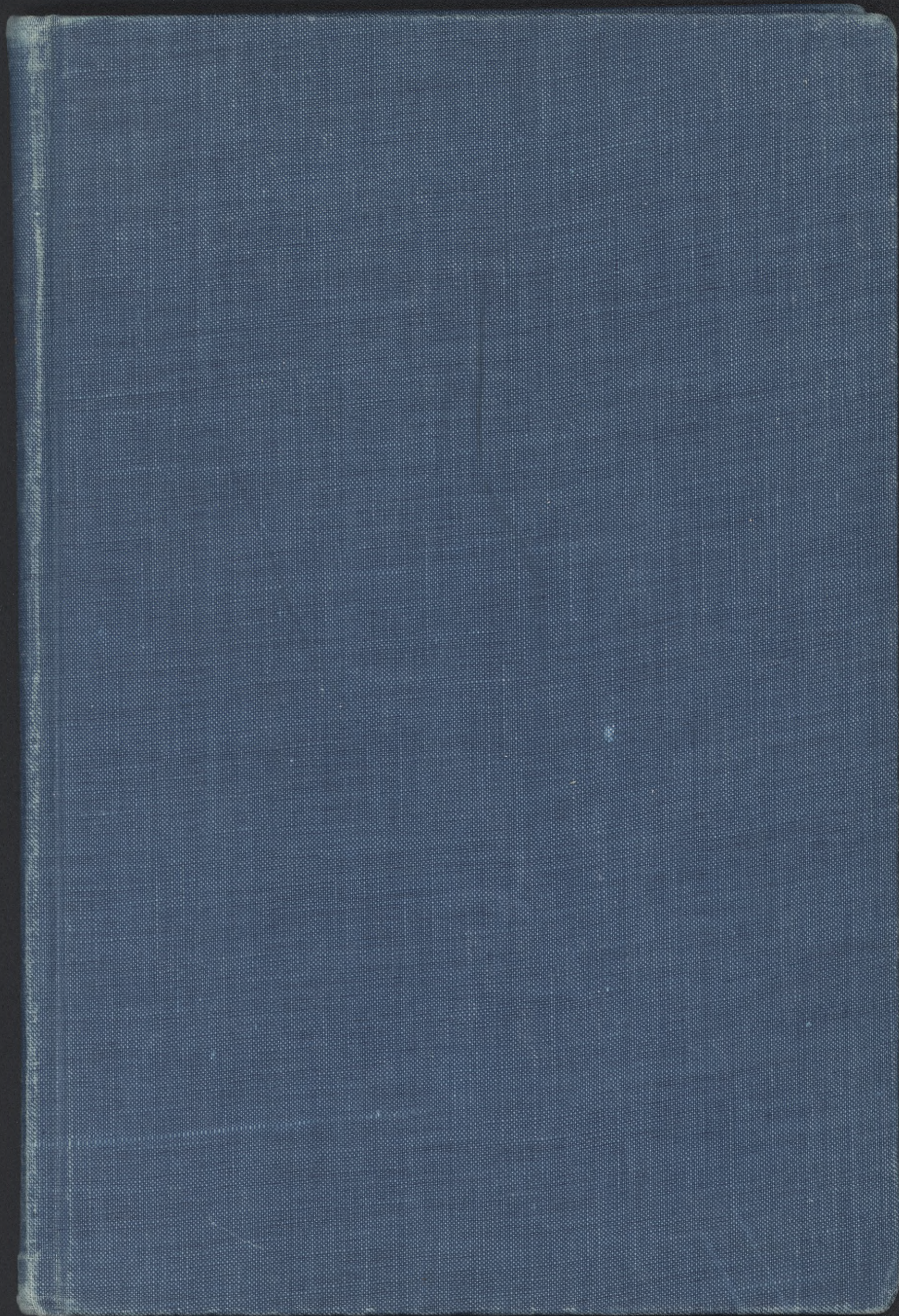


Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek.
Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitised at Gothenburg University Library.
All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text.
This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.





EX LIBRIS



Knut Rodhe

SKADELIDANDES MEDVERKAN

Rec. as Council; Soft 1954, 448 ff.

FÖRSÄKRINGSJURIDISKA FÖRENINGENS

PUBLIKATION Nr 11

*

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET



10 0078018 1

SKADELIDANDES
MEDVERKAN

AV

KURT GRÖNFORS

*

STOCKHOLM 1954

STOCKHOLM 1954.
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
531977

FÖRORD

Föreliggande undersökning har utförts på hemställen av Försäkringsjuridiska föreningen och var ursprungligen avsedd att — med annan avgränsning av ämnet — ingå i föreningens nyligen utgivna publikation nr 10, »Skadeståndsrättsliga spørsmål». Under arbetet med undersökningen visade det sig emellertid på grund av ämnets komplicerade karaktär vara omöjligt att hålla densamma inom den tilltänkta ramen. Planerna måste därför ändras, och undersökningen utges nu såsom ett fristående arbete i föreningens publikationsserie.

Till författaren står föreningen i stor tacksamhetsskuld för det arbete föreningen sålunda blivit i tillfälle utgiva.

Stockholm i december 1953.

FÖRSÄKRINGSJURIDISKA FÖRENINGEN

INNEHÅLL

Förord	5
Förkortningar	12
Inledning	13
Jämkningsreglernas utveckling i riktning mot större elasticitet s. 13. — Den allmänna medverkansregeln s. 13. — De speciella medverkansreglerna s. 14. — Vissa särskilda begränsningar av undersökningsområdet s. 14.	
Första avdelningen. SKADELIDANDES MEDVERKAN VID ANSVAR ENLIGT CULPAREGELN PÅ BÅDA SIDOR	17
I. Rättspolitiska motiveringar för den allmänna medverkansregeln	19
Inledande anmärkningar s. 19.	
1. <i>Preventionssynpunkten</i>	19
Synpunktens innebörd s. 19. — Den allmänna medverkansregelns preventerande syfte s. 20. — Den allmänna medverkansregelns preventerande funktion s. 21.	
2. <i>Rättvise- och billighetssynpunkter</i>	22
Några anmärkningar om dessa synpunkters betydelse s. 22. — Rättvise- och billighetssynpunkter såsom reaktion mot ståndpunkten »allt eller intet» s. 23.	
3. <i>Riskbegränsningstanken</i>	23
Riskbegränsningstankens innebörd s. 23. — Dess betydelse för den allmänna medverkansregeln s. 24.	
4. <i>Den allmänna medverkansregeln såsom skadeståndsbe- gränsande regel</i>	25
Innebörden härav s. 25. — Ändamålets obestämdhet s. 25.	
5. <i>Sambandet med culparegeln</i>	26
Nämnda samband såsom rättshistorisk företeelse s. 26. — Nämnda samband i nutida rätt s. 27. — Särskilt angående läget före 1937 års regressdom s. 28.	
6. <i>Kausalitetsmotiveringar</i>	28
Den skadelidandes medvållande såsom »avbrytande» kausaliteten s. 28. — Kausalitetsmotiveringar med utgångspunkt från principen, att en skadegörare icke ansvarar för skadeverkningar, vilka uppkommit genom i förhållande till honom främmande orsakssammanhang s. 30.	

II. Rekvisiten enligt den allmänna medverkansregeln	31
Inledande anmärkningar s. 31.	
1. Översikt över rekvisiten	31
Vissa särskilda begränsningar s. 31. — Rekvisiten för den allmänna medverkansregeln i schematisk uppställning s. 32. — Likheter och skiljaktigheter i förhållande till rekvisiten enligt den allmänna culpa-regeln s. 33.	
2. Begreppet medvållande	34
Terminologisk anmärkning s. 34. — Precisering av undersökningens föremål s. 35. — Likheter mellan medvållande- och vållandebegreppen s. 36. — Vissa skiljaktigheter mellan nämnda begrepp s. 38. — Medvållandets beroende av skadegörarens vållande s. 40. — Särskilt angående räddningsåtgärder s. 41. — Motsvarande problematik utanför räddningsåtgärdernas område s. 46. — Medvållandebegreppets elasticitet s. 46.	
III. Principerna för jämkning enligt den allmänna medverkansregeln	48
Rättsföljdens angivande såsom skälighetsjämkning s. 48. — Jämförelse med skadegörarens culpa s. 48. — Beaktande av andra omständigheter s. 50. — Metoden att ange jämningskvot s. 52. — Andra metoder s. 52. — Utnyttjande av jämkningsskalans ändpunkter s. 53.	
IV. Den allmänna medverkansregelns omfattning och förhållande till närbesläktade regler	54
Regeln icke inskränkt till skada genom brottslig handling eller ens nödvändigt till fall av culpaansvar s. 54. — Några anmärkningar rörande möjligheten att tillämpa den allmänna medverkansregeln i fall utanför integritetskränkningarnas område s. 55. — Förhållandet mellan de speciella medverkansreglerna och den allmänna medverkansregeln s. 56. — Kumulering av jämningsregler s. 57. — Förhållandet mellan medverkansreglerna och reglerna angående rättsverkan av den skadelidandes samtycke s. 58. — Förhållandet mellan skadeståndsrättsliga och straffrättsliga medverkansregler s. 61.	
V. Sammanfattning	65
Ändamålssynpunkter och rekvisit s. 65. — Rättsföljd och omfattning s. 65. — Slutord s. 66.	
Andra avdelningen. SKADELIDANDES MEDVERKAN VID ANSVAR UTANFÖR CULPAREGELN PÅ ÅTMINSTONE ENA SIDAN	67
VI. Problemställningen	69
Utvecklingen i riktning mot skärpt ansvar och dennas betydelse för medverkansproblemen s. 69. — Systematiseringen av det undersökta materialet s. 71. — Olika typer av skärpt ansvar (principalansvar,	

presumtionsansvar och fullt strikt ansvar) i schematisk uppställning s. 71. — Möjligheten att tillmäta icke-culpös medverkan betydelse s. 74. — Metod för bestämmande av den ansvarstyp, under vilken den skadelidande skall anses lyda s. 75. — Allmän anmärkning rörande de speciella medverkansreglernas konstruktion s. 79. — Några förberedande anmärkningar beträffande rättspolitiska motiveringar för de speciella medverkansreglerna s. 79. — Plan för framställningen s. 81.

VII. Den skadelidande bär culpaansvar; culpös medverkan 82

Inledande anmärkningar s. 82.

1. Skadegöraren bär *principalansvar* 82

A. Den allmänna medverkansregeln s. 82. — B. Den speciella medverkansregeln i bilskadelagen 2 § andra st. s. 87. — C. Den speciella medverkansregeln i järnvägsskadelagen 5 § tredje st. s. 88.

2. Skadegöraren bär *presumtionsansvar* 88

Allmän anmärkning s. 88. — A. Den allmänna medverkansregeln s. 89. — B. Den speciella medverkansregeln i bilskadelagen 2 § andra st. s. 90.

3. Skadegöraren bär *fullt strikt ansvar* 93

Allmän anmärkning s. 93.

Elastiska medverkansregler (A—C)

A. Den allmänna medverkansregeln s. 94. — B. Speciell medverkansregel av innebörd att reduktion av ersättningen inträder endast vid grovt medvållande s. 96. — C. Den speciella medverkansregeln i bilskadelagen 2 § andra st. och luftfartsskadelagen 1 § andra st. s. 96.

Stela medverkansregler (D—G)

D. Speciella medverkansregler av innebörd att ersättningsskyldigheten helt bortfaller vid uppsåtlig medverkan s. 104. — E. Speciella medverkansregler av innebörd att ersättningsskyldigheten helt bortfaller vid grovt medvållande s. 105. — F. Speciella medverkansregler av innebörd att ersättningsskyldigheten helt bortfaller redan vid okvalificerat medvållande s. 109. — G. Speciell medverkansregel av innebörd att ersättningsskyldigheten helt bortfaller, om det med hänsyn till omständigheterna ej är skäligt att ersättning utgår s. 111.

VIII. Den skadelidande bär skärpt ansvar; culpös medverkan 113

Inledande anmärkningar s. 113.

1. Den skadelidande bär *principalansvar* 114

Allmänt om identifikationsprincipen och till grund för densamma liggande ändamålshänsyn s. 114. — Identifikationsregler i svensk lagstiftning s. 118. — Identifikationsregler i svensk rättspraxis s. 120. — Diskussion av rättspraxis, huvudsakligen ur synpunkten av identifikationsprincipens omfattning s. 127. — Särskilt angående det fall, att skadegöraren är fullt strikt ansvarig s. 135.

2. <i>Den skadelidande bär presumtionsansvar</i>	136
Allmänt om identifikationsprincipens tillämpning på detta område s. 136. — Skadegöraren är presumtionsansvarig s. 137. — Skadegöraren ansvarar antingen enligt den allmänna culparegeln eller enligt en regel om principalansvar s. 137. — Skadegöraren lyder under en regel om fullt strikt ansvar s. 140.	
3. <i>Den skadelidande bär fullt strikt ansvar</i>	140
Allmänt om identifikationsprincipens tillämpning på detta område s. 140. — Skadegöraren är fullt strikt ansvarig s. 141. — Skadegöraren är principalansvarig s. 142. — Skadegöraren är culpaansvarig eller presumtionsansvarig s. 143.	
IX. Den skadelidande bär skärpt ansvar; icke-culpös medverkan ..	144
Inledande anmärkningar s. 144.	
1. <i>Allmänna synpunkter</i>	146
Skadeståndsreduktion förutsätter i princip skadeståndsansvar s. 146. — Lösningsmöjligheter av här uppkommande konflikfall i schematisk uppställning s. 148. — Diskussion av de olika lösningsmöjligheterna och till grund för dem liggande ändamålshänsyn s. 150. — Särskilt angående metoden att jämka efter faregraden s. 153. — Särskilt angående läran om fareneutralisation s. 154.	
2. <i>Den skadelidande bär presumtionsansvar</i>	155
Skadegöraren ansvarar enligt den allmänna culparegeln s. 155. — Skadegöraren bär principalansvar s. 161. — Skadegöraren lyder under en regel om presumtionsansvar s. 165. — Skadegöraren lyder under en regel om fullt strikt ansvar s. 166.	
3. <i>Den skadelidande bär fullt strikt ansvar</i>	168
Skadegöraren ansvarar enligt den allmänna culparegeln s. 168. — Skadegöraren bär principalansvar s. 170. — Skadegöraren lyder under en regel om presumtionsansvar s. 171. — Skadegöraren lyder under en regel om fullt strikt ansvar s. 171.	
X. Ömsesidig skadegörelse	173
Problemställningen s. 173. — Rättspraxis s. 173. — Slutsats s. 174.	
XI. Återblick	176
1. Sammanfattning av undersökningens resultat s. 176. — 2. Försök till bedömning av frågan, huruvida skillnaden mellan de olika ansvarstyperna har relevans för lösningen av uppkommande medverkansspörsmål s. 178. — 3. Jämförelse mellan de rättspolitiska motiveringarna för de speciella medverkansreglerna och motsvarande motiveringar för den allmänna medverkansregeln s. 182.	
XII. Några legislativa synpunkter	186
Framställningens begränsning till legislativa problem av mera utpräglat juridisk-teknisk karaktär s. 186. — I lagstiftning och rättspraxis begagnade två metoder för lösning av medverkansproblemen	

s. 186. — Försök till värdering av dessa båda metoder och angivande av huvudsynpunkterna för lösningen av medverkansproblemen s. 187. — Möjligheter att förenkla systemet av medverkansregler s. 188. — Möjligheter att avpassa medverkansreglerna efter ansvarstyperna s. 190. — Skönsmässiga eller fasta regler s. 192. — Betydelsen av försäkrings förekomst på endera sidan s. 194. — Medverkansproblemens ställning i ett ansvarssystem, som mera konsekvent lägger försäkringen till grund för ersättningsreglerna s. 195. — Behovet av en lagstiftningsreform på medverkansreglernas område s. 196.

Källor och litteratur	197
Citerade svenska lagar och författningar	206
Citerade svenska rättsfall	209
Sakregister	212

FÖRKORTNINGAR

ACP	Archiv für die civilistische Praxis
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch (1896)
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
FJFT	Tidskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt(-en)
HR	Häradsrätt(-en)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IhJb	Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts
JustR	Justitieråd (-et, -en)
KF	Kungl. förordning
KM:t	Kungl. Maj:t
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NJA (A, B, C)	Nytt juridiskt arkiv, avd. I (nr i notisavd.)
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
NRev	Nedre justitierevisionen
NT	Tidskrift för lagstiftning etc., utg. af C. Naumann
RR	Rådhusrätt(-en)
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT (Rf)	Svensk juristtidning (rättsfallsavd.)
TfR	Tidskrift for rettsvitenskap
TR	Trafikförsäkringsföreningens samling av rättsfall
UfR (B)	Ugeskrift for Retsvæsen (afd. B)

Hänvisningar till »Trafikskadeansvar» avse förf:s arbete Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden (Sthlm 1952). För ytterligare förkortningar, se nedan under rubrikerna »Källor och litteratur» samt »Citerade svenska lagar och författningar».

INLEDNING

Redan på ett tämligen primitivt stadium av skadeståndsrättens utveckling har den skadelidandes medverkan tillagts rättslig betydelse. Från den romerska rättens lära om s. k. culpakompensation — i sin ursprungliga form innebärande att vid culpa hos den skadelidande ingen som helst ersättning utgår, oavsett graden av dennes culpa — har rättsutvecklingen småningom arbetat sig fram till jämningsregler av fördelningstyp, varvid culpans grovlek tillmätts en betydande roll såsom måttstock för jämkningen. Sedd i stort innebär denna utveckling ett frångående av stela normer till förmån för mera elastiska i den meningen, att utrymmet för domarens möjligheter till avvägning efter förhållandena i det särskilda fallet vidgats.

I svensk rätt återfinnes den grundläggande regeln om skadelidandes medverkan i strafflagen 6 kap. 1 § andra p., som lyder sålunda:

»Har den, som skadan led, genom eget vållande, därtill medverkat, varde skadeståndet jämkat efter ty som skäligt prövas.»

Den jämningsregel, för vilken detta lagbud ger uttryck, kan på grund av sin centrala ställning bland reglerna om skadelidandes medverkan benämnas *den allmänna medverkansregeln*. Vad denna närmare bestämt innebär framgår icke otvetydigt av lagens kortfattade formulering. Genom att det citerade lagbudet varit gällande alltsedan strafflagens ikraftträdande den 1 januari 1865 och synnerligen ofta kommit till användning i rättstillämpningen har dock dunklet i fråga om regelns närmare innebörd och konsekvenser i viss mån skingrats, men åtskilliga spörsmål förefalla ännu tveksamma. Såsom en första uppgift för en undersökning av reglerna om skadelidandes medverkan framstår därför att så långt möjligt söka bringa klarhet i nämnda avseenden.

Anm. Vid framläggandet av denna undersökning är det förf. angeläget att betyga sin tacksamhet mot de personer, som i olika avseenden varit honom behjälpliga. Bland dessa personer må särskilt nämnas professorerna Knut Rodhe, Folke Schmidt och Jan Hellner samt ombudsmannen, jur. kand. Bengt Malmæus, vilka samtliga granskat utkast och i samband därmed givit tillfälle till värdefulla och stimulerande diskussioner.

Den första avdelningen av föreliggande arbete ägnas åt en granskning av den allmänna medverkansregeln. Till en början företas en inventering av de ändamålssynpunkter, vilka kunna antas uppbära sagda regel (I). Därefter behandlas rekvisiten enligt densamma, varigenom avses att närmare belysa regelns uppbyggnad (II). Efter det att principerna för den i regeln föreskrivna skälighetsjämkningen antytts (III), utredes i korthet den allmänna medverkansregelns omfattning och förhållande till närbesläktade regler (IV). Slutligen sammanfattas några i denna avdelning vunna resultat (V).

Den allmänna medverkansregeln är, såsom skall framgå av det följande, framvuxen ur och avpassad efter ett skadeståndsrättsligt ansvarssystem, som helt bygger på den s. k. allmänna culparegeln. Den alltsedan senare delen av 1800-talet fortgående utvecklingen av nya ansvarsformer, vilka skärpts utöver culparegeln, har följaktligen givit upphov till särskilda problem i medverkanssituationerna. Även den ökade användningen av försäkring i olika former måste här inverka. I vissa fall har man trots allt kunnat hjälpa sig fram med den allmänna medverkansregeln eller regler av likartad konstruktion. I andra fall åter har detta visat sig omöjligt, och man har då varit hänvisad till att söka sig fram på nya vägar. De särskilda, från den allmänna medverkansregeln i större eller mindre utsträckning avvikande regler om medverkan, vilka tillskapats för dessa situationer, benämns här *de speciella medverkansreglerna*. En undersökning av hithörande problem och problemlösningar upptar *andra avdelningen* (VI—XII) i arbetet, vilken är avsedd att utgöra framställningens tyngdpunkt.

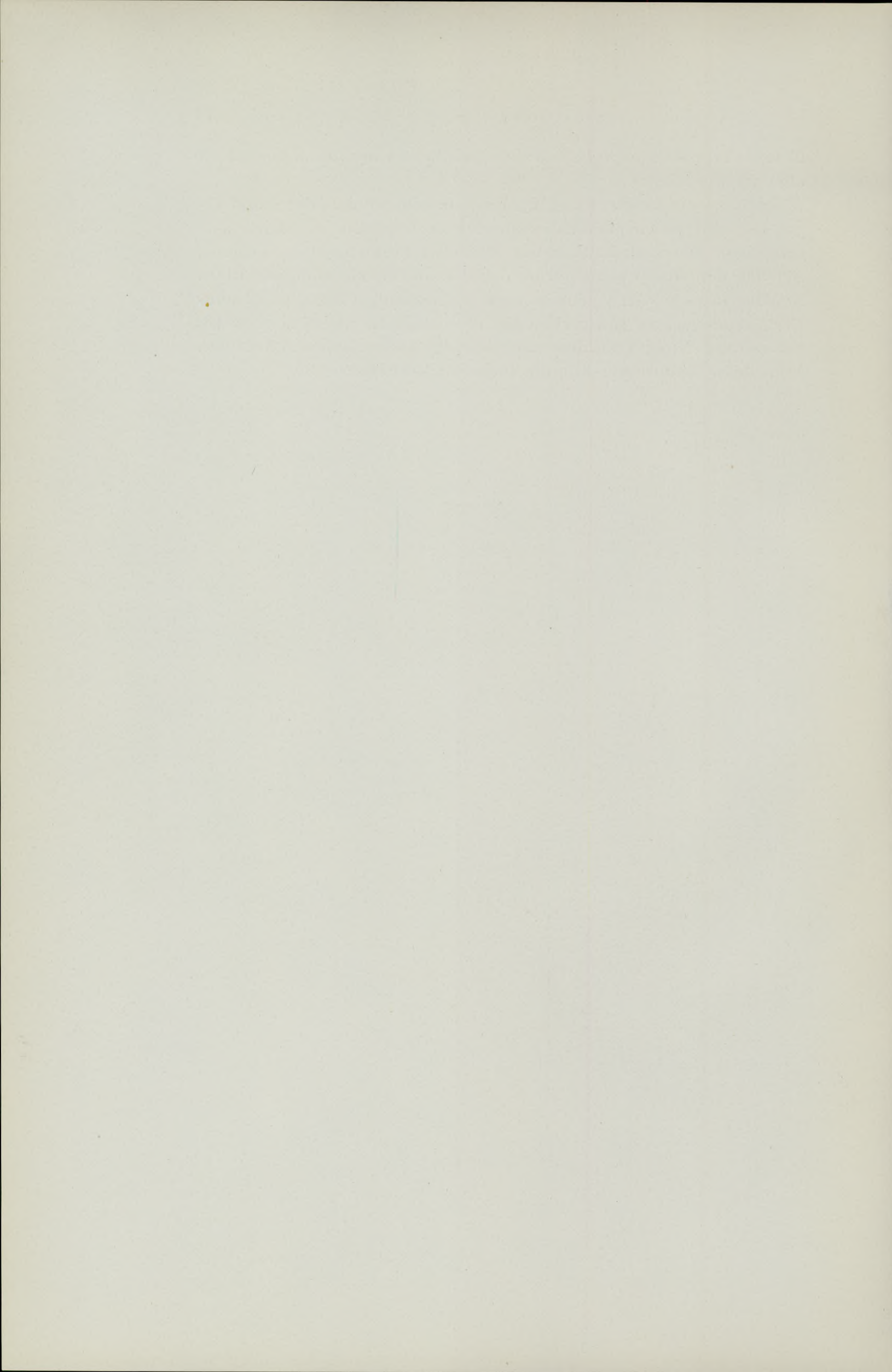
Härmed har utredningens föremål i huvudsak angivits. Ytterligare böra dock ett par allmänna, i det följande företagna begränsningar av undersökningsområdet påpekas.

Medverkansproblem av här behandlade slag förekomma vid ansvar såväl inom som utom kontraktsförhållanden. Framställningen kommer emellertid att i huvudsak inskränkas till det utomobligatoriska skadeståndsansvaret. Blott på enstaka punkter skola kontraktsrättsliga regler uppmärksammas för att bättre belysa vissa problem.

Vidare bör framhävas, att undersökningen på intet sätt åsyftar fullständighet i materialhänseende. Även härutinnan har alltså undersökningsområdet begränsats. Särskilt skulle en uttömmande redovisning av rättspraxis ställa sig i det närmaste ogörlig, enär medverkansproblem aktualiseras i snart sagt vart och vartannat skadeståndsmål. Betydande vikt har däremot lagts vid att

få fram typiska konfliktsituationer och belysa desamma genom ett eller flera exempel.

Slutligen må förutskickas, att framställningen då intet annat säges tar sikte på en persons orsakande av skada för en annan person såsom normalfall. Man har alltså att tänka sig två »parter», av vilka den ena är *skadegörare* och den andra *skadelidande*. Detta betyder m. a. o., att i princip varken ömsesidig skadegörelse eller flera skadegörares samverkan till utomståendes skada upptas till behandling. I några sammanhang blir det dock nödvändigt att låta även dessa situationer komma inom blickfältet.



Första avdelningen

SKADELIDANDES MEDVERKAN
VID ANSVAR ENLIGT CULPAREGELN
PÅ BÅDA SIDOR



RÄTTSPOLITISKA MOTIVERINGAR FÖR DEN ALLMÄNNA MEDVERKANSREGELN

Till grund för en undersökning av såväl den allmänna medverkansregeln som medverkansproblem vid ansvar utanför culpa-regeln måste ligga en inventering av de ändamålssynpunkter, vilka kunna antas uppbära den allmänna medverkansregeln.

Frågan om motiven för sagda regel låter sig icke besvaras med en enkel hänvisning till de ändamål, som ligga till grund för skadeståndssanktionen överhuvud eller ens för varje särskild ansvarstyp eller ansvarssituation. En blick på medverkansregelns jämkningseffekt, som ju innebär en minskning av den skadelidandes ersättning, visar omedelbart, att den ofta såsom rättspolitiskt motiv för skadeståndsansvar framförda reparationssynpunkten icke kan ha spelat in. Tvärtom talar denna synpunkt mot jämkning.

Spörsmålet om de rättspolitiska skälen för den allmänna medverkansregeln måste tydligen upptas till självständig behandling. De huvudsakliga motiv, som härvid kunna anföras, torde vara preventionssynpunkten (1), rättvise- och billighetssynpunkter (2), riskbegränsningstanken (3), behovet av den allmänna medverkansregeln såsom skadeståndsbegränsande regel (4), sambandet med culpa-regeln (5) och slutligen kausalitetsmotiveringar (6). Denna av framställningstekniska skäl gjorda uppdelning av ändamålssynpunkterna innebär givetvis icke, att dessa skulle utesluta varandra.

1. Preventionssynpunkten

Jämsides med reparationssynpunkten brukar man anföras preventionssynpunkten såsom grundläggande för skadeståndsrätten. I rättslitteraturen har denna synpunkt tillerkänts allt större betydelse och anses numera av många såsom det huvudsakliga rättspolitiska motivet för all skadeståndsskyldighet. Då en rättsregel säges utöva en preventiv effekt, avser man därmed icke någon

ensartad verkan utan flera sinsemellan något olikartade verkningar. Då skadestånd utdömes »på grund av culpa», kan detta tänkas ha preventiv betydelse genom att verka avskräckande, varigenom den allmänna aktsamheten skärpes, vidare uppmuntrande till vidtagandet av särskilda skadeförebyggande åtgärder och slutligen moralbildande och vanebildande (d. v. s. med eller utan hjälp av moralföreställningar frammana vissa handlingsmönster, vilka anses socialt önskvärda). I de fall, där skadestånd utdömes »oberoende av culpa», vill man dock vanligen icke anta någon moralbildande funktion, eftersom utdömandet av skadestånd då ej avser att vara en samhällelig prickning av ett visst handlingssätt. Däremot torde man fortfarande ha i sikte såväl en — genom ersättningsskyldighetens vidgande måhända intensifierad — avskräckande och vanebildande effekt som framför allt en uppmuntran att företa långtgående skadeförebyggande åtgärder i syfte att nedbringa skadornas frekvens och omfattning.

Om preventionstanken tillämpas på medverkanssituationerna visar det sig, att den kan tänkas utgöra ett bärkraftigt motiv för jämkning.¹ Risken att helt eller delvis förlora rätten till ersättning torde kunna i stort sett påverka människor så, att de iaktta större försiktighet. Jämkningsen synes därvid ha möjlighet att verka preventivt i samtliga nyss nämnda avseenden, nämligen avskräckande, uppmuntrande till säkerhetsåtgärder, vanebildande och moralbildande. Att jämkningen i första hand anpassas efter graden av den skadelidandes culpa stämmer väl överens med uppfattningen om preventionssyftet som rättspolitisk grund för medverkansregeln och torde i själva verket vara ägnat att förstärka den preventiva effekten därigenom, att sanktionens intensitet göres proportionell mot graden av den medverkande handlingens förkastlighet ur samhällelig synpunkt. Man torde icke behöva räkna med att en sålunda utformad regel skall medföra en försvagning av skadeståndsinstitutets antagna preventiva effekt gentemot kretsen av presumtiva skadegörare, i varje fall icke någon försvagning av praktisk betydelse.² Att en presuntiv ska-

¹ Jfr exempelvis USSING s. 183 i. f., 187 överst. STANG s. 155 tillspetsar preventionstanken genom att som en uppgift för medverkansreglerna ange, att desamma skola motverka en mer eller mindre medveten spekulation i skadeståndskrav.

² Jfr BERGENDAL, Ersättningsskyldighet s. 198, där som skäl för en regel om skadans fördelning anföres: »Att fullkomligt fritaga ena sidan (från vilken rättskränkningen utgått) från att vidkännas den oaktsamma handlingens följder, bör jämväl ur preventiv synpunkt bestämt undvikas: en person, som har benägenhet att lösläppa en skadlig kausalitet, bör icke kunna räkna med en utsikt att genom en annan persons (den kränktes) försummelse eller oförsiktighet befrias från att bära

delidande själv kommer att medverka till sin skada är nämligen normalt en för skadegöraren oförutsebar faktor.

Att preventionssyftet kan utgöra ett tänkbart rättspolitiskt motiv för medverkansregeln är alltså tydligt. Huruvida detta *syfte* också blir faktiskt förverkligat och medverkansregeln alltså verkligen fyller en preventiv *funktion* är en annan fråga. För att säkert kunna besvara denna skulle fordras en omfattande rättssociologisk undersökning av hur skadeståndsrättsliga regler i allmänhet och särskilt medverkansregeln påverka människors handlingssätt. I avsaknad av en sådan utredning torde man blott med största försiktighet våga företa gissningar, vilka måste bli mycket osäkra.¹

Till en början märkes, att — förutom den nämnda risken att gå miste om ersättning — en mängd andra omständigheter av såväl »rättslig» som »faktisk» art måste antas inverka preventivt på presumtiva skadelidande. En omständighet av förstnämnda slag är exempelvis, att vissa regler om straffansvar måhända tillgodose preventionssynpunkten i sådan utsträckning, att en skadeståndsrättslig reduktionsregel ej kan väntas medföra en därutöver förhöjd effekt. Beträffande omständigheter av »faktisk» art må framhållas, att en person normalt iakttar viss aktsamhet vid vården och handhavandet av egna saker, emedan han vill undvika deras förstörelse. Detta gäller troligen ej blott saker med mer eller mindre utpräglat affektions- eller unikvärde utan även — om också måhända i mindre grad — rätt alldagliga ting, detta med hänsyn till de ganska kännbara besvär och obehag, som en nyanskaffning ofta medför. Och beträffande kroppsskador måste väl omsorgen om den egna välfärden antas väga betydligt tyngre än risken att helt eller delvis gå miste om sin rätt till ersättning.

Vidare kan reduktion av eventuellt skadestånd väntas få betydelse blott om den medvållande faktiskt haft några möjligheter att överväga sitt handlingssätt i den konkreta situationen eller om den såsom erforderlig ansedda aktsamheten utgör ett sådant vanemässigt handlingsmönster, som man vill framkalla med hjälp av regelns antagna vanebildande verkan. Härutöver kräves natur-

följderna av de skadliga verkningarna.» Beträktad ur skadegörarens synpunkt skulle måhända en fördelningsregel t. o. m. kunna sägas i någon liten mån motverka den ur preventionssynpunkt besvärande svagheten hos skadeståndssanktionen att icke stå i proportion till culpans grovlek.

¹ Jfr för det närmast följande t. ex. STRAHL, Skadeståndsutredning s. 85 f., LÖKEN, Forsikringskravet (1952) s. 53 ff. ävensom Trafikskadeansvar s. 95 ff.

ligtvis, att reduktionen av ersättningsbeloppet verkligen uppfattas av den skadelidande som en kännbar nackdel, vilket möjligen icke är fallet i fråga om en måttlig reduktion av skadestånd till en mycket välsituerad skadelidande.

Nu anförda synpunkter, vilka utgöra några få bland ett större antal tänkbara, peka onekligen i riktning mot antagandet av en viss försvagning av medverkansregelns möjligheter att effektivt utöva en prevenerande verkan. Man synes därför böra vakta sig mot att överdriva preventionssynpunktens betydelse. Hur långtgående sagda försvagning verkligen är låter sig emellertid icke avgöras utan en sociologisk undersökning av antydd karaktär. Omständigheterna ge dock ingalunda i och för sig stöd för antagandet, att försvagningen skulle vara total, d. v. s. helt utesluta möjligheten av en preventiv funktion. Man torde därför böra utgå från hypotesen, att den allmänna medverkansregeln faktiskt utövar en preventiv funktion, vars räckvidd emellertid är öviss.

2. Rättvise- och billighetssynpunkter

I diskussionen om den allmänna medverkansregelns syften framhävas ej sällan rättvise- och billighetssynpunkter såsom »rättsgrund»,¹ vilken term i detta sammanhang synes vara liktydig med både rättspolitiskt skäl och rättfärdighetsgrund. På samma sätt som skadegörarens (moraliska) skuld skall ådra skadeståndsansvar, skall den skadelidandes egen (moraliska) skuld till skadan resultera i motsvarande minskning eller bortfallande av skadeståndsanspråket. Det vore obilligt, menar man, att ta hänsyn till skulden på den ena sidan men icke på den andra. Det förfelade i rättviseresonemang av denna typ — vilka dock säkerligen spelat en framträdande roll vid den faktiska utformningen av medverkansregler² — torde numera, åtminstone i vårt land, vara så allmänt erkänt, att en kritik förefaller överflödigt. Där- emot förtjänar det påpekas, att i den mån man finner rationella motiv (t. ex. preventionshänsyn) för en jämningsregel, som över-

¹ Se bl. a. (med avseende på culpakompensation) WENDT i *IhJb* 31 (1892) s. 156 f. Jfr BERGENDAL, *Ersättningskyldighet* s. 198, där med avseende på den allmänna medverkansregeln uttalas: »Denna regel lär bygga därpå, att hos vardera finnas tillräckliga förutsättningar för att han skulle få vidkännas hela skadan, i vilket läge obillighet bäst undviks genom en fördelning efter graden av skuld (och adekvans).»

² Jfr ANDENÆS i *TfR* 1943 s. 379 ävensom BERGENDALS i föreg. not cit. uttalande.

ensstämmer med antydda rättviseresonemang, så har man uppnått en icke minst ur synpunkten av den önskvärda moralbildningen i samhället värdefull överensstämmelse mellan rättsregeln och vissa i samhället allmänt rådande värderingar beträffande rättvisa och billighet. Jämkningsregeln får därmed en fastare psykologisk förankring och kan väntas vinna starkare resonans bland samhällsmedlemmarna.

Såsom en variant av rättvise- och billighetssynpunkterna kan måhända följande tanke betecknas. I vissa lägen kan det för domaren med hänsyn till omständigheterna i målet te sig otillfredsställande att vara bunden vid att antingen tillerkänna den skadelidande full ersättning eller också helt neka honom ersättning — m. a. o. alternativen »allt eller intet». I stället förefaller honom ett skäligen jämkat skadestånd erbjuda en »rättvis» lösning av konflikten mellan kärke och svarande. Jämkningsregeln öppnar onekligen vissa möjligheter att nyansera skadeståndssanktionen efter förhållandena i det enskilda fallet. Synpunkten kan tänkas verka som motivbildande faktor såtillvida, att den uppmuntrar till en ganska vidsträckt användning av medverkansregeln.

3. Riskbegränsningstanken

Tanken att den medvällande ådragit sig en moralisk skuld och därför ej bör få full ersättning motsvarar ganska nära vissa tankegångar inom försäkringsrätten rörande försäkringstagares framkallande av försäkringsfallet med uppsåt eller grovt vållande, vilka HULT sammanfattat under benämningen förverkandeteorien.¹ Det ligger då nära till hands att resa frågan, om man på den allmänna medverkansregeln skulle kunna, *mutatis mutandis*, tillämpa de motsatta försäkringsrättsliga resonemang, vilka betecknats med termen riskbegränsningsteorien. Härmed avses, att försäkringsgivaren för premiesättningen behöver ett tämligen noga avgränsat »riskfält», som emellertid skulle bli alltför oberäkneligt till sin utsträckning, om dit även skulle hänföras fall, i vilka försäkringstagaren själv eller andra intressenter eller vårdnadspliktiga genom uppsåt eller grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet. Motivet för att i sådana situationer helt befria försäkringsgivaren från hans ansvarighet (eller möjligen blott jämka

¹ Se ang. förverkande- och riskbegränsningsteorierna HULT i NFT 1932 s. 525 ff. ävensom samme förf:s Föreläsningar över försäkringsavtalslagen (1936) s. 107 ff.

den utfallande försäkringsersättningen) skulle alltså vara hans behov av en klar riskbegränsning.

Kan riskbegränsningstanken antas ha betydelse även för skadeståndsrätten på så sätt, att skadegörare typiskt sett icke skola behöva räkna med att ersätta skador, vilka uppkommit på grund av den skadelidandes eget uppsåt eller egen vårdslöshet?

Svaret på denna fråga måste tydligen bero på om skadegöraren har ett legitimt behov att i förväg kunna överblicka konsekvenserna i skadeståndshänseende av en handling eller en verksamhet, vars företagande han överväger — m. a. o. omfattningen av sitt risktagande. Detta kan väl knappast sägas om vanliga fall av culpaansvar (»det dagliga livets småskador»), där skadegörelsen genomsnittligt framstår som en för skadegöraren själv mer eller mindre överraskande följd av hans handlingssätt. För denna del av den allmänna medverkansregelns tillämpningsområde måste riskbegränsningstanken därför anses sakna praktisk betydelse.

Ett annat blir förhållandet däremot ej sällan, när man kommer över på det skärpta ansvarets område. Ett exempel må klargöra detta. Den som vill starta en »farlig verksamhet» och därmed utsätta sig för ett skadeståndsansvar helt eller delvis oberoende av culpa har ett ofrånkomligt behov att i förväg kunna överblicka, vilka skadeståndskrav han kommer att dra på sig. Hans utöver culparegeln vidgade ansvar motiveras ofta därmed, att driftsherren skall kalkylera med eventuella skadeståndskrav såsom en driftskostnad. För att möjliggöra detta måste man givetvis ge så klara besked som möjligt om hur långt ansvarsplikten kan tänkas komma att sträcka sig. Det förefaller då mest ändamålsenligt, att driftsherren i allt fall icke skall behöva ansvara för de slumpartade och svårberäkneliga merskador, som uppkomma genom grövre former av medvållande på skadelidandes sida. I en sådan situation synes alltså riskbegränsningstanken kunna utgöra ett bidragande skäl till förmån för en regel om reduktion av den skadelidandes ersättning. Än tydligare framstår detta, om till den skärpta ansvarsregeln anknutits en regel om ansvarsförsäkring (vilket ju ofta är fallet inom det skärpta ansvarets område). Riskbegränsningstanken kan då framträda med full styrka på försäkringsgivarens sida och bör lämpligen ha sin motsvarighet — helt eller delvis — i fråga om försäkringstagarens skadeståndsansvar. I den mån den allmänna medverkansregeln eller likartade jämningsregler komma till användning i fall av nu antytt slag, kan tydligen riskbegränsningstanken anses ha viss betydelse såsom rättspolitiskt motiv.

4. Den allmänna medverkansregeln såsom skadeståndsbegränsande regel

Riskbegränsningstanken i nu skildrade utformning är, såsom redan framhållits, bunden vid skadegörarens eventuella behov att i förväg kunna överblicka konsekvenserna av sitt handlingssätt. Det förefaller emellertid vara tänkbart att frikoppla tanken från frågan om förutsebarhet, nämligen om man samtidigt modifierar den något. Man skulle måhända i den allmänna medverkansregeln kunna se en allmänt skadeståndsbegränsande regel.

I själva verket utgör varje rekvisit, som ingår i en skadeståndsrättslig ansvarsregel, en begränsning av skadeståndssanktionens verkningsområde. Enighet råder åtminstone så långt, att ersättningskyldigheten måste hållas inom en viss ram för att kunna kontrolleras och dirigeras i överensstämmelse med de samhällsliga ändamål, vilka anses eftersträvansvärda. En skadeståndsskyldighet helt utan begränsningar vore praktiskt otänkbar. Systematiskt brukar man ej räkna medverkansregeln såsom ett i reglerna om ersättningskyldighetens inträde ingående rekvisit; den brytes i stället ut till självständig behandling i sin egenskap av regel, varigenom den redan uppkomna ersättningskyldigheten modifieras. En sådan ordning är väl motiverad ej minst ur synpunkten, att medverkansregeln liksom reglerna om skadeståndsskyldighetens inträde utgör icke *ett* rekvisit utan *ett komplex* av olika rekvisit.¹

Men icke desto mindre synes det angeläget att hålla det inbördes sammanhanget mellan de båda regelgrupperna klart för sig. Med visst fog skulle medverkansregeln kunna tänkas inarbetad bland rekvisiten för skadeståndsskyldighet. Detta skulle kunna ske i den formen, att för full ersättning kräves, att rekvisitet medvållande eller något av de övriga i medverkansregeln ingående rekvisiten beträffande den skadelidande *icke* är uppfyllt. En annan rättsteknisk möjlighet att nå ett i stort sett likartat resultat är, att omfattningen av skadegörarens ersättningskyldighet göres beroende av en skälighetsprövning, i vilken ingår en värdering även av den skadelidandes uppträdande.² Uppfattad på detta sätt

¹ Se nedan under II: 1.

² Jämlikt strafflagen 6 kap. 6 § är underårig eller sinnessjuk ersättningskyldig, endast »om och i den mån det med hänsyn till hans sinnesart, gärningens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt må anses skäligt». I denna skälighetsprövning torde dock *icke* avses att inbegripa *den skadelidandes* uppträdande, vilket i stället skall bedömas enligt den allmänna medverkansregeln. Det skälighetsbegränsade ansvaret

kan medverkansregeln sägas ha till ändamål att bidra till skadeståndsskyldighetens begränsning.¹

Anlägger man ett så allmänt och vidsträckt perspektiv på regelns ändamål, måste man dock finna sig i att det angivna ändamålet saknar högre grad av bestämdhet. Man kan icke vänta sig att ur synpunkten av medverkansregelns skadeståndsbegränsande syfte få nämnvärd ledning vid avgörandet av tolkningsspörsmål eller legislativa problem i konkreta situationer. Begränsnings-syftet, förestavat av den praktiska nödvändigheten att begränsa ansvaret, utgör blott ett genomgångsled för andra ändamål (prevention etc.). Först dessa ha den självständiga utformning, att de kunna skänka ledning.

5. Sambandet med culparegeln

Den allmänna medverkansregeln är, såsom redan inledningsvis påpekats, framvuxen ur och anpassad efter ett skadeståndsrättsligt ansvarssystem, som helt bygger på culparegeln. Det nuvarande stadgandet i strafflagen 6 kap. 1 § andra p. möter första gången i *La g k o m m i t t é n s* civillagsförslag 1826 och synes redan då snarast ha uppfattats som en naturlig konsekvens av culparegeln, vilken förslaget lade till grund för sina skadeståndsbestämmelser.²

för underåriga och sinnessjuka synes följaktligen icke kunna anföras såsom exempel på den i texten omtalade rättstekniska möjligheten. En annan sak är, att jämningsbråket måste fastställas under hänsynstagande både till att skadegöraren skall ådömas ett blott skäligt ansvar och till att den skadelidandes ersättning därutöver skall jämkas med hänsyn till hans medvållande. Jfr ur senaste praxis *FRR 1951 s. 224* (HovR för Nedre Norrland; enär även den skadelidande var underårig, togs vid medvållandebedömningen hänsyn också till hans »ålder och förståndsutveckling, gärningens beskaffenhet och övriga omständigheter»).

¹ Regelns verkningar jämföras då med verkningarna av ett ansvarssystem utan en dylik medverkansregel. Om man anlägger ett motsatt perspektiv och såsom jämförelsenorm ställer upp exempelvis ett ansvarssystem med en för den skadelidande strängare medverkansregel, måste den svenska allmänna medverkansregeln i stället sägas ha till ändamål att bidra till skadeståndsskyldighetens utvidgning. Denna dubbelhet vidlåder givetvis alla skadeståndsrättsliga rekvisit och beror på den bakgrund, mot vilken de betraktas.

² Se *La g k o m m i t t é n s* Förslag till allmän civillag (1826), handelsbalken 15 kap. 6 § sista p. I motiven (s. 209) kommenteras stadgandet sålunda, sedan den föreslagna culparegeln presenterats: »Att den, som genom eget vållande medverkat till den skada han lidit, bör i samma förhållande vidkännas minskning uti ersättningen därför, lär ej kunna bestridas . . .» I 1838 års reviderade förslag har ingen

Sambandet mellan jämkningsregeln och culparegeln är emellertid icke en företeelse av blott rättshistoriskt intresse; tvärtom kan det ännu tydligt iakttas och har således icke upplösts genom rättsutvecklingen. I den mån en jämförelse mellan grovleken av skadegörarens vållande och den skadelidandes medvållande användes såsom måttstock för skälighetsjämkningen,¹ förutsattes redan härigenom, att jämkningsregeln skall ansluta sig till culpa-regeln (eller åtminstone till en regel om ansvar för annans culpa). Klarast framstår måhända det nu nämnda sambandet, om problemet rörande den skadelidandes medverkan sammanställs med frågan om flera skadevållares ansvar.² Culparegeln har i sistnämnda fall ansetts skola leda till följande konsekvenser. Om A och B gemensamt vållat skada på C tillhörig egendom, svara de båda solidariskt gentemot C. Sinsemellan ha A och B regressrätt mot varandra så långt, att vardera slutligen kommer att ta del i gäldandet av ersättningen »efter ty med avseende å omständigheterna må vara skäligt» (HD:s majoritet i plenumålet *NJA 1937 s. 264*). Vid den slutliga fördelningen av ansvarsbördan anses graden av culpa skola tillmätas grundläggande betydelse, men även vissa andra omständigheter kunna inverka.³ Om nu A och B fortfarande gemensamt vållat skada på viss egendom, vilken emellertid icke tillhör någon utomstående (C) utan i stället B, förefaller det vara mest konsekvent att låta motsvarande rättsverkningar inträda och alltså icke försätta A i sämre ställning resp. B i bättre ställning, därför att den skadade egendomen tillhör den medvållande. I överensstämmelse med denna tanke bör då B själv bära den del av skadan, som kan anses motsvara hans grad av

ändring skett på förevarande punkt. Samma medverkansregel återfinnes i äldre lagberedningens Förslag till handels-balk och utöknings-balk m. m. (1850), handelsbalken 15 kap. 9 § sista p. Lagkommitténs båda Förslag till allmän criminallag (1832, 1839) hänvisa i 8 kap. 1 § till handelsbalksförslaget. Enär detta dock ej kunde upphöjas till lag före den vid samma tid pågående strafflagsreformens slutförande, överflyttades medverkansregeln till äldre lagberedningens Förslag till straffbalk (1844, 1848) 8 kap. 1 § andra p. och därifrån småningom till sin nuvarande plats i 1864 års strafflag.

¹ Se härom nedan under III.

² I nordisk doktrin ha likheterna mellan dessa två grupper av skadeståndsproblem betonats särskilt kraftigt av STANG, Skade voldt av flere (1918). Strävanden i samma riktning kunna dock iakttas redan hos äldre författare, se t. ex. WINROTH, Skadegörelse s. 46 ff.

³ KARLGREN s. 211. Jfr i detta sammanhang kollektivavtalslagen 9 §, boutredningslagen 2 kap. 18 § (jfr samma lag 1 kap. 6 § och 4 kap. 17 §), förenings- och förhandlingsrättslagen 24 §, aktiebolagslagen 212 §, rättegångsbalken 18 kap. 11 § och 31 kap. 7 §, arbetarskyddslagen 42 § samt föräldrabalken 13 kap. 9 §.

culpa och vara motiverat jämväl av övriga relevanta omständigheter.

Mot det nu förda resonemanget skulle möjligen kunna invändas, att det besitter full bärkraft först efter 1937 års pleniavgörande. Enligt den äldre ståndpunkten erkändes däremot icke regress på grund av »rättsstridigt» förhållande, och det angivna sambandet skulle därför ha uppkommit förhållandevis sent. En sådan invändning vore emellertid förfelad. Även före 1937 tilläts trots allt regress i viss, låt vara ganska begränsad utsträckning.¹ Vidare uppfattades den äldre ståndpunkten såsom en omotiverad inkonsekvens i ansvarssystemet och blev såsom sådan föremål för skarp kritik.² Man tycks således sedan gammalt ha haft en stark känsla av att ett på culparegeln uppbyggt ansvarssystem konsekvent leder fram till såväl en regressregel om skälighetsfördelning (med särskild hänsyn till culpans grovlek) som en jämningsregel av den allmänna medverkansregelns typ.

6. Kausalitetsmotiveringar

I sagda mening kan den allmänna medverkansregeln med hänsyn till sambandet med den allmänna culparegeln sägas framstå såsom ett utslag av synpunkten, att *konsekvens i regelsystemet* är önskvärd. Denna synpunkt kan emellertid varieras därigenom, att man påpekar den förefintliga eller önskvärda överensstämmelsen mellan någon annan skadeståndsrättslig regel och den allmänna medverkansregeln. Sålunda skulle sistnämnda regel kunna betraktas såsom en konsekvens av kausalitets- och adekvansprinciperna. Denna tankegång kan utföras på olika sätt.

Redan idémässigt råder ett nära samband mellan å ena sidan metoden att uppdelning av skadeeffekten med hjälp av kausalitetsbedömanden och å andra sidan metoden att jämka ersättningen med hänsyn till den skadelidandes uppträdande. Sålunda anses i princip den skadelidandes medvållande »avbryta kausaliteten» mellan

¹ WINROTH s. 310—12.

² WINROTH s. 312 ff. Se även uttalande av NIAL, Aktiebolagsrättsliga studier (1935) s. 84 noten från föreg. s. — Jfr följande uttalande av GISTRÉN i NT 1879 s. 235 överst: »Av stadgandet om ersättningens jämkande, därest skadan till en del genom målsägandens förvållande uppstått, kan ej heller dragas den *bestämde* slutföljd, att enahanda jämkning bör ske om ej *han* utan en tredje person bidragit till skadan, men denna i övrigt uppstått genom avsiktlig förbrytelse.» (Kurs. orig.) Uttalandet synes antyda, att enligt denne förf:s mening visst fog för en dylik slutsats dock finnes.

skadegörarens handling och en del av den skadliga effekten.¹ Enär utredningssvårigheterna vanligen lägga hinder i vägen för en dylik uppdelning, skulle regeln om jämkning vid medvållande kunna anses som ett medel att ändå undanta ungefärligen den del av skadan, vilken kan förmodas sakna kausalsammanhang eller adekvat kausalsammanhang med skadegörarens handling.² Medverkansregelns praktiska resultat torde i varje fall ganska ofta bli just detta, åtminstone om man ser till resultatet i stort.³

¹ Jfr t. ex. LAWSON, *Negligence in the civil law* (1950) s. 53—55 ävensom bestämmelserna i rättegångsbalken 18 kap. 6 § och 31 kap. 4 § (enligt vilka en försumlig processförare, som vållat kostnad för motparten, är skyldig att ersätta sådan kostnad, oberoende av hur rättegångskostnaden i övrigt skall bäras). Jfr ur senaste praxis *FFR 1950 s. 238* (Svea HovR) och *1951 s. 212* (Göta HovR). — På motsvarande sätt brukar sägas, att en av den skadelidande orsakad fördel icke får av skadegöraren avräknas i enlighet med läran om *compensatio lucri cum damno*. Se t. ex. WILBURG i *IhJb 82* (1932) s. 52 f.

² Jfr KARLGREN s. 38.

³ Detta förhållande må närmare belysas med några exempel ur rättspraxis. I *NJA 1930 A 449* uttalade HovR i sin av HD:s majoritet fastställda dom bl. a.: »HovR funne lika med HR svrdn hava vid framförandet av sin automobil ut på landsvägen mellan Malmö och Lund gjort sig skyldig till ovarsamhet och därigenom vållat sammanstötningen mellan automobilerna. Det framginge icke av omständigheterna, att mannen P genom egen vållande medverkat till kollisionen. I målet vore upplyst, att mannen P:s automobil efter sammanstötningen fortsatt snett över landsvägen samt påkörts och på en mindre sträcka omkullvräkt ett stängsel och slutligen stannat mot ett innanför stängslet och omkring 30 m. från sammanstötningenspunktens stående träd. Omständigheterna i målet gäve vid handen, att mannen P genom felaktig manövrering av sin automobil efter sammanstötningen mellan automobilerna ensam varit vållande till påkörningen av stängslet och trädet. I enlighet med det ovan sagda vore svrdn allenast skyldig utgiva ersättning för de skador, som uppkommit vid själva sammanstötningen mellan automobilerna.» Se vidare HD:s dom i *NJA 1930 s. 259*, vari ersättning icke utdömdes för den skada på ett fartyg, vilken innan förtöjningsbryggan sönderbrutits uppstod genom att fartyget på grund av det hårda vädret arbetade mot bryggan, men däremot för skada, som uppstod i följd av att den svagt konstruerade bryggan sönderbröts så att fartyget kom att hugga mot pålverket, stranden och strandskoningen. Jfr däremot rättsfallet *NJA 1935 s. 118*: en av bil påkörd person ansågs ensam bära skulden till påkörningen, men enär den honom åsamkade skadan uppenbarligen erhållit större omfattning än den skulle ha fått, om icke bilisten till följd av felaktighet på bilens fotbroms varit urständsatt att efter påkörningen tillräckligt hastigt stanna bilen, ansågs vållande till skadan ligga jämväl bilisten till last och skadestånd ålades denne med jämkat belopp. Rättsfallet bör måhända uppfattas så, att en uppdelning av skadeeffekten med hjälp av en kausalitetsbedömning ansetts omöjlig, varför man i stället tillämpat ifrågakommande jämkningsregel och därvid verkställt jämkningen så, att vardera parten fått svara för en så stor del av skadan, som uppskattningsvis kunde tänkas överensstämma med hans inverkan på skadans omfång. Jfr vidare KARLGREN s. 213. En jämförelse mellan rättsfallen synes i varje fall utvisa, att såväl metoden att uppdelat skadeeffekten som metoden att jämkat skadeståndsansvaret

Kausalitets- och adekvansmotiveringarna för jämkning vid medvållande kunna från en vidare synpunkt sedda framstå såsom byggda på en slutsats *a fortiori* från den vanligen hyllade principen, att en skadegörare icke ansvarar för skadeverkningar, vilka uppkommit genom i förhållande till honom främmande orsakssammanhang — och detta alldeles oberoende av den omständigheten, huruvida medvållande ansetts föreligga eller ej. Om en del av en inträffad skada kan avskiljas såsom uppkommen genom en casuell händelse, är det klart, att denna del åtminstone i princip icke omfattas av skadegörarens ersättningsskyldighet.¹ Och i det fall, att en dylik avskild del icke kan urskiljas utan hela skadan måste anses ha uppkommit genom samverkan mellan en casuell händelse och skadegörarens handling (konkurrerande skadeorsaker), torde man helt eller åtminstone delvis befria skadegöraren från ansvar under hänvisning till att hans handling i själva verket knappast kan uppfattas såsom kausal i förhållande till total-skadan.² Med desto större skäl böra då — med hänsyn till den önskvärda överensstämmelsen mellan de olika reglerna — verkningarna av ett vårdslöst medorsakande undantas från ersättningsskyldighet eller åtminstone, i den händelse man icke kan uppdelning av skadan med hjälp av en kausalitetsbedömning utan är hänvisad till att använda medverkansregler, föranleda skälig jämkning av ersättningens belopp.

kan användas för att åstadkomma samma eller åtminstone likartade resultat. Ur praktisk synpunkt är därför gränsen mellan dessa metoder flytande. Ytterligare kunna kausalitetsbedömanden förekomma i den formen, att mera lösa antaganden rörande omfattningen av skadegörarens och den skadelidandes inverkan på skadans omfång anses utgöra *en av de relevanta omständigheter*, vilka bestämma jämkningsbråket. Se nedan under III.

¹ Jfr NJA 1928 s. 65 och 1936 s. 560. Vanligen torde det här vara fråga om casuella händelser av typen *vis maior*.

² Jfr KARLGREN s. 36. Såsom ett undantag från angivna regel får man kanske betrakta ansvaret enligt järnvägsskadelagen 2 § och 6 § första st. I motiven till lagen påpekas nämligen, att en skada skall anses orsakad av personalens culpa även i det fall, att den uppstått genom samverkan mellan en annan orsak (exempelvis en naturtilldragelse) och ett eftersättande av den aktsamhet, som åligger personalen. Se NJA II 1886 nr 4 s. 9, jfr Trafikskadeansvar s. 215. Jfr i detta sammanhang JØRGENSEN i UFR 1953 B s. 33 not 2. En annan sak är, att den av skadegöraren krävda aktsamheten helt kan vara inriktad just på att förebygga eller undanröja verkningarna av en väntad naturtilldragelse. Det blir då vid underlåtenhet att iaktta nämnda aktsamhet aldrig fråga om någon uppdelning av skadan eller befrielse från skadeståndsansvar. Tvärtom anses i sådant fall både culpa- och kausalitetsrekvisiten vara uppfyllda. Möjligen har man närmast haft denna situation i sikte vid järnvägsskadelagens tillkomst. Jfr vidare i detta sammanhang NJA 1944 s. 494, 1948 A 54 = FFR 1948 s. 74 samt NJA 1949 s. 245.

REKVISITEN ENLIGT DEN ALLMÄNNA MEDVERKANSREGELN

Nu antydda synpunkter utgöra de huvudsakliga faktorer, som kunna antas ha påverkat utformningen av den allmänna medverkansregeln. På grund av dennas skenbart enkla konstruktion kan det ligga nära till hands att sammanfatta regelns innehåll sålunda, att medvållande hos den skadelidande utlöser jämkning av skadeståndet efter skälighet. En dylik sammanfattning vore emellertid lika missvisande som påståendet, att enligt culpa-regeln skadegörarens culpa är tillräcklig för att utlösa ersättnings-skyldighet. Den allmänna medverkansregeln visar sig nämligen liksom culpa-regeln vid närmare granskning vara uppbyggd icke av ett utan av flera olika rekvisit. Dessa skola här i korthet framställas (1). Emedan begreppet medvållande dock utgör det centrala rekvisitet, skall sedan dess innebörd och förhållande till vållandebegreppet särskilt belysas (2).

1. Översikt över rekvisiten

Innan de i den allmänna medverkansregeln ingående rekvisiten anges, böra två särskilda begränsningar uppmärksammas.¹

Den första framstår närmast såsom en följd av skadeståndsrättsliga regler *utanför* medverkansregelns område. För att medverkansregeln överhuvud skall träda i funktion kräves, att man ej kan utreda, att viss del av skadan »enbart orsakats» av den skadelidandes medverkan eller m. a. o. »icke orsakats» av skadegöraren; i motsatt fall måste den skadelidande nämligen själv bära ifrågavarande del av skadan.² Denna begränsning torde dock ganska sällan få praktisk betydelse, emedan utredningssvårigheterna vanligen lägga hinder i vägen för en exakt uppdelning av skadan med hjälp av en kausalitetsbedömning.

¹ För översiktliga och representativa framställningar rörande den allmänna medverkansregeln må särskilt hänvisas till KARLGRÉN s. 213 ff. och USSING s. 183 ff.

² Jfr ovan under I: 6.

I förbigående må anmärkas, att man här synes begagna orsaksbegreppet i en något annan betydelse än den gängse. Skadegöraren måste nämligen sägas ensam ha förorsakat hela skadan i den meningen, att, om han ej tillfogat den skadelidande någon skada, denne ej skulle ha haft möjlighet att medverka till samma skada.¹ Talesättet, att viss del av skadan »enbart förorsakats» av den skadelidande eller »icke orsakats» av skadegöraren, måste där emot antas vanligen avse, att det *med utgångspunkt från att skada faktiskt redan inträffat* kan anses föreligga kausalitet — eventuellt adekvat kausalitet — mellan den skadelidandes handlande² och en viss del av den skadliga effekten. I de flesta fall torde man då ha i sikte adekvat kausalitet mellan den skadelidandes culpösa handlingssätt och en mer eller mindre bestämd del av skadan.

Vidare förutsättes, att gällande betingelser för *skadegörarens* ansvar skola vara för handen samt därutöver att detta ansvar ej skall bortfalla på grund av särskilda omständigheter (reglerna om verkan av den skadelidandes samtycke o. s. v.). Att skadegöraren alltså måste kunna åläggas ersättningskyldighet gentemot den skadelidande är en självklar konsekvens av att den allmänna medverkansregeln utformats såsom en reduktionsregel.

Bortsett från dessa två begränsningar framgå den allmänna medverkansregelns rekvisit av lagtexten i strafflagen 6 kap. 1 § andra p. Regeln måste dock — med hänsyn till både dess konstruktion³ och dess rent formella samband med stadgandet i första p. — ses mot bakgrunden av den allmänna culparegeln.

Rekvisiten enligt den allmänna medverkansregeln torde kunna schematiskt anges på följande sätt:

- a. I första hand synes regeln — liksom den allmänna culparegeln — ha avsetts för s. k. *integritetskränkningar*, d. v. s. »ekonomisk» skada på person eller sak.⁴

¹ Jfr JustR Alexandersons minoritetsvotum i *NJA 1930 A 449*, i vilket votum JustR Carlson instämde.

² Handlingsbegreppet får här, liksom vanligen i skadeståndsrättsliga framställningar, täcka även fall av ansvarsutlösande underlåtenhet. Att den skadelidandes handlande i tidsavseende icke behöver följa efter utan även kan vara samtidigt med eller föregå skadegörarens orsakande av skada omtalas strax härnadan i texten.

³ Jfr ovan under I: 5.

⁴ Frågan, huruvida regeln kan tänkas komma till användning vid andra skador än integritetskränkningar, beröres något nedan under IV. Man möter här en motsvarighet till culparegelns principiella begränsning till integritetskränkningar, vilken anses bestå till följd av en inom skadeståndsrätten stadgad lärosats. Själva gränsdragningen mellan integritetskränkningar och övriga skadefall ger upphov till åtskilliga svårbemästrade problem. Dessa lämnas emellertid åsido i förevarande undersökning, emedan en närmare precisering på denna punkt synes kunna undvaras i det följande.

- b. Medverkan måste ske i form av antingen en *positiv handling* eller en sådan *underlåtenhet, som utlöser ansvar*.¹
- c. Det måste föreligga *kausalitet* såtillvida, att den skadelidandes medverkan orsakar en skadlig effekt.²
- d. Därutöver måste föreligga *adekvans* mellan den skadelidandes medverkan och nämnda skadliga effekt.
- e. Ytterligare kräves, att den av den skadelidande genom hans medverkan orsakade skadliga effekten har *samband med den av skadegöraren förorsakade skadan*.
- f. *Medvållande* måste ligga den skadelidande till last.
- g. Slutligen torde man även inom ramen för medverkansregeln ha att räkna med en motsvarighet till culparegelns lära om s. k. *rättsstridighet*, varmed man numera vanligen förstår frånvaron av de särskilda grunder, som i enlighet med rättsordningens uttryckliga eller underförstådda regler om »reservationer» utesluta ansvar (samtycke, nöd o. s. v.). »Rättsstridighetens bortfall» får då vid medverkan den effekten, att jämkning icke företas.

Detta schema visar onekligen, att den allmänna medverkansregelns struktur företer starka likheter med culparegelns. Man frestas rent av att ställa frågan, huruvida icke culparegelns rekvisit i själva verket överförts till medverkansregelns område. Eller kunna rekvisiten enligt den allmänna medverkansregeln sägas ha ett i förhållande till rekvisiten enligt culparegeln självständigt innehåll?

Det måste erkännas, att flertalet i de båda reglerna ingående rekvisit synbarligen uppvisar en fullständig parallellitet. Men på en punkt framträder genast en skiljaktighet. Kravet på samband mellan den skadliga effekt, som framkallats av den skadelidandes medverkan, och den av skadegöraren förorsakade skadan (e) saknar nämligen av naturliga skäl motsvarighet bland rekvisiten enligt culparegeln. Att ett dylikt samband erfordras antydes redan av själva lagtexten (»Har den, som skadan led, — — — *därtill* medverkat — — —»). Rekvisitet utgör en positiv omskrivning av den nyss omtalade, på kausalitetsreglerna beroende bortsällningen av de fall, i vilka enligt förebragt utredning viss del av skadan »enbart orsakats» av den skadelidandes medverkan eller m. a. o. »icke orsakats» av skadegöraren. Skadegörarens och den skadelidandes handlingar skola alltså tillsammans ha orsakat *samma*

¹ Passivitet torde i större omfattning än eljest likställas med positiv handling just i fråga om medverkan, jfr nedan s. 39.

² Från problemet, vilka former av skada som äro relevanta, bortses här.

skada i den meningen, att skadan icke låter sig uppdelas i fristående delar med hjälp av en kausalitetsbedömning. Detta läge torde åsyftas, när ibland användes den måhända icke alldeles rättvisande termen »identisk kausalitet».¹

Hur antydda samband närmare bestämt skall vara beskaffat finnes icke utsagt. Det synes emellertid vara klart, att detta ej behöver vara så starkt utvecklat, att de från varandra icke klart urskiljbara skadliga effekterna uppkomma samtidigt. Tvärtom anses medverkansregeln omfatta även fall av s. k. föregående och efterföljande medverkan.² Likaså åsyftas både »medveten» och »omedveten» medverkan.³

Av det anförda torde framgå, att rekvisiten enligt den allmänna medverkansregeln på åtminstone en punkt förete ett i förhållande till rekvisiten enligt den allmänna culparegeln självständigt innehåll. I fråga om ännu ett rekvisit kan en avvikelse tänkas föreligga, nämligen vad beträffar rekvisitet medvållande. Hur i detta avseende förhåller sig skall nu undersökas.

2. Begreppet medvållande

Såsom synonym till begreppet medvållande möter ibland termen medverkan.⁴ Denna terminologi förefaller emellertid vara

¹ Se JustR Stenbecks promemoria i akten till målet NJA 1933 s. 403 (promemorian avtryckt *in extenso* nedan s. 133 not 3). Jfr SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile II* (2. éd. 1951) nr 486. — GISTRÉN har i NT 1879 s. 237 utvecklat den åsikten, »att, då fråga är om uppsåtligt brott, ingen bör kunna åläggas ersätta därefter befunnen skada i dess helhet, utan att samma skada visas hava uppkommit blott genom den förseelse, på grund varav ersättningen yrkas, så att ej annan person finnes som kan därför till en del bära skulden.» Han fortsätter på s. 241: »Då fråga uppstår om bestämmande av ersättningsbelopp på grund av brott eller förseelse, och särdeles där allenast vållande kan läggas den tilltalade till last, får väl således ej hänsikt tagas till annat, än vad som finnes mot den tilltalade bevisat angående omfånget av den skada, han förorsakat; och varje anledning till förmodan, att annan person till skadan medverkat, bliver då tillräckligt skäl att ej ålägga den tilltalade ersätta hela den timade skadan.» (Kurs. orig.) Denna mening, som dock — det bör särskilt understrykas — avviker från den härskande, omöjliggör den i texten utvecklade tankegången, varpå den allmänna medverkansregeln bygger.

² Jfr KARLGREN s. 214 f. Betr. efterföljande medverkan, jfr ur senaste praxis FFR 1950 s. 238 (Svea HovR) och NJA 1951 C 165 = FFR 1951 s. 53. — De speciella problem, som dessa former av medverkan kunna ge upphov till, behandlas icke i föreliggande framställning.

³ Jfr särskilt WINROTH s. 300 ff.

⁴ Ur praxis torde exempelvis kunna anföras HD:s majoritet i NJA 1936 s. 12, HD:s domar i NJA 1946 s. 758 (I och II) samt Svea HovR:s dom 22/4 1950 (nedan s. 139). — Det förekommer även, att termen medvållande begagnas vid samverkan mellan två skadevållare; så NJA 1949 s. 357 (rubriken).

föga ändamålsenlig och är även sällsynt. I överensstämmelse med vanligt juridiskt språkbruk anger termen medverkan i denna framställning antingen förefintligheten av övriga rekvisit enligt den allmänna medverkansregeln — alltså medverkan med bortseende från rekvisitet medvållande¹ — eller också fall av icke-culpös medverkan utanför den allmänna medverkansregelns ram. Med uttrycket *medvållande* avses sålunda endast *den skadelidandes egen culpa*.

I vissa delar måste medvållandebegreppet antas överensstämma med vållandebegreppet. Så är förhållandet beträffande spörsmålet om s. k. imputabilitet, frågan i vad mån hänsyn skall tas till individuella avvikelser från genomsnittsindivid² samt problemen rörande faktisk villfarelse och rättsvillfarelse. Från dessa delar av begreppet medvållande bortses därför i det följande. Vidare uteslutas med samma motivering de särskilda problem, vilka aktualiseras vid barns skadeståndsskyldighet. I förbigående må framhållas, att man inom ramen för medvållandebedömningen i fråga om ett skadat barn numera anses vanligen skola på samma sätt som vid vållandebedömningen ta hänsyn till barnets »sinnesart, gärningens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt».³

Men hur är — med bortseende från nu nämnda delar av begreppet medvållande — den vårdslöshet beskaffad, vartill den allmänna medverkansregeln anknyter? Är den *skadelidandes culpa* av samma slag som den culpa, vilken ingår såsom rekvisit i regeln om *skadegörarens culpaansvar*? Detta spörsmål har stor betydelse för förståelsen ej blott av den allmänna medverkansregeln utan även av de speciella medverkansregler, i vilka ingår åtminstone något moment av culpa.⁴

¹ Jfr av domstolarna ofta begagnade lokutioner av typen: »I målet är icke styrkt, att X genom eget vållande medverkat till skadan.»

² Betr. tillgång till särskild sakkunskap hos den skadelidande, jfr ur senaste praxis *NJA 1947 B 1067 = FFR 1947 s. 286*, *NJA 1949 s. 106* samt *A 136 = FFR 1949 s. 276*; jfr ang. brist på dylik sakkunskap *NJA 1949 C 241 = FFR 1949 s. 83*.

³ Jfr strafflagen 6 kap. 6 § samt ur praxis *NJA 1945 s. 90*, *1950 C 703 = FFR 1950 s. 131*, *FFR 1951 s. 209* (Göta HovR) och *224* (HovR för Nedre Norrland) ävensom *NJA 1952 s. 573*. I *NJA 1944 s. 301* och *FFR 1944 s. 341* (HovR för Övre Norrland) nämnes intet uttryckligt om ett dylikt hänsynstagande till barnets sinnesart m. m. Se vidare KARLGRÉN s. 215.

⁴ Det närmast följande utgår från förutsättningen, att vållande och medvållande kunna jämföras med varandra. Möjligheten av en dylik jämförelse på rationell väg kan dock i viss mån vara föremål för tvivel. Se närmare nedan under III.

Lydelsen av strafflagen 6 kap. 1 §, enligt vilken skadestånd skall utgå vid vållande men jämkas vid medvållande från den skadelidandes sida, kan sägas tyda på att man med »vållande» och »medvållande» åsyftat ett och samma culpabegrepp.¹ Detta är säkerligen också riktigt så långt, att culpabegreppen måste antas vara uppbyggda enligt samma mönster. I båda fallen har man att företa culpabedömningen med ledning av objektiva normer.² Sedan gammalt uttryckes detta förhållande så, att culpa säges utgöra en avvikelse från den aktsamhet, som skulle ha iakttagits av en tänkt normalmänniska (en »bonus paterfamilias»). Realiteten bakom denna konstruktion torde vara, att vissa handlingsformer, vilka anses icke önskvärda ur social synpunkt, av domstolarna kvalificeras såsom culpösa och därmed motarbetas genom att förbindas med skadeståndsansvar.³ Vid avskiljandet av dessa icke önskvärda handlingsformer komma olika aktsamhetsstandarder till användning såsom måttstock. Än begagnas den genomsnittligen iakttagna aktsamheten i samhället eller inom en viss grupp av samhällsmedlemmar och än den (särskilt höga) grad av aktsamhet, som domaren för sin del kan finna erforderlig.⁴ Att medvållandet till skillnad från vållandet utgör en »vårdslöshet mot sig själv» och alltså icke är riktat mot omgivningen bör ej föranleda till att man i överensstämmelse med en föreslagna tolkning av uttrycket »vårda som sitt eget» i handelsbalken

¹ Så N. BECKMAN, Barns skadeståndsskyldighet (1950) s. 16 f. och i TfR 1950 s. 286 överst. En liknande tanke på identitet mellan begreppen vållande och medvållande ligger till grund för JUL. LASSENS bestämning av »egen Skyld hos den skadelidende» såsom »et Forhold fra hans Side, der vilde have medført Ansvar for ham efter Kulparegelen, hvis Skaden havde været Trediemands». Se Haandbog i Obligationsretten, Almindelig Del (3. Udg. 1917—20) s. 289. GISTRÉN har däremot i NT 1879 s. 229 förfäktat den uppfattningen, att termen vållande i strafflagen 6 kap. 1 § skulle användas i två helt skilda betydelser. I första p. skulle den beteckna »kriminellt vållande», eftersom man begagnat uttrycket »evad brottet skett med uppsåt eller av vållande», under det att andra p. behandlade vållande till skada, varmed blott »civilt vållande» skulle åsyftas. Mot denna uppfattning torde kunna anföras, att strafflagens 6 kap. direkt endast behandlar skada i följd av brott, varför det ej synes finnas anledning förutsätta, att begreppet vållande i något sammanhang därstädes skulle omfatta mera än »kriminellt vållande». Även medverkansregeln i andra p. torde därför direkt åsyfta blott medverkan genom brottslig gärning. Men liksom regeln i första p. utvidgats utöver sitt egentliga tillämpningsområde, så har även medverkansregeln i andra p. utsträckts till åtminstone motsvarande omfattning. Ur praktisk synpunkt förefaller det likgiltigt, vilken uppfattning man ansluter sig till.

² Annan mening för norsk rätt ØVERGAARD i TfR 1940 s. 73.

³ Jfr Trafikskadeansvar s. 45.

⁴ Jfr a. a. s. 42 f. och särskilt RODHE i SvJT 1952 s. 696 ff.

12 kap. 2 §¹ övergår till att använda en rent subjektiv måttstock, nämligen den aktsamhet i egna angelägenheter, som vederbörande medverkande faktiskt brukar iaktta, oavsett om denna aktsamhet är mindre än den ur samhällssynpunkt önskvärda eller ens den genomsnittligen eller av en viss grupp samhällsmedlemmar (t. ex. sysslomän) faktiskt iakttaga.² Tvärtom är en *objektiv culpabedömning* den metod, som bäst kan förenas med preventionshänsynen, vilka enligt vad förut framhållits synas ha viss betydelse såsom rättspolitiskt motiv för jämkning i medverkanssituationer. Ur synpunkten av enhetlighet i rättsskipningen förefaller det vidare angeläget, att domstolarna inom ramen för den objektiva culpabedömningen så långt möjligt söka utbilda olika typfall av medvållande, vilka bedömas enligt en bestämd »taxa».³ En sådan strävan efter typisering av handlingsformerna motsvarar vad som sedan länge i betydande omfattning skett på vållandebedömningens område. I stort sett synas domstolarna också begagna den objektiva culpabedömningens metod vid avgörandet av spörsmål rörande medvållande; blott i enstaka — och dessutom markerat särartade — fall torde man kunna iaktta en någorlunda klar avvikelse härifrån till förmån för en mera subjektiv (individuell) bedömning.⁴

Vidare: liksom man inom läran om ersättningsskyldighetens inträde från vållandebegreppet ibland utsöndrar vissa fall under beteckningen grovt vållande (*culpa lata*), vartill knyts särskilda rättsverkningar,⁵ så möter i det följande begreppet grovt medvål-

¹ BJÖRLING i NJA II 1900 nr 5 s. 1 ff. Jfr l a g b e r e d n i n g e n i dess Förslag till revision av ärvdabalken I, Förslag till lag om förmynderskap m. m. (1921) s. 286 (ang. stadgandet i ärvdabalken 22 kap. 1 § i 1734 års lag, enligt vilket förmyndare skulle vårda barnagodset »som sitt eget») samt WIKANDER, Tullverkets ansvarighet s. 24 f. I rättstillämpningen har man dock ej följt den i texten antydda mildare linjen exempelvis vid bedömning av depositaries vårdnadsskyldighet, se NJA 1925 s. 374.

² Den av sysslomän vanligen iakttaga eller beträffande sådana såsom önskvärd ansedda aktsamheten torde kunna erbjuda en användbar norm vid jämkning på grund av medvållande inom kontraktsförhållanden. Möjligen skulle denna norm kunna överföras till den utomkontraktuella skadeståndsrättens område för det fall, att en »underordnad» culpöst medverkar till en skada, som drabbar den »överordnade» till följd av en utomstående skadegörares handlingssätt. Denna typ av medverkanssituationer behandlas nedan under VIII.

³ Jfr nedan under III.

⁴ Se särskilt HovR:s av HD fastställda dom i NJA 1942 s. 555 och vidare nedan s. 45 not 1. — Ang. betydelsen av s. k. interna tjänsteföreskrifter för medvållandebedömningen, se NJA 1953 s. 191.

⁵ Så sker emellertid endast undantagsvis i svensk skadeståndsrätt. Här må hänvisas till köplagen 53 §, järnvägstrafikstadgan 87 §, aktiebolagslagen 208 § tredje st. och

lande såsom ett i förhållande till medvållandebegreppet självständigt rekvisit i vissa medverkansregler. Denna omständighet må blott påpekas i förbigående. En utförligare behandling av det synnerligen komplicerade problemet om gränsdragningen mellan nämnda två begrepp har icke sin plats inom ramen för förevarande undersökning.¹

Nu nämnda grundläggande likheter betyda emellertid ingalunda, att skiljaktigheter skulle saknas.

En engelsk författare anser sig med avseende på sitt lands praxis kunna konstatera, att den vid avgörandet av frågan, om culpös medverkan skall anses föreligga, krävda aktsamhetsstandarderna ofta är lägre än motsvarande standard beträffande culpaansvar.² Huruvida ett likartat generellt omdöme med fog skulle kunna fällas i fråga om svensk medverkanspraxis synes vara ytterst tveksamt. Man torde blott våga påståendet, att, i den mån en viss lindring av de numera ej sällan väl högt uppskruvade fordringarna på aktsamhet verkligen skulle låta sig konstateras, en sådan mildring förefaller rätt naturlig. Skadeståndets reparativa effekt skulle nämligen med rigorösa krav på aktsamhet av den skadelidande kunna löpa risk att försvagas genom att jämkning och därmed nedsättning av ersättningsbeloppet inträdde i ett alltför stort antal fall. De till förmån för jämkning talande preventionshänsynen synas m. a. o. icke böra tillmätas betydelse annat än till en viss gräns, vilken bestämmes av skadeståndssanktionens reparativa och därmed rättighetsuppbyggande ändamål. Möjligen kan också sägas, att man vid bedömandet av frågan om medvållande vanligen ej torde ha anledning att använda det särskilda

209 § andra p. samt föreningslagen 106 § andra st. och 107 § andra p. På motsvarande sätt utlöses regressansvar genom grov vårdslöshet jämlikt försäkringsavtalslagen 25 §. Den grundläggande principen är däremot fortfarande, att varje form av vårdslöshet, även enkel eller synnerligen lindrig sådan (culpa levis resp. culpa levissima), är tillräcklig för att utlösa fullt skadeståndsansvar. Ang. fall av ansvarsbefrielse vid culpa levissima, se Trafikskadeansvar s. 47 och KARLGREN s. 53 f. Jfr bestämmelsen i sjölagen 220 § sista st. samt därtill Trafikskadeansvar s. 186 f., KARLGREN s. 111 not 3 och HD:s minoritet (JustR Regner och Beckman) i det icke-sjörättsliga målet *NJA 1949 A 108 = FFR 1949 s. 228* (den skadelidande, »som haft att med kort betänketid handla under brydsamma förhållanden», ansågs icke ha genom egen oförsiktighet medverkat till olycksfallet).

¹ Se härom i svensk rättslitteratur särskilt HELLNER, Regressrätt s. 57 ff. Denna framställning angår visserligen icke skadelidandes medvållande, men där anförda synpunkter torde i stort sett kunna tillämpas även på medvållande. Jfr ang. en specialfråga nedan s. 107 not 1.

² WILLIAMS s. 353 i. f.

juridiska konstgrepp, som culpafiktionen utgör.¹ Vissa andra omständigheter verka emellertid i riktning mot en extensiv tolkning av medvållandebegreppet. Sålunda kan exempelvis i starkt tveksamma fall ett avgörande av skadeståndsfrågan enligt den för svensk skadeståndsrätt grundläggande principen »allt eller intet» te sig föga tillfredsställande. Det ligger då nära till hands att om möjligt uppfatta den skadelidandes uppträdande såsom medvållande och på denna grund nå fram till en dom på jämkad ersättning.²

Hur härmed än må förhålla sig synes det vara klart, att domstolarna i allmänhet icke göra en medveten skillnad mellan metoden för culpabedömningen vid medvållande och metoden för samma bedömning vid vållande. Däremot brukar i nordisk rättslitteratur påpekas, att medvållande skiljer sig från vållande i två speciella avseenden.³ Å ena sidan är begreppet medvållande vidare därigenom, att underlåtenhet oftare än eljest kan anses vårdslös; man bör i betydande utsträckning kunna fordra aktivitet från skadelidandes sida i syfte att förebygga skadors uppkomst och begränsa redan uppkomna skadors omfattning. Å andra sidan är begreppet medvållande trängre såtillvida, som man torde kunna anse det försvarligt, att en person i vissa fall utsätter sig själv och sin egendom för risker i större omfattning än han kan tillåtas utsätta sin omgivning för risker. Ett och samma handlingssätt kan därför tänkas innefatta icke medvållande men däremot väl vållande, om det i stället riktas mot en tredje man.⁴ Särskilt synes detta gälla, om den skadelidande genom att utsätta sig för viss risk kan väntas uppnå något för sig själv eller annan särskilt värdefullt. De antydda särdragen hos medvållandet förefalla väl motiverade ur preventionssynpunkt. Så böra exempelvis »förnuftiga» räddningsåtgärder icke motarbetas utan snarare upp-

¹ Se betr. innebörden av begreppet culpafiktion nedan s. 69 not 1.

² Jfr ovan under I: 2.

³ Jfr exempelvis USSING s. 184 f. och i SvJT 1918 s. 278 samt KARLGREN s. 214.

⁴ Såsom exempel kan anföras skadesituationen i rättsfallet *NJA 1950 s. 188*. En cyklist färdades vintertid med låg hastighet på mycket hal och osandad körbana. Väghållaren ansågs av HD:s majoritet ansvarig för att sandning icke skett (kommunalarbetarstrejk kunde av väghållaren icke åberopas till befrielse från ansvarighet). Det ansågs icke framgå av utredningen, att cyklisten genom egen vårdslöshet medverkat till olycksfallet i sådan grad, att skadeståndet skäligen borde jämkas (betr. innebörden i denna domsmotivering, se nedan i texten). Det förefaller emellertid ganska troligt, att cyklisten under alldeles samma omständigheter skulle ha ansetts vållande och skadeståndsskyldig jämlikt den allmänna culparegeln, om han råkat skada exempelvis en fotgängare.

muntras, även om de utsätta den räddande själv för vissa risker. Är det dessutom egna intressen, som äro hotade, kan det finnas anledning att i tämligen vid omfattning anta en »räddningsplikt», sanktionerad genom en regel om minskning eller förlust av eventuell ersättningsrätt vid underlåtenhet att företa skadeförebyggande eller skadebegränsande åtgärder; genom en på så sätt skärpt vårdnadsplikt kan man tänkas minska såväl det totala antalet skadefall som skadornas omfattning.¹

Den bristande överensstämmelsen mellan vållandebegreppets och medvållandebegreppets täckningsområden behöver dock ingalunda bero enbart på tanken, att man får utsätta egna intressen för större risker än andras intressen eller att man i räddningsfallen t. o. m. skall göra detta, åtminstone i viss utsträckning. Det är nämligen möjligt, att en skadelidandes medverkande handling på grund av skadegörarens vållande framstår såsom något för helhetsresultatet så obetydligt, att man ej vill kvalificera den medverkande handlingen som medvållande. Lösgjord från skadegörarens vållande skulle den måhända däremot kunna anses culpös, om skada uppkommit för utomstående. Begreppet medvållande kan då m. a. o. icke undgå att röna inflytande av det förhållandet, att medvållandet enligt den traditionella metod, som användes vid den allmänna medverkansregelns tillämpning, bedömes *i relation till skadegörarens vållande*.² Detta innebär icke, att den objektiva måttstocken utbytes mot en subjektiv utan blott att den objektiva måttstocken — vilken samtidigt är abstrakt i den meningen, att jämförelsenormen utgör en tänkt aktsamhetsstandard hos en viss eller några vissa grupper av samhällsmedlemmar resp. en av domaren såsom önskvärd ansedd aktsamhetsstandard — till skillnad från vad fallet är vid vållandebedömningen³ komplet-

¹ Betr. viss modifikation av det nu sagda, se nedan i texten. — »Räddningsfallen» betraktas i svensk rätt vanligen såsom en typ av medverkansfall. I engelsk rätt har man däremot traditionellt skilt mellan »the doctrine of contributory negligence» och »the duty to mitigate damages». I modern engelsk doktrin tycks man dock söka undvika att i detta avseende dra upp en skarp gräns, enär en sådan icke anses ändamålsenlig. Se WILLIAMS s. 290 f. och för amerikansk rätt PROSSER s. 398—400.

² Därvid kommer f. ö. icke blott grovleken hos utan även arten av vållande resp. medvållande att tilläggas betydelse. Innebörden härav framstår klarast genom ett ur rättspraxis hämtat exempel. Då medvållande icke ansetts föreligga i *NJA 1947 B 647 = FFR 1947 s. 183* (arbetsgivares ansvar gentemot anställd arbetare), torde man bl. a. ha tagit hänsyn till att arbetsledningen haft kännedom om att ett visst, riskfyllt förfaringssätt brukade användas av arbetarna vid handhavandet av en maskin.

³ Det erinras om att framställningen bortser från problemen rörande flera skadegörarens inbördes ansvar.

teras med en *konkret måttstock*, nämligen den faktiske skadegörarens uppträdande. Grov culpa från skadegörarens sida kan därför tänkas få ett eljest såsom ytterst lindrigt medvållande bedömt handlingssätt att framstå som ren olyckshändelse, under det att synnerligen lindrigt vållande av skadegöraren kan tänkas komma en eljest snarast såsom olyckshändelse bedömd handling av den skadelidande att kvalificeras som medvållande. Beroendet av den konkreta jämförelsenorm, som skadegörarens handlingssätt utgör, torde sålunda kunna få betydelse för medvållandebegreppets detaljutformning.

Rätteligen synes dock denna nyansering vad beträffar det lindriga medvållandet vara avsedd att företas icke vid medvållandebegreppets utformning utan inom ramen för själva jämkningsförfarandet. Handlingssättet bör då fortfarande betecknas såsom medvållande men jämkning underlåtas med hänsyn till dess i jämförelse med skadegörarens vållande särdeles lindriga karaktär.¹ Det motsatta fallet, att en eljest som olyckshändelse bedömd handling av den skadelidande med hänsyn till skadegörarens synnerligen lindriga culpa kvalificeras såsom medvållande, låter sig emellertid icke lösas annat än genom en utvidgning av själva medvållandebegreppet, varefter jämkning kan ske. Fråga är emellertid, om skadegörarens konkreta vårdslöshet lämpligen skall tillåtas inverka på medvållandebedömningen i sådan riktning. I detta sammanhang må framhållas, att grovt medvållande av den skadelidande icke torde kunna inverka på skadegörarens synnerligen lindriga culpa så, att skadegöraren anses icke-culpös, men att man praktiskt sett har möjlighet att uppnå motsvarande resultat genom att »jämka till noll», varvid hela skadan kommer att bäras av den skadelidande.²

Men härmed förefaller man ännu icke ha kommit till rätta med förhållandet mellan begreppen vållande och medvållande. Om än — i överensstämmelse med vad nyss framhållits — den objektiva culpabedömningen såsom metod vanligen följes i båda fall, synes det ej vara givet, att de använda objektiva jämkningsnormerna i medverkansfallen (den genomsnittligen i samhället eller av en viss grupp samhällsmedlemmar faktiskt iakttagna eller av dom-

¹ Jfr nedan s. 53 samt ur praxis *FFR 1944 s. 349* (Svea HovR): »I målet hade lagts C till last, att han själv vållat olyckan genom att åsidosätta honom av arbetsbefälet lämnade anvisningar för arbetets utförande. Den oaktsamhet, C härutinnan måtte ha ådagalagt, måste emellertid, med hänsyn till C:s ungdom och övriga omständigheter i målet, anses så ringa i jämförelse med A:s [= arbetsgivarens] skuld, att C icke själv borde till någon del svara för skadan.»

² Jfr nedan s. 53.

stolen såsom önskvärd ansedda aktsamheten hos skadelidande personer) äro lika användbara som motsvarande jämkningsnormer i skadegörfallen (d. v. s. samma aktsamhetsstandarder beträffande skadegörande personer). När en medverkande åtgärd resulterar i en minskning av den skadelidandes ersättningskrav, betyder detta i själva verket, att den medverkande åtgärden företagits på den skadelidandes egen risk.¹ Om en medverkande åtgärd däremot icke resulterar i någon skadeståndsreduktion, måste den skadelidande sägas ha tillåtits att övervältra risken på skadegöraren. Om man anknyter till de nyss berörda »räddningsfallen», kan detta förhållande antas ha viss betydelse. En sak är, att man i viss utsträckning bör få utsätta sig själv och sin egendom för risker i större omfattning än man får utsätta sin omgivning för risker. En *annan* sak är däremot, om man i samma omfattning skall tillåtas övervältra följderna av detta risktagande i eget eller tredje mans intresse på skadegöraren.

Man träffar här på en problematik, som synes vara ganska nära besläktad med den vid skadeståndsansvar i följd av nödhandling rådande. Å *ena sidan* hävdas som bekant vanligen inom skadeståndsläran, att nöd utgör en »grund för rättsstridighetens bortfallande», och nödhandlingen säges därför vara »rättsenlig». Å *andra sidan* vill man ej härav dra slutsatsen att handlingen blir ansvarsfri, utan man finner tvärtom ersättning skola utgå — vare sig man konstruerar densamma såsom ett i enlighet med en särskild »nödregel» utgående skadestånd eller såsom en vinstersättning.² Enligt svensk rätt torde en nödställd bli ersättningsskyldig ej blott då han genom egen åtgärd uppoffrat annans egendom för att rädda sig själv eller sin egendom utan även då en utomstående till hans fördel uppoffrat sin egendom.³ Närliggande är den här diskuterade situationen, att den nödstälde i eget eller annans intresse riskerar icke någon annans egendom utan *sin egen* kroppsliga integritet eller egendom för att därmed söka rädda sig från en hotande skadegörelse eller för att begränsa en redan inträffad skada. Den skadelidande medverkar m. a. o. till sin egen skada genom att företa räddningsåtgärder. I viss överensstämmelse med

¹ Med att en handling företas på en persons risk avses här, att vederbörande måste bära konsekvenserna i skadeståndsavseende av (den skadebringande) handlingen. Detta är alltså något annat än att den skadelidande »utsätter sig själv eller omgivningen för risker».

² Ang. de svårigheter, vilka äro förbundna med sistnämnda alternativ, se HELLNER, Obehörig vinst s. 166 f.

³ Härom närmare LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 251 ff. Jfr HELLNER, Obehörig vinst s. 363 f.

argumenteringen beträffande skadegörelse i nödsituationer kunde det då måhända tänkas vara ändamålsenligt att visserligen anse medvällande icke föreligga med hänsyn till att räddningsåtgärden i och för sig varit befogad och värd uppmuntran men ändock låta den skadelidande själv bära risken av sina handlingar genom att reducera honom tillkommande skadestånd antingen lika kraftigt som om medvällande förelegat eller åtminstone till viss mindre del.

Då förut framhölls, att »förnuftiga» räddningsåtgärder icke böra motarbetas utan tvärtom uppmuntras bl. a. genom att föras utanför medvällandebegreppet och i enlighet därmed ej tillåtas utlösa någon jämkningseffekt, innebar det sagda tydligen en förenkling av problemet. Förenklingen ligger däri, att ett uttalande av denna typ tar sikte endast på den inverkan, som en regel med angivet innehåll kan väntas få på presumtiva *skadelidandes* handlingssätt. Det är visserligen ur samhällsekonomisk synpunkt väl motiverat, att förnuftiga räddningsåtgärder uppmuntras, men man bör därför ej släppa ur sikte de konsekvenser, som regeln måste tänkas få för presumtiva *skadegörare*. I detta hänseende innebär regeln, såsom redan antytts, en av den skadelidande ensidigt företagen och av blott hans eget gottfinnande beroende risköverväring, varigenom han blir i stånd att företa lätteligen skadegörande handlingar med allt att vinna men intet att förlora (i den mening, att han för uppkommen skada får ersättning). En sådan anordning kan sägas utgöra en avvikelse från det normala såttillvida, som bl. a. reglerna om skadeståndsansvar och om medverkan väl kunna ses — och ofta även ha setts¹ — ur synpunkten, att varje samhällsmedlem i princip har att handla på egen risk.

Kan det nu verkligen antas vara en rimlig och lämplig regel, att en skadelidande i eget eller annans intresse alltid skall kunna ingripa med räddningsåtgärder på *skadegörarens* risk?

Vid bedömande av denna fråga bör kanske först framhållas, att skadegöraren naturligtvis har ett betydande intresse av att den skadelidande vidtar skadeförebyggande eller skadebegränsande åtgärder. Om dessa krönas med framgång, blir ju resultatet, att skadegörarens ersättningsansvar i motsvarande mån minskas. Med hänsyn härtill kan den skadelidande med fog sägas ha handlat i skadegörarens intresse — för övrigt på likartat sätt som en *negotiorum gestor* — och en risköverväring från skadelidande till skadegörare förefaller ur denna synpunkt befogad. Men ett

¹ Så t. ex. de nedan under VI i. f. omtalade läroarna om s. k. solidarisering med faran.

intresse på skadegörarens sida av räddningsåtgärder kan naturligtvis endast förefinnas, så länge de företagna räddningsåtgärderna kunna anses ändamålsenliga. Sannolikheten för att de skola få avsedd effekt måste m. a. o. överstiga en viss storleksgrad. Vid motsatt förhållande kunna de däremot ej längre antas ligga i skadegörarens intresse. Lika litet kan det anses vara ur samhällsekonomisk synpunkt lämpligt, att räddningsåtgärder av sistnämnda slag företas, eftersom resultatet därav i stort sett endast kan väntas bli än mera omfattande skadegörelser. Att tillåta riskövervältring i dessa fall synes därför icke ha skäl för sig. Men det kan också vara olämpligt att dra in sådana fall under medvållandebegreppet och därmed direkt stämpla dem såsom ur samhällelig synpunkt icke önskvärda. Ett sådant kraftigt motarbetande skulle kunna tänkas inverka menligt även på önskvärda räddningsåtgärder.

Om det sagda, som här framföres blott i egenskap av en tänkbar lösning, accepterades såsom riktigt, skulle man komma fram till ungefärligen följande regler. För den händelse den skadelidandes räddningsåtgärder vore välmotiverade, effektiva samt avpassade efter de hotade värdenas storlek och hotets intensitet — m. a. o. kunde sägas ha legat även i skadegörarens intresse — borde de anses falla utanför medvållandebegreppet och ingen jämkning tillåtas.¹ Positivt uttryckt skulle man här tillåta en riskövervältring av förut antytt slag. Om de företagna räddningsåtgärderna däremot vore av motsatt beskaffenhet utan att därför vara uppenbart meningslösa, skulle man visserligen fortfarande ej direkt motarbeta dem genom att stämpla dem såsom culpösa men ändå låta den skadelidande själv helt eller delvis bära konsekvenserna av sitt handlingssätt genom att reducera hans ersättning till större eller mindre del. Man skulle sålunda icke alls eller blott till mindre del tillåta en riskövervältring i sistnämnda fall. Slutligen skulle rent meningslösa räddningsåtgärder anses utgöra medvållande till skadan och jämkning således företas.

¹ Jfr HovR i *NJA 1947 B 705* = *FFR 1947 s. 200* (skenande häst): »Omständigheterna måste följaktligen [på grund av en ingalunda obetydlig fara för skada på person eller egendom] anses utvisa, att ett ingripande från J:s sida var påkallat. Tillika har i målet framgått, att J, som var van vid att handskas med hästar och därför visste sig äga goda förutsättningar att kunna bemästra situationen, förfarit omdömesgillt och ändamålsenligt. Av det sagda framgår, att J:s ingripande var ägnat att förhindra uppkomsten av en måhända avsevärd skadeståndsplikt för A. Med hänsyn härtill och till omständigheterna i övrigt saknas varje anledning till antagande, att A med kännedom om J:s förestående ingripande för att hejda hästen skulle ha motsatt sig detsamma.»

I svensk skadeståndsrätt synes man emellertid icke kunna spåra några tendenser till en lösning efter dessa riktlinjer. Tvärtom torde rättspraxis inta den ståndpunkten, att jämkning av skadestånd på den allmänna medverkansregelns område i princip skall ske i fall av medvållande, och därför ej — annat än möjligen under medvållandebedömningens täckmantel — fästa något avseende vid problemet angående riskövervältring.¹ Såsom enda undantag härifrån skulle man måhända kunna betrakta domsmotiveringar av typen: »Den skadelidande har icke genom egen vårdslöshet medverkat till skadan i sådan grad, att skadeståndet skäpligen bör jämkas.»² Man skulle då ha att göra med en motsvarighet till den ansvarsbefrielse vid culpa levissima, vilken någon enstaka gång förekommer inom ramen för den allmänna culpa-regeln.³ Emellertid synes det vara alldeles överflödigt att begagna en *självständig* konstruktion av detta slag på den allmänna medverkansregelns område. Den av sagda regel medgivna möjligheten att vid företagandet av jämkningen utnyttja jämkningsskalans ändpunkter innebär nämligen — såsom i det följande skall visas⁴ — bl. a. att domstolarna helt kunna bortse från ett mycket lindrigt medvållande och utdöma fullt skadestånd. Det förefaller också mest sannolikt, att det är detta förhållande, som åsyftats i domsformuleringar av nyss citerad typ.

¹ Jfr rättsfallet *NJA 1942 s. 555*, vilket angår skada, som tillfogats tillskyndande personer vid försök att släcka en brinnande bil. Någon fara för eldens spridning till närliggande byggnader tycks ej ha förelegat, och effektiv eldsläckningsutrustning saknades på platsen. HovR uttalade i sin av HD fastställda dom bl. a., att vad i målet förekommit ej föranlett till att ifrågavarande personer — vilka finge anses ha haft fog för antagande att en ej obetydlig risk för eldens spridning till närliggande byggnader förelegat — skulle anses ha genom egen ovarsamhet medverkat till skadorna och att de därför vore berättigade till fullt skadestånd. Jämkning uteslöts alltså med motivering, att medvållande ej förelegat, varvid man nöjde sig med att bedöma de företagna handlingarnas lämplighet ur de handlandes egna synpunkter i handlingsögonblicket. Att skadegöraren därmed kommit att få stå risken för även mindre väl motiverade och föga effektiva räddningsåtgärder synes man icke ha tillmätt någon betydelse. Av intresse i detta sammanhang är vidare rättsfallet *NJA 1941 s. 482* (eldsvåda vid ostparaffinering). HD:s majoritet yttrade i sin dom bl. a., att det icke kunde läggas den skadelidande till last att han, som vid tillfället förfor såsom i allmänhet är lämpligt vid släckning av eld, kom att använda ett för ifrågavarande fall oriktigt förfaringssätt. Om den skadelidande i samband med räddningsåtgärderna utsätter sig för en risk, som är »onödig», anses medvållande däremot föreligga, varför skadeståndet jämkas med en uppskattningsvis motsvarande del. Se NRev:s betänkande i *NJA 1949 A 108 = FFR 1949 s. 228* (HD:s majoritet, dock blott tre mot två, gillade NRev:s hemställan).

² Se t. ex. HD:s majoritet i *NJA 1950 s. 188*.

³ Jfr ovan s. 38 noten från föreg. s.

⁴ Se nedan under III.

Den särskilda problematik, som nu beskrivits och belysts med utgångspunkt från räddningssituationerna, är icke inskränkt till nämnda situationer utan kan framträda mer eller mindre tydligt över medverkansregelns hela tillämpningsområde. Det finnes åtskilliga handlingsformer, vilka knappast kunna anses vårdslösa i klassisk mening och värda att motarbetas men som ändå medföra jämkning för »medvållande». Den sålunda företagna utvidgningen av begreppet medvållande synes sammanhånga just med att handlingarna i fråga anses böra företas »på egen risk»; den skadelidande skall ej kunna övervältra risken på någon annan. I vissa situationer kan denna tanke rentav förstärkas därhän, att t. o. m. skadegörarens culpa bortfaller och intet som helst skadestånd utdömes.¹ Även om problemet angående riskövervältring icke klart kommer till synes i praxis, måste detsamma otvivelaktigt uppmärksammas, därest man skall få en rättvisande bild av medvållandets beskaffenhet.

Den härmed slutförda undersökningen av begreppet medvållande torde utvisa, att detta företer vissa olikheter jämfört med begreppet vållande. Även på denna punkt måste därför den allmänna medverkansregeln anses äga ett i förhållande till den allmänna culparegeln självständigt innehåll. Olikheterna mellan vållande- och medvållandebegreppen hindra emellertid icke, att likheterna äro betydande. Bl. a. är själva tillvägagångssättet vid medvållandebedömningen i stort sett detsamma som vid vållandebedömningen (objektiv culpabedömning, laborerande med flera akt-samhetsstandarder etc.). Detta medför naturligen, att begreppet medvållande besitter ungefär samma elasticitet som begreppet vållande. Rättspraxis måste också i fråga om medvållandebedömningen sägas göra ett föga enhetligt intryck.² Den allmänna med-

¹ Jfr *NJA 1945 s. 638*, där HD:s enhälliga dom har följande lydelse: »Enär av utredningen i målet framgår, att över den del av bangårdsområdet där olyckan inträffade någon väg eller gångbana icke fanns anlagd, samt genom uppsatta anslag kungjorts, att beträdande av järnvägens område skedde på den passerandes egen risk och att fara för överkörning förefanns, finner HD den omständigheten att vid olyckstillfället icke iakttagits meddelade säkerhetsföreskrifter för växling av vagnar å sådana delar av spår över vilka allmänheten fick passera icke kunna anses innebära försummelse eller vårdslöshet från växlingspersonalens sida. På grund härav och då ej heller i övrigt visats, att vållande till olyckan ligger statens järnvägars förvaltning eller betjäning till last, prövar HD rättvist fastställa det slut HovR:s dom innehåller [d. v. s. ogilla talan].» Jfr ang. denna dom KARLGREN s. 84 f.

² Rättsfallsmaterialet ang. medvållandebedömning är utomordentligt omfattande, emedan frågan om den allmänna medverkansregelns tillämplighet aktualiseras i flertalet skadeståndsmål. En analys av detta material har dock icke sin plats i förevarande sammanhang och synes ej heller vara nödvändig för den fortsatta utred-

verkansregeln utgör onekligen på grund av osäkerheten rörande medvållandebedömningens utfall en oviss faktor vid bedömandet av skadeståndssanktionens verkningar. Om ansvarsregelns verkliga effekt kan man nämligen ingenting veta, så länge det är oklart, i hur stor omfattning och i vilka skadesituationer den helt eller delvis försättes ur spel genom den allmänna medverkansregeln, vilken alltså i viss utsträckning korrigerar ansvarsregeln och ger densamma en annan innebörd. Detta förhållande synes kunna erbjuda ett ofta förbisett men därför icke mindre beaktansvärt skäl *mot* en vidsträckt tillämpning av den allmänna medverkansregeln.

ningen. Det må därför vara tillräckligt att anföra följande ur praxis valda rättsfall, vilka sammanställda med varandra torde kunna ge en bild av medvållandebedömningens varierande utfall: *NJA* 1926 s. 223 och 301, 1929 s. 130 och 487, 1931 s. 232 och 709, 1938 s. 295, *FFR* 1942 s. 271 (Skånska HovR), *NJA* 1944 s. 111 och 580, 1946 B 631 = *FFR* 1946 s. 165, *NJA* 1946 B 657 = *FFR* 1946 s. 185, *NJA* 1947 B 870 = *FFR* 1947 s. 220, *NJA* 1948 s. 134, 1949 s. 460 och 660, 1949 A 38 = *FFR* 1949 s. 93, *NJA* 1949 A 84 = *FFR* 1949 s. 181, *NJA* 1950 s. 506, 1950 C 85 = *FFR* 1950 s. 8, *NJA* 1950 C 486 = *FFR* 1950 s. 85 ävensom *FFR* 1950 s. 198 (Svea HovR) och 235 (Göta HovR) samt 1951 s. 195 (Göta HovR).

PRINCIPERNA FÖR JÄMKNING ENLIGT DEN
ALLMÄNNA MEDVERKANSREGELN

Efter att sålunda rättsfaktumsidan av den allmänna medverkansregeln behandlats, torde det vara lämpligt att söka något belysa den med nämnda rättsfakta förbundna rättsföljden.¹

Denna har i lagtexten erhållit en synnerligen knapp beskrivning. I strafflagen 6 kap. 1 § andra p. säges nämligen blott, att skadeståndet skall jämkas »efter ty som skäligt pröva s». Vad denna skälighetsprövning närmare besett innebär finnes icke antytt i vare sig lagtext eller förarbeten. Man kan dock icke slå sig till ro med konstaterandet, att jämkningens utformning överlämnats till domarnas fria skön. Genom långvarig användning av stadgandet ha småningom i rättstillämpningen utkristalliserats vissa principer för jämkning enligt den allmänna medverkansregeln.

Hänvisningen till skäligheten såsom måttstock för jämkningen uppfattas i rättspraxis så, att man i första hand skall jämföra graden av culpa på vardera sidan och med ledning därav fördela skadan; det blir m. a. o. *relationen* mellan de båda culpösa handlingssätten,² vilken anses avgörande för jämkningen.³

¹ Här finnes endast anledning att behandla den allmänna medverkansregelns direkta verkan såsom skadeståndsreducerande regel. I förbigående må dock nämnas, att den skadelidandes medverkan tillägges betydelse ej blott i skadeståndshänseende utan även i fråga om försäkringsgivares regressrätt. Se härom HELLNER, Regressrätt s. 13 f., 187 ff. och 193 f. Vidare torde den skadelidandes medverkan ej sällan faktiskt influera på värderingen av förebragt exculpationsbevisnings styrka, jfr Trafikskadeansvar s. 257.

² Enär vållande- och medvållandebegreppen enligt vad som visats ovan under II: 2 kunna påverka varandra ömsesidigt, torde man här med fog kunna tala om »relationen mellan de båda culpösa handlingssätten».

³ Jfr den på denna punkt likartade jämkningsregeln i sjölagen 220 § andra st. första p.: »Är sammanstötningen orsakad genom vållande å båda sidor, skola de skyldiga deltaga i skadans ersättande efter förhållandet mellan de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet.» En skiljaktighet föreligger emellertid såtillvida, som man vid tillämpningen av sjölagens jämkningsregel är förhindrad att ta hänsyn till andra omständigheter än culpans grovlek. Motivet till motsvarande fördelningsregel i den ursprungliga lydelsen av 1891 års sjölag angavs vara en strävan att omöjliggöra för

Man kan fråga sig, hur en sådan jämförelse egentligen är avsedd att tillgå. Den rättsliga kvalificeringen av ett handlingssätt såsom culpöst innefattar ett så stort spelrum för individuella värderingar — särskilt vid utväljandet och avvägningen sinsemellan av de många olika hänsyn, som kunna spela in — att redan på grund härav utfallet av en jämförelse mellan två culpösa handlingssätt måste bli synnerligen osäkert. Härtill kommer, att svårigheterna bli än större, när man inom området för culpösa handlingar vill mäta graden av förkastlighet hos olika handlingsformer. Detta betyder emellertid ingalunda, att man är tvungen att helt förlägga jämförelseoperationen till det irrationella planet. I viss mån kan man otvivelaktigt rationalisera densamma genom att fixera och analysera de ändamålssynpunkter, vilka tala för att den ena eller den andra handlingen skall kvalificeras såsom culpös. En sådan rationalisering förefaller också vara önskvärd, så långt den nu låter sig genomföras, ur synpunkten av jämnhet i culpa-bedömningen. För vanligare medverkansformer kan småningom utbildas typfall med viss »normaltaxa» i fråga om storleken av ersättnings reduktion, vilket ur samma synpunkt synes fördelaktigt.¹ Även om man på så sätt kan hjälpa sig fram ett stycke, synes det dock vara klart, att jämförelsen endast i ganska begränsad omfattning kan göras på rent intellektuell väg.

En ytterligare svårighet vid jämförelsen mellan skadegörarens vållande och den skadelidandes medvållande uppkommer därigenom, att begreppen vållande och medvållande, såsom förut visats, skilja sig från varandra till vissa delar.²

domstolarna att ta hänsyn till fartygens inbördes olika värden. Se Betänkande och lagförslag, afg. d. 22 febr. 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut d. 8 sept. 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen (1887) motiv s. 159. I detta sammanhang må även pekats på det likartade stadgandet i lagen 27 juni 1902 om elektriska anläggningar 6 § andra st., enligt vilket jämkning skall äga rum »med avseende å beskaffenheten av de å ömse sidor begångna fel». — Att man inom ramen för en på skälighetsbedömning stödd jämkning tar hänsyn till utfallet av en culpa-bedömning är intet för medverkansregler av detta slag egenartat. Sålunda skall vid nedsättning av vite jämlikt avtalslagen 36 § hänsyn tas även till »dens förhållande, som utfäst vitet, bland annat därtill, om han avsiktligen eller kanske rent av för att skada underlåtit att uppfylla sin förpliktelse eller, å andra sidan, om han för sin underlåtenhet kan åberopa mer eller mindre giltig ursäkt». Se *obligationsrättskommittén* i Förslag till lag om avtal . . . m. m. (1914) s. 152. Jfr EKELÖF, Straffet, skadeståndet och vitet (1942) s. 203 f. Det bör dock observeras, att culpabedömningen här icke intar den centrala ställning som i nyss omtalade medverkansregler.

¹ Jfr nedan i texten.

² Se ovan under II: 2.

Vidare förefaller det tvivelaktigt, om man — såsom tydligen förutsättes — verkligen kan på rationell väg ur den konkreta skadesituationen helt isolera ett fristående culpaomdöme, vilket ensamt kan vägas mot ett annat på motsvarande sätt erhållet fristående culpaomdöme. De culpösa förfarandena torde nämligen icke blott vid den tankeoperation, genom vilken vederbörande handlingsformer kvalificeras såsom culpösa, utan även vid verkställandet av själva jämförelseoperationen åtminstone i viss utsträckning kräva ett ständigt beaktande av de konkreta omständigheterna (skadesituationen i vidsträckt bemärkelse). Därmed står man emellertid inför nya svårigheter. Man tvingas då att ställa frågan, huruvida exempelvis å ena sidan vårdslöshet vid förande av bil och å andra sidan vårdslöshet vid förande av cykel eller vägghållares underlåtenhet att hålla vägen i erforderligt skick (bristande sandning vintertid o. s. v.) äro helt jämförbara företeelser. Eller kan man, för att ta ett annat exempel, såsom något i och för sig fullt likvärdigt ställa culpa vid handhavande av sprängämnen i relation till bristande uppsikt av ett hemdjurs vårdnadshavare? Om graden av förkastlighet hos ett visst handlingssätt är avhängig av de konkreta omständigheterna i vederbörande fall eller åtminstone vederbörande typfall,¹ torde en jämförelse mellan två culpösa förfaranden strängt taget kräva en tämligen långtgående överensstämmelse mellan själva skadesituationerna. Praxis synes dock icke häri ha sett någon egentlig svårighet, vilket torde förklaras av att jämförelsen i så betydande utsträckning sker på irrationell väg med hjälp av vaga, skönsmässiga överväganden.

Graden av culpa på vardera sidan är emellertid långt ifrån den enda omständighet, som skall tillmätas betydelse vid avgörandet av jämkningsspörsmålet. Det föreligger intet hinder att *beakta*

¹ Här möter ytterligare ett svårbemästrat spörsmål, nämligen hur mycket av de konkreta omständigheterna i (typ)situationen som må tillmätas betydelse vid culpa-bedömningen. Skall man vid bedömandet av en cyklists handlingssätt i samband med en kollision mellan cyklisten och en bil ta hänsyn även till sådana faktiska omständigheter som den »fara», vilken hotar cyklisten från bilistens sida, resp. den i jämförelse därmed mera obetydliga »fara», som cyklisten innebär i förhållande till bilisten? Praxis visar en tendens att tillskriva omständigheter av nämnda slag en viss vikt genom att kräva en högre grad av aktsamhet av bilister än av cyklister. Vidare kan man ställa problemet, huruvida även omständigheter av rättslig art skola dras in i bedömningen. Skall man exempelvis vid bedömning av en bilists culpa ta hänsyn till att bilisten också ansvarar för presumerad culpa? Därest denna fråga besvaras jakande, måste det framstå såsom tveksamt, om man utan (väsentliga) förändringar kan överflytta samtliga resonemang rörande en culpaansvarig skadelidandes medvållande på en skärpt ansvarig skadelidandes medvållande.

även andra omständigheter, t. ex. mera lösa sannolikhetsantaganden rörande omfattningen av skadegörarens och den skadelidandes inverkan på skadans omfång,¹ de skadeutlösande handlingarnas inbördes »farlighet» o. d. Ibland torde det finnas skäl att vid jämkningen ta hänsyn till den eventuella vinst, som den skadevällande gjort.² I den mån så sker, innebär detta tydligen, att man inom skadeståndsreglernas ram når samma praktiska resultat som genom att använda en vinstkonstruktion. Däremot torde domstolarna regelmässigt i enlighet med vad som kan betecknas såsom den klassiska ståndpunkten i frågan vara obenägra att fästa avseende vid parternas ekonomiska förhållanden.³ Ordalagen i den kortfattade medverkansregeln kunna dock knappast anses tvinga härtill, och man kan onekligen iaktta en med tiden alltmera välvillig inställning inom skadeståndsrätten överhuvud till även ett öppet hänsynstagande till parternas ekonomiska förhållanden.⁴ Det torde vidare på goda grunder kunna antas, att domstolarna både vid bedömandet av skadeståndsskyldigheten och vid skadevärderingen ibland ta intryck av parternas ekonomi utan att detta redovisas särskilt.

I den händelse omständigheterna enligt det nu sagda ej lämna

¹ Se t. ex. *Svea HovR:s dom 11/5 1951* (II avd. nr B 46) i mål mellan dödsboet efter forstmästaren Sven Gustaf-Adolf Gabrielsson m. fl. å ena sidan och Kungl. vattenfallsstyrelsen m. fl. å andra sidan. HovR uttalade bl. a.: »Med avseende å graden av den jämkning skadestånden till målsägarna böra underkastas i följd av båda förarnas medverkan till skadan finner HovR, i betraktande av samtliga på denna bedömning inverkan omständigheter och bl. a. det förhållandet att de svåra verkningarna av sammanstötningen — Gustaf-Adolf Gabrielssons död och den därav betingade omfattningen av skadan med åtföljande livräntor till änkan och barnen — måste i hög grad tillskrivas den höga fart Gustaf-Adolf Gabrielsson tydligen höll vid tillfället, ej skäl att tillämpa annan jämkningsgrund än den hälftendelning, för vilken häradsrätten stannat.»

² HELLNER, *Obehörig vinst* s. 295, 341 f. och 393. En förutsättning härför är givetvis, att medverkansregeln är tillämplig; i de fall, där en vinst för den skadelidande uppkommer, torde man vanligen befinna sig utanför integritetskränkningarnas område, och det synes då — se nedan under IV — vara ovisst, vilken räckvidd sagda regel skall anses besitta.

³ Denna ståndpunkt återfinnes exempelvis i uttalanden av EKSTRÖM, *Privaträttens allmänna läror* (1921—25) s. 923 och TAXELL i *FJFT* 1944 s. 381.

⁴ Här må särskilt erinras om sjölagen 59 § tredje st., sjömanslagen (såväl den äldre av den 15 juni 1922 som den nu gällande, daterad 30 juni 1952) 50 § andra st. andra p., kollektivavtalslagen 8 § tredje st. första p. (jfr ang. praxis SCHMIDT, *Kollektiv arbetsrätt*, 2. uppl. 1951, s. 211), aktiebolagslagen 211 § första och andra st. (jfr *l a g b e r e d n i n g e n* i dess Förslag till lag om aktiebolag m. m. II, *SOU* 1941: 9, s. 637), föreningslagen 108 § första och andra st. m. fl. likartade jämkningsregler. Se i detta sammanhang även strafflagen 6 kap. 4 och 6 §§ samt giftermålsbalken 11 kap. 24 § första st.

stöd för någon viss fördelning, skall vardera parten ersätta hälften av skadan.¹

Vid omsättandet av den på nu beskrivna sätt verkställda skälighetsprövningen i pengar begagnas vanligen *metoden att ange jämningskvot*. Man uttrycker då skadegörarens och den skadelidandes andel i skadan i bråktal, vilka tillsammans ge talet ett, varefter den i pengar uppskattade skadan fördelas i överensstämmelse med nämnda bråktal. Vid skadefördelningen kan principiellt vilken bråktalsrelation som helst begagnas, men av praktiska skäl — särskilt bör man beakta den nyss påpekade svårigheten att företa en mera noggrann avvägning av culpagraden — sker fördelningen vanligen mycket grovt ($1/2$ — $1/2$, $2/3$ — $1/3$, $3/4$ — $1/4$).²

Några säkra riktlinjer för valet av bråktal torde knappast kunna utfinnas ur rättspraxis. En genomgång av materialet ger dock det allmänna intrycket, att man i fall av »uppenbart» medvållande — där man alltså icke behöver tveka att kvalificera den skadelidandes uppträdande såsom medvållande — är benägen snarare att jämka till hälften än att fördela skadan efter andra kvotdelar. Denna tendens kan sammanhänga med bl. a. svårigheten att göra en mera noggrann avvägning av culpagraden. I viss, men ganska begränsad, omfattning synes praxis ha utbildat typfall av medvållande, vilka bedömas efter en småningom stadgad »normaltaxa». Såsom ett exempel torde man kunna anföra den vanliga jämningskvoten till $2/3$ av ersättning till bilpassagerare, som medföljt rattfyllerist.³

Mera sällan begagnas andra tillvägagångssätt än angivande av jämningskvot. Det förekommer dock, att man följer *metoden att direkt ange ett såsom skäligt ansett belopp*.⁴ Ibland begagnas en kombination av metoden att ange jämningskvot och metoden att direkt ange en viss summa. I rättsfallet *NJA 1934 B 702* uttalade HD:s majoritet bl. a., att den skadelidande »genom eget vållande medverkat till olyckan i sådan mån att skadeståndet borde jämkas till *ungefärligen* (kurs. här) $2/3$ av det belopp, vartill skadan kunde skattas». Härefter följa belopp, vilka icke utgöra exakt

¹ Jfr sjölagen 220 § andra st. andra p.: »Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, ersätte vardera parten hälften av skadan.»

² Jfr Ussing i NFT 1953 s. 223. Någon gång förekomma även mindre kvotdelar än de i texten angivna. Jfr STRAHL i Festskrift till Ussing (1951) s. 501 not 24, där på goda grunder avrådes från försök till finmätning.

³ Jfr ODING i Gjallarhornet 1949 s. 416 ff. samt ur praxis *NJA 1948 s. 510* (dispensmål).

⁴ Se t. ex. *NJA 1908 s. 209*. Jfr *FFR 1950 s. 238* (Svea HovR).

$\frac{2}{3}$ av fulla skadan utan äro avrundade. Och i *NJA* 1940 s. 510 utdömde HR »ett efter jämkning till $\frac{2}{3}$ av sammanlagda skadan skattat belopp av 717 kr.»; de tre JustR (Petré med instämman- den av Alexanderson och E. Lind), i enlighet med vilkas mening KM:ts dom avfattades, fastställde det slut HR:s dom innehöll. En sådan *ungefärlig jämkning* synes emellertid, enligt vad de tryckta rättsfallssamlingarna ge vid handen, vara ytterligt säll- synt. Det bör även framhållas, att avrundningen blott innebär ett bortfall av mycket obetydliga penningbelopp och tydligen har till syfte att förenkla den räknemässiga operationen.

Skälighetsjämkningen innebär icke något tvång till skadeför- delning i den mening, att både skadegöraren och den skadelid- dande alltid måste bära åtminstone någon del av skadan, låt vara mycket stor eller mycket liten. Tvärtom är det långt ifrån ovan- ligt, att man utnyttjar *jämkningsskalans ändpunkter*.¹ Om den skadelidandes culpa framstår såsom alldeles obetydlig i förhål- lande till skadegörarens, kunna domstolarna således helt bortse från den lindriga culpan och utdöma fullt skadestånd. På mot- svarande sätt kan i det omvända läge, att skadegörarens culpa framstår såsom helt obetydlig i förhållande till den skadelidan- des egen culpa, skadeståndet »jämkas till noll» (»jämkas med 100 %»), varigenom den skadelidande själv måste bära hela ska- dan.² I överensstämmelse med dessa principer anses skadefördel- ningen mellan en culpös och en dolös part i regel skola resultera i att den sistnämnda ensam får bära hela skadan.³ Detta måste i varje fall antas gälla, om dolus föreligger på den skadelidandes sida.⁴ I det motsatta fallet att dolus föreligger på skadegörarens sida är emellertid enligt lydelsen av strafflagen 6 kap. 1 § jämkn- ning icke utesluten.⁵

¹ Jfr Förslag till trafikförsäkringslag (SOU 1938: 27) s. 42.

² Se ur praxis *NJA* 1936, s. 357, 1937 s. 367, 1939 A 257, 1940 s. 123, 1948 s. 346 (JustR Karlgren och Dahlman) samt *SvJT* 1950 s. 200. Jfr KARLGREN s. 218 ävensom *FFR* 1950 s. 269 (HovR för Västra Sverige) samt *Svea HovR:s dom 22/4 1950* (II avd. nr B 33), varom se nedan s. 139.

³ Det säges ej sällan i skadeståndsrättslig litteratur, att dolus alltid griper över culpa och utesluter en skadefördelning. Numera vilja dock åtskilliga jurister i stället lösa anförda medverkanssituation med hjälp av en fördelningsregel. Se t. ex. TAXELL i *FJFT* 1944 s. 376 f. I de flesta fall kommer man emellertid till samma resultat på båda vägar; endast i ytterst sällsynta undantagsfall torde någon skiljaktighet uppstå. Se härom särskilt USSING s. 187.

⁴ Jfr SOU 1938: 27 s. 42 i. f. I sådana fall torde för övrigt kravet på adekvat kausalitet mellan skadegörarens handling och den skadliga effekten oftast anses brista. Någon gång antas dock i rättslitteraturen en skadefördelning kunna äga rum i speciella situationer. Se t. ex. JUL. LASSEN, *Haandbog i Obligationsretten*, Almindelig Del (3. Udg. 1917—20) s. 292.

⁵ Jfr KARLGREN s. 218 ävensom redan GISTRÉN i *NT* 1879 s. 232.

DEN ALLMÄNNA MEDVERKANSREGELNS
OMFATTNING OCH FÖRHÅLLANDE TILL
NÄRBESLÄKTADE REGLER

Den allmänna medverkansregeln har nu beskrivits i sina huvuddrag. Det återstår emellertid att närmare precisera dess omfattning i vissa särskilda hänseenden.

Regeln har i själva verket ett vidsträcktare tillämpningsområde än vad som framgår av strafflagen 6 kap. 1 § andra p. Detta lagbud angår, liksom bestämmelserna i nämnda kapitel överhuvud, direkt endast genom brott tillfogad skada. Det anses emellertid sedan gammalt tillämpligt även i övriga skadefall, vilka skola bedömas enligt den allmänna culparegeln.¹

Ej heller bundenheten vid culparegeln, i och för sig motiverad av det starka sambandet mellan denna och den allmänna medverkansregeln,² har ansetts ovillkorlig. Visserligen har denna bundenhet formellt tagit sig tydligt uttryck i strafflagsstadgandet, men den allmänna medverkansregeln har småningom kommit att lösgöras från detta stadgande. Numera torde den däri innefattade regleringen allmänt betraktas såsom ett utslag för en i botten på hela skadeståndsrätten liggande allmän princip, som skall tillämpas även i fall utanför culparegelns ram, nämligen om den skadelidande medverkat genom eget vållande och inga skäl av särskild vikt kunna anföras emot principens tillämpning.³ Denna beskrivning av principens omfattning är onekligen vag, men i brist på klara uttalanden i lagstiftningsförarbeten o. d. synes man icke kunna våga försöket att precisera den.

¹ Att den allmänna medverkansregeln icke ens från början avsetts att begränsas till skada genom brottslig handling framgår redan därav, att regeln första gången möter i ett civillagsförslag. Se ovan under I: 5.

² Jfr ovan, a. st.

³ Jfr särskilt nedan under VII: 3: A. — Lagberedningen torde med sina uttalanden i Förslag till jordabalk I (SOU 1947: 38) s. 139 icke avse att hävda en annan ståndpunkt än den i texten intagna. Det framhålles nämligen särskilt, att diskuterade försumlighet ej står i direkt sammanhang med den skadebringande handlingen och vanligen hänför sig till en helt annan tidpunkt än den, vid vilken olyckan inträffar. Fallet uppfattas därför ej såsom ett typiskt medvållande.

Nu är det i dylika fall med avseende på det praktiska resultatet tydligen i stort sett likgiltigt, huruvida man talar om en analogisk tillämpning av strafflagen 6 kap. 1 § andra p. eller om tillämpning av en genomgående princip, för vilken nämnda bestämmelse är ett uttryck. Möjligen kan den senare formuleringen på grund av sin större suggestivitet medföra en något vidsträcktare tillämpning av medverkansregeln. När i detta arbete talas om att den allmänna medverkansregeln »användes» eller »är tillämplig» o. s. v., avses icke att därmed göra någon skillnad mellan »principens tillämpning» och »den uttryckliga lagregelns direkta eller analogiska tillämpning».

Båda nu omtalade utvidgningar av den allmänna medverkansregeln utöver vad lagbudet direkt ger vid handen äro så allmänt genomförda, att det vore missvisande att bland rekvisiten för regeln ställa upp krav på begränsning till culpaansvar — låt vara att regelns huvudsakliga tillämpningsområde fortfarande sammanfaller med culparegelns — eller till genom brottslig handling uppkommen skada. Så har ej heller skett i det föregående. Där emot har bland rekvisiten upptagits ett krav på skada av det slag, som brukar kallas integritetskränkning.¹ Det torde också vara klart, att regeln i första hand avsetts för dylika fall. Det är osäkert huruvida eller — om frågan besvaras jakande — hur långt man vågar utsträcka principen om jämkning på grund av skadelidandes medvållande vid skador utanför integritetskränkningarnas krets.² Liksom den allmänna culparegeln i viss utsträckning torde kunna användas även vid andra skador än integritetskränkningar, måste man dock räkna med att den allmänna medverkansregeln kan utvidgas på liknande sätt. Har skada av åsyftat slag, exempelvis en allmän förmögenhetsskada, uppkommit på grund av brottslig handling, synes man ha viss täckning för en tillämpning av strafflagen 6 kap. 1 § i dess helhet redan i lagbudets avfattning (»Skada, som någon genom brott annan tillfogar — — —»).³ I övrigt lämna varken lag eller motiv någon ledning. Från detta tolkningsproblem, vilket lämpligen bör behandlas inom ramen för en specialundersökning rörande skadeståndsregler överhuvud vid andra skador än integritetskränkningar, bortses i förevarande sammanhang.

¹ Ovan under II: 1 (rekvisit a).

² För gällande svensk rätts del kan man alltså icke uppställa den av POPPMADSEN, Bod I (1933) s. 320, rekommenderade regeln att på det hela taget låta den skadelidandes egen skuld få samma betydelse som vid integritetskränkningar.

³ Jfr KARLGRÉN s. 100 f.

Den allmänna medverkansregelns omfattning är härmed angiven så noggrant som synes vara erforderligt för den följande undersökningen. En ytterligare uppgift kvarstår dock, nämligen att sätta in regeln i dess juridiska miljö genom att belysa förhållandet till närbesläktade regler. Först på så sätt kan man erhålla en rättvisande bild av regelns funktion i rättslivet.

Utomordentligt svårbedömt är *förhållandet mellan de speciella medverkansreglerna och den allmänna medverkansregeln*. Att precisera detta förhållande annat än i samband med undersökningen av de speciella medverkansreglerna är knappast möjligt. Emedan frågan återkommer upprepade gånger i den följande utredningen, synes det dock lämpligt att redan nu göra några allmänna anmärkningar rörande problemställningen.

Reglerna kunna principiellt gestaltas på två olika sätt, nämligen antingen så, att vederbörande speciella medverkansregel får exklusiv tillämplighet, eller så, att vid sidan av den speciella medverkansregeln även den allmänna medverkansregeln blir tillämplig. I den händelse de båda reglerna nära överensstämmer med varandra — d. v. s. gå ut på en reduktion av ersättnings belopp i proportion till den skadelidandes medvållande eller vissa andra såsom relevanta betraktade omständigheter — uppkommer intet spörsmål, eftersom den speciella medverkansregeln då alltid måste tillämpas och därmed uttömmar den allmänna medverkansregeln. Men om de båda reglerna skilja sig från varandra, exempelvis därigenom att enligt den speciella medverkansregeln skadegörarens ansvar helt bortfaller, om den skadelidande varit grovt medvållande, förefinnes onekligen en faktisk möjlighet att subsidiärt tillämpa den allmänna medverkansregeln. Vore den skadelidande ej grovt medvållande utan blott (»normalt») medvållande, skulle man visserligen ej kunna låta ansvaret helt bortfalla men däremot jämka ersättningen i proportion till bl. a. medvållandet.

Skall man då förfara på detta sätt eller skall man utgå från tesen om den speciella medverkansregelns exklusivitet?

Ett generellt svar på denna fråga torde knappast vara möjligt att ge, utan lösningen måste framgå såsom resultat av en *tolkningsoperation* för varje särskilt fall. Skulle skälen för den ena och den andra lösningen väga jämnt, kunde måhända ifrågasättas, huruvida icke den allmänna medverkansregeln i sista hand borde tillgripas. Såsom nyss påpekats torde den allmänna medverkansregeln numera vanligen uppfattas såsom en i botten på hela skadeståndsrätten liggande allmän princip, på vilken man

regelmässigt har att falla tillbaka, om inga särskilda skäl tala däremot. Detta är emellertid något annat än att regeln tillämpas *vid sidan av* en speciell medverkansregel. I förevarande situation synes det därför påkallat att iaktta särskild försiktighet. Man torde ej komma längre än till uppställandet av följande, låt vara föga preciserade, sats: för att den allmänna medverkansregeln skall vara subsidiärt tillämplig erfordras, att inga rättspolitiska skäl av någon betydenhet kunna anses tala *för* en uttömmande reglering av medverkansspörsmålet genom den speciella medverkansregeln och därmed *mot* den allmänna medverkansregelns tillämplighet, dessa skäl må sedan framgå av lagstiftningens förarbeten eller av en självständig ändamålsanalys.¹

I detta sammanhang må även nämnas, att man väl kan tänka sig en samtidig användning av den allmänna medverkansregeln (eller eventuellt en speciell medverkansregel av likartad konstruktion) och en annan jämkningsregel, t. ex. regeln om barns skälighetsansvar enligt strafflagen 6 kap. 6 §. En sådan *kumulering av jämkningsregler* vid bedömningen av ett och samma skadefall förekommer ej sällan i rättstillämpningen² och tar sig därvid vanligen — men icke alltid³ — uttryck i en »dubbel jämkning». Sålunda kan jämkningsregeln A anses föranleda en reducering av skadeståndet till exempelvis $\frac{1}{2}$, men när även jämkningsregeln B är tillämplig reduceras skadeståndet ytterligare till förslagsvis $\frac{1}{4}$.

Till praktiskt sett samma resultat som det, vilket erhålles med hjälp av medverkansregler, synes man ibland kunna komma genom att anlita reglerna om samtycke av den skadelidande. Alldeles tydligt framstår detta förhållande i t. ex. amerikansk rätt. Där säges vanligen, att regeln om »contributory negligence» — enligt vilken den skadelidandes vårdslösa medverkan i princip medför icke jämkning utan totalt bortfall av skadeståndsskyldigheten⁴ — ej är tillämplig för det fall, att skadegöraren ansvarar

¹ Jfr särskilt *NJA 1948 s. 182*.

² Se ur praxis *NJA 1949 s. 171* (strafflagen 6 kap. 6 § och grunderna för bilskadelagen 2 § första st.) samt JustR Beckmans votum i *NJA 1952 A 44* (bilskadelagen 2 § andra st. och regeln om bilägares skyldighet att bära hälften av skadan såsom ägaransvar, nedan s. 166 not 3). Jfr ovan s. 35 med not 3.

³ Jfr med varandra rättsfallen *SvJT 1949 s. 263* och *NJA 1951 s. 550* samt vad som säges därom nedan s. 194.

⁴ I engelsk rätt har däremot denna regel avlösts av en regel om jämkning i proportion till culpagraden genom *The Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945*. Se härom närmare framställningen hos WILLIAMS. Jfr SATZ i UFR 1946 B s. 213 f. Läran om »contributory negligence» har av GREEN i *Northwestern university law review* 47 (1952/53) s. 757 karakteriserats såsom »the cruelest and most indefensible

enligt en fullt strikt ansvarsregel (»strict liability»). Icke desto mindre uppnår man i flertalet sådana situationer ändå ansvarets totala bortfall genom att begagna de särskilda regler rörande samtycke av den skadelidande, vilka sammanfattas under benämningen »assumption of risk».¹ Detta förhållande visar, att det kan finnas anledning att även för svensk rätts del beröra *förhållandet mellan medverkansreglerna och reglerna angående rättsverkan av den skadelidandes samtycke*.

Till en början anses klart, att samtycke vid ansvar enligt den allmänna culparegeln kan utgöra en »grund för rättsstridighetens bortfallande» och på denna väg helt befria skadegöraren från ersättningsansvar.² Detta gäller icke blott samtycke till skada utan även samtycke till *risk* för skada.³ Dock anses samtycke icke under alla omständigheter befria från ersättningsansvar; hur gränserna närmare bestämt skola dras må här lämnas åsido.⁴ Tillerkännes i en konkret situation den skadelidandes samtycke rättslig relevans på antytt sätt, blir resultatet ersättningsskyldighetens totala bortfall. Motsvarande resultat skulle kunna ernås inom den allmänna medverkansregelns ram genom »jämkning till noll»,⁵ om förutsättningarna härför vore uppfyllda, eller genom användning av »doctrines of the common law». I amerikansk rätt mildras dock — liksom förut var fallet i engelsk rätt — regeln om ersättningsskyldighetens totala bortfall genom »the doctrine of the last clear chance» (»last opportunity»), varom se t. ex. PROSSER s. 408 ff. Se vidare betr. olika begränsningar av regeln om »contributory negligence» samt möjligheterna till skadefördelning i amerikansk rätt JAMES i *The Yale law journal* 62 (1952/53) s. 706 ff. och PROSSER i *Michigan law review* 51 (1952/53) s. 465 ff.

¹ Se närmare PROSSER s. 403, 464 ff. ävensom SMITH & PROSSER, *Cases and materials on torts* (1952) s. 569.

² Se härom KARLGRÉN s. 83 f. Vidare må hänvisas till HULT, *Civilrättsliga spörsmål* (1939) s. 63 ff. — Ang. motsvarande företeelse inom straffrätten, se AGGE, *Den svenska straffrätts allmänna del i huvuddrag* (2. h. 1948) s. 198 ff.

³ Huruvida det sagda gäller alldeles oberoende av sättet för vederbörande risks förverkligande i det särskilda fallet är ett spörsmål, som ej kan utredas närmare i förevarande sammanhang.

⁴ Jfr t. ex. HD:s majoritet i *NJA 1951 s. 79* (bandyspel): »I ett bollspel av förevarande art måste deltagarna, även vid träningspel, räkna med vissa risker att skadas, bl. a. genom att bli träffade i ansiktet av höjdbollar. Den som sålunda tillfogats kroppsskada äger i allmänhet icke att av annan deltagare kräva ersättning härför; allenast under särskilda omständigheter finnes utrymme för en på ovarsamhet hos en deltagare grundad rätt till dylikt skadestånd.» — Enligt LEBEE, *Liability for accidents in physical education, athletics, recreation* (1952) s. 12 skulle den amerikanska rättens ståndpunkt kunna sammanfattas så, att deltagarna anses ha samtyckt till de med vederbörande sportgren »normalt» förbundna riskerna.

⁵ Se ovan under III.

dande av medverkansregler av innebörd, att ersättningen helt bortfaller under vissa närmare specificerade omständigheter.¹ Vanligen framgår dock av såväl domsmotivering som övriga omständigheter, vilken metod för ansvarsbefrielse som kommit till användning.

Det är givetvis tänkbart, att ett lämnat samtycke måste antas avse blott en del av den sedermera uppkomna skadan. Antingen kan man måhända hänföra samtycket till en närmare bestämd del av skadan och på så sätt företa en uppdelning av densamma. Eller också är det möjligt, att en avgränsad del av skadan icke låter sig utpekas såsom objekt för samtycket men att detta dock kan anses täcka endast en mindre kvotdel (»ideell andel») av skadan — samtycke anses sålunda i vanliga fall ha relevans blott beträffande lindrig misshandel men ej beträffande svår sådan.² I den mån man väljer lösningen att låta ersättning utgå blott för den del av skadan, vilken icke omfattas av det givna samtycket, blir det praktiska resultatet således snarlikt det, som skulle ha erhållits med hjälp av en medverkansregel angående jämkning. Den valda rättsliga konstruktionen är emellertid uppenbarligen en annan.

Vidare synes ett den skadelidandes samtycke ibland kunna uppfattas såsom medvållande eller i varje fall likställas med sådant vållande med resultat, att skadeståndet jämkas eller helt bortfaller. I detta liksom i övriga fall kan samtycket vara antingen uttryckligt eller tyst. Det torde just i här åsyftade grupp av samtyckessituationer vara särskilt ofta förekommande, att man i den skadelidandes uppträdande intolkar ett tyst samtycke (samtycke på grund av konkludenta handlingar). Omständigheterna i det särskilda fallet böra dock lämna tydligt stöd för antagandet, att samtycke avsetts.³ Metoden att i vederbörande situation på blott svaga grunder intolka ett samtycke kan nämligen leda till föga önskvärda resultat, ej minst på så sätt, att fullt strikt ansvar

¹ Se för exempel på sålunda konstruerade medverkansregler nedan under VII: 3: D—G.

² Se KARLGRÉN s. 84; jfr AGGE, a. a. s. 204 f. och straffrättskommittén i Förslag till brottsbalk (SOU 1953: 14) s. 144, 146.

³ Jfr HD:s majoritet i *NJA 1950 s. 440* (brottning på lek): »Av utredningen framgår visserligen, att A allenast på lek fattat tag i L och sökt lägga honom på marken; utredningen tyder vidare närmast på att L även uppfattat A:s handgriplighet såsom åsyftande lek. Omständigheterna kunna däremot icke — särskilt om hänsyn tages till att händelseförloppet utspelats på ytterst kort tid — anses utvisa, att jämväl L, som är nära 30 år äldre än A, varit villig att inlåta sig på brottningen eller att A haft fog för att antaga detta.»

kommer att jämkas eller bortfalla i lägen, för vilka detsamma egentligen avpassats.¹ Ett fingerat samtycke kommer i själva verket, därest det tillägges ansvarsupphävande verkan, att innebära ett särskilt komplicerat sätt att uttrycka den valda rättsregeln på. Man ställer sålunda först upp en från början såsom alltför vidsträckt ansedd rättsregel och inskränker därefter densamma med hjälp av samtyckeskonstruktionen. En sådan rättslig teknik torde kunna ge anledning till kritik.²

Ett exempel på jämkning vid samtycke erbjuder rättsfallet *NJA 1949 A 129 = FFR 1949 s. 264*, där en femtonårig gosse under lek med slangbåge träffade en av lekkamraterna, en tolvåring, i ögat med en kullagerkula, varvid ögat skadades.³ HovR uttalade i sin dom bl. a., att då den skadade gossen själv inlåtit sig i leken — vilken enligt vad han bort förstå i och för sig innebar risk för skada och till vilken för övrigt han jämte en annan pojke syntes ha tagit initiativet — HovR funne, att honom tillkommande skadestånd skäligen borde jämkas till hälften av skadans belopp. HD:s majoritet fastställde HovR:s dom. Enligt JustR Beckman kunde den omständigheten, att den skadelidande gossen frivilligt inlåtit sig i leken, icke beta honom rätt till skadestånd i större mån än HovR angivit eller så att skadeståndet jämkades till hälften av skadans belopp. JustR Regner fann ersättningsskyldighet icke kunna åläggas skadegöraren, men överröstad härutinnan var han beträffande skadeståndet ense med övriga ledamöter. Samtliga JustR synas alltså ha varit eniga i jämkningsfrågan. Avgörande torde ha varit just den skadelidandes tysta samtycke, som ligger däri, att han frivilligt inlåtit sig i leken. I allt fall är det blott denna omständighet, vilken uttryckligen nämnes såsom domsmotivering på denna punkt. Härvid torde samtycket icke i och för sig ha ansetts utlösa jämkningseffekten, utan denna har ernåtts först därigenom, att samtycket ansetts utgöra medvållande.⁴

¹ Jfr Trafikskadeansvar s. 269 ff. (»principen om solidarisering med faran»).

² Jfr JAMES i *The Yale law journal* 61 (1952) s. 141 f., 162 och 168. — En härom erinrande rättsteknisk metod möter exempelvis i strafflagen 21 kap. 7 § jfrd med 11 § andra st. ävensom 22 kap. 4 och 7 §§ jfrda med 10 § andra st. Jfr ECKHOFF, *Rettsvesen og rettsvitenskap i U. S. A.* (1953) s. 150, där »assumption of risk»-regeln karakteriseras såsom en partsviljefiktio.

³ Ang. verkan därav, att den medvållande var underårig, se de inledande anmärkningarna ovan under II: 2.

⁴ Så tolkas rättsfallet synbarligen även av N. BECKMAN, *Barns skadeståndsskyldighet* (1950) s. 22 f. och i *TfR* 1950 s. 293. Det erinras om att JustR Beckman själv deltog i avgörandet.

Slutligen kan samtycket tillerkännas relevans inom ramen för medvållandebedömningen såsom ett bland flera culpamoment. Samtycket kommer då icke längre att inta den centrala ställning som i närmast föregående typsituation. I *NJA 1908 s. 209* angående florettfäktning mellan två unga män jämkades skadeståndet jämlikt strafflagen 6 kap. 1 § andra p. på grund av den skadelidandes medvållande. Det förefaller troligt, att den skadelidandes frivilliga deltagande i fäktningen blott utgjort en av flera olika omständigheter (exempelvis underlåtenhet att bära fäktmask), vilka tillsammans ansetts konstituera medvållande. Är detta antagande riktigt, skulle alltså samtycket här blott ha spelat en periferisk eller i varje fall mera underordnad roll vid medvållandebedömningen.¹

Samtycke av den skadelidande kan tydligen få rättsverkningar, vilka nära överensstämmer med de till olika medverkansregler anknutna. Undersökningen av medverkansreglerna kan emellertid ej utsträckas till att omfatta även samtyckets skadeståndsrättsliga betydelse utan begränsas med avseende på samtyckessituationer till de fall, där samtycket konstruerats såsom medverkan, exempelvis medvållande. Med nu gjorda, kortfattade anmärkningar har endast åsyftats att belysa, hur de rättsliga perspektiven i själva verket vidga sig utöver det område, till vilket den följande framställningen begränsats.

I förevarande sammanhang torde det vidare vara nödvändigt att i korthet precisera även *förhållandet mellan skadeståndsrättsliga och straffrättsliga medverkansregler*. Därvid är att märka, att en motsvarighet till reglerna om skadelidandes medverkan är sällsynt i straffrätten, där ett otillbörligt uppträdande av den genom brottet kränkte endast undantagsvis tillåtes inverka på straffansvaret.²

Det synes i klarhetens intresse vara lämpligt att här ta sikte på medverkan ej blott av den skadelidande själv utan även av andra personer (*samverkan* mellan flera skadegörare).³

I den mån jämlikt den allmänna strafflagen *straffbar medverkan* till brottslig skadegörande handling föreligger, inträder ska-

¹ Annan mening troligen N. BECKMAN, a. st.

² Såsom exempel må anföras reglerna om nödvärns- och nödexcess samt bestämmelsen i strafflagen 14 kap. 3 § andra st. (jfr 1734 års lag, missgärningsbalken 28 kap. 5 §). Jfr vidare resonemangen ang. culpakompensation i vissa straffrättsliga sammanhang. Se t. ex. STERZEL, Bidrag till läran om bedrägeribrottet (1919) s. 163 ff., 193.

³ Jfr ang. det nära sambandet mellan samverkan och medverkan vad som sagts ovan under I: 5.

deståndsansvar enligt den för svensk rätt grundläggande regeln, att brottslig handling medför skadeståndsansvar.¹ Gärningsmannen och den medverkande bli alltså solidariskt ansvariga gentemot den skadelidande (strafflagen 6 kap. 5 §), varefter ansvaret fördelas mellan dem enligt reglerna för flera skadegörares inbördes ansvar (*NJA 1937 s. 264*). Har den skadelidande själv på straffbart sätt medverkat till sin egen skada, måste i överensstämmelse med det sagda jämkning av skadeståndet inträda; jämkningen grundar sig då på en direkt tillämpning av regeln i strafflagen 6 kap. 1 § andra p.

Beträffande straffbar medverkan till skada genom specialstraffrättsliga brott kan motsvarande resultat i fråga om flera skadegörares ansvar erhållas antingen på grund av en särskild medverkansregel i den specialstraffrättsliga författningen eller genom en analogisk tillämpning av den allmänna strafflagens medverkansregler. En annan sak är, att det ej sällan kan vara tveksamt, huruvida en analogisk tillämpning av sistnämnda regler skall anses tillåten eller ej.² I fråga om straffbar medverkan av den skadelidande själv måste den allmänna medverkansregeln anses tillämplig.³

Slutligen uppkommer frågan, hur det i skadeståndsrättsligt hänseende ställer sig med *icke straffbar medverkan* till brottslig skadebringande handling. I denna fråga torde klarhet råda så långt, att någon parallellitet mellan straff- och skadeståndssanktionerna knappast kan antas.⁴ Denna ståndpunkt bekräftas av HD:s avgörande i målet *NJA 1947 s. 282*, där en person visserligen ansågs ha medverkat till förskingring på icke straffbart sätt men detta till trots ålades ersättningsskyldighet för den genom brottet uppkomna skadan, enär han måste ha haft skälig anledning anta, att gärningsmannen saknade rätt att förfoga över den förskingrade egendomen.

¹ I förbigående må påpekas, att denna hopkoppling av straff- och skadeståndsansvar kan föra till egendomliga resultat. Sålunda åstadkommer en förändring av de straffrättsliga reglernas räckvidd omedelbart motsvarande förändring av skadeståndsansvarets utsträckning, trots att denna effekt vid en särskild ändamålsanalys måhända icke skulle befinnas önskvärd. Man möter här ett skadeståndsrättsligt problem av grundläggande natur, men eftersom det icke synes behöva analyseras närmare för den fortsatta undersökningen lämnas det här åsido.

² Se ang. detta problem särskilt *straffrättskommittén* i Förslag till brottsbalk (SOU 1953: 14) s. 363 ff. Jfr THORNSTEDT, Om företagaransvar (1948) s. 66 ff.

³ Jfr ovan s. 54.

⁴ Jfr WINROTH s. 99, 305.

Hur gränserna för straffbarhet och ersättningsskyldighet närmare besett förhålla sig till varandra kan däremot vara osäkert. Å ena sidan skulle kunna hävdas, att man alltid måste räkna med ersättningsskyldighet för personer, som så att säga ej stå närmast skadan i egenskap av direkta skadegörare, så snart skadan framstår såsom adekvat i förhållande till den medverkande handlingen.¹ Detta innebär tydligen, att ramen för skadeståndssanktionen göres utomordentligt vid i förhållande till straffsanktionen. Å andra sidan kunde möjligen stadgandet i strafflagen 6 kap. 5 §, jfrt med den äldre formuleringen av stadgandet,² uppfattas som en maning till försiktighet vid utsträckandet av skadeståndsansvaret för icke straffbar medverkan till brott.³ Om man ansluter sig till sistnämnda uppfattning, intar man en betydligt mera reserverad hållning gentemot möjligheten att ersättningsbelägga medverkanshandlingar, vilka ej äro straffbara. Gemensamt för de båda alternativen tycks vara, att de straffrättsliga medverkansreglerna få betydelse antingen så, att de modifieras av skadeståndsprinciper vid avgörandet av skadeståndsprågan, eller så, att de straffrättsliga reglerna anses minska de skadeståndsrättsliga reglernas räckvidd.

I avsaknad av klara och vägledande uttalanden i lagstiftningsförarbeten och rättstillämpning torde man dock finna de starkaste skälen tala för att vid bedömningen helt koppla bort de straffrättsliga reglerna och sålunda lösa problemet genom en följdriktig tillämpning av allmänna skadeståndsrättsliga regler.⁴ Om någon annan än den skadelidande genom icke straffbar medverkan bidragit

¹ Adekvanssynpunkten har starkt betonats av prof. SEVE LJUNGMAN i ett den 23 september 1952 dagtecknat utlåtande i mål mellan direktören Bengt Svartz, å ena, samt Svedia Dental-Industri AB och direktören E. Nordin, å andra sidan, ang. intrång i svenska patentet nr 126 006 (målet vid nämnda tidpunkt anhängigt vid Stockholms RR). Adekvanssynpunkten har dock därvid anförts inom ramen för en bedömning enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer (jfr strax härnedan i texten). Här behandlade problem uppkommer på patenträttens område efter 1944 års lagändring av KF 16 maj 1884 angående patent 19 § (för straff kräves uppsåt, varemot skadeståndsskyldighet inträder redan vid oaktsamhet). I utlåtandet behandlas även det i detta sammanhang intressanta rättsfallet *NJA 1947 s. 692*.

² Närmast föregående lydelse (enligt lag 12 juni 1942): »Hava flere i brott tagit sådan del, som i 3 kap. 1, 3, 4, 5, 6 eller 7 § sägs; svare de, en för alla och alle för en, till skadestånd.»

³ Ett sådant argument kan möjligen tillerkännas egentlig slagkraft vid skador utanför integritetskränkningarnas krets. Jfr HELLNER, *Regressrätt* s. 21, vars framställning angår medverkan till s. k. försäkringsbedrägeri. Det erinras om att sådana skadefall icke behandlas i föreliggande arbete.

⁴ Jfr WINROTH, a. st., och LJUNGMANs nyss anf. utlåtande.

till realiserandet av en skada genom brottslig handling, bör han då anses ersättningsskyldig, i den mån samtliga rekvisit för skadeståndsansvar äro uppfyllda med avseende på den medverkande; denne bör alltså behandlas såsom skadegörare, och ersättningsansvaret får sedan fördelas mellan honom och den brottslige gärningsmannen i enlighet med reglerna om flera skadegörares inbördes ansvar. Är det den skadelidande själv, som medverkat genom icke brottslig handling, bör på motsvarande sätt den honom tillkommande ersättningen jämkas, i den händelse rekvisiten för den i vederbörande fall tillämpliga skadeståndsrättsliga medverkansregeln äro uppfyllda. Med denna tolkning tilläggas de skadeståndsrättsliga reglerna just den räckvidd, som de däri ingående rekvisiten ge vid handen, varken större eller mindre. Bedömningen grundas helt på skadeståndsrättsliga regler om ersättningsskyldighetens inträde resp. skadelidandes medverkan — icke i något avseende på straffrättsliga regler om medverkan. Detta har betydelse för den föreliggande framställningen. En konsekvens av här hävdade uppfattning blir nämligen, att man vid en undersökning av reglerna om skadelidandes medverkan helt kan lämna de straffrättsliga medverkansreglerna åsido. Ej heller behöver man då göra någon åtskillnad mellan brottslig och icke brottslig medverkan.

SAMMANFATTNING

På detta stadium av undersökningen synes det vara lämpligt att göra en tillbakablick och i största korthet sammanfatta några hittills vunna resultat.

Till grund för den allmänna medverkansregeln ligger ett flertal olika synpunkter. Av dessa torde man särskilt ha att räkna med kausalitetsmotiveringar, preventionssynpunkten och sambandet med culparegeln, men även andra synpunkter kunna spela in. Deras vikt är emellertid icke alltid densamma utan växlar alltefter skadesituationen. Ibland är den ena och ibland den andra synpunkten övervägande. Vid arbetsgivares ansvar gentemot medvållande anställd kan — för att ta blott ett exempel — preventionssynpunkten ej sällan träda i bakgrunden och därigenom bidra till en mera välvillig inställning mot den medvållande, under det att samma synpunkt torde tilläggas större betydelse för det fall, att en medvållande cyklist skadas av en vållande cyklist. Att reducera ändamålen till en enda konstant synpunkt torde därför icke låta sig göras.

Den allmänna medverkansregeln är uppbyggd av flera olika rekvisit, vilka osökt påminna om rekvisiten enligt den allmänna culparegeln. Dessa kunna dock ingalunda sägas ha oförändrade överflyttats till den allmänna medverkansregelns område. I två avseenden förekomma nämligen avvikelser. Dels uppställs ett särskilt krav på samband mellan den av den skadelidande förorsakade skadliga effekten och den av skadegöraren orsakade skadan, dels har begreppet medvållande i vissa hänseenden utformats annorlunda än vållandebegreppet. Med tanke härpå måste den allmänna medverkansregeln sägas redan på rättsfaktumsidan förete ett i jämförelse med culparegeln delvis självständigt innehåll.

Den rättsföljd, som förbundits med rättsfakta enligt den allmänna medverkansregeln, har i lagtexten blott beskrivits såsom en skälighetsjämknings. I rättstillämpningen har denna hänvisning till skäligheten uppfattats så, att man i första hand skall jämföra graden av culpa på vardera sidan och med ledning därav fördela

skadan, men även andra omständigheter kunna beaktas. Ej sällan utnyttjas jämkningsskalans ändpunkter på så sätt, att man antingen helt underlåter att jämka eller också »jämkar till noll». Rationaliseringen av skälighetsbedömningen stöter på betydande svårigheter och kan icke genomföras annat än i ganska begränsad utsträckning.

Med avseende på den allmänna medverkansregelns omfattning har nämnts, att regeln närmast är avsedd att tillämpas inom ramen för den allmänna culparegeln. Av intresse för den följande undersökningen är, att regeln trots detta anses möjlig att begagna även vid fall av ansvar utanför culparegeln, om ej särskilda skäl i vederbörande typfall skulle visa sig tala däremot.

Härmed slutförda undersökning av den allmänna medverkansregeln har främst åsyftat att skapa den nödvändiga basen för utredningen i andra avdelningen av detta arbete. Medverkansproblemen vid ansvar utanför culparegeln ha nämligen oftast diskuterats och lösts med utgångspunkt från den allmänna medverkansregeln. Nu beskrivna ändamålssynpunkter, jämkningsmetoder o. d. kunna därför väntas återkomma även i nästa avdelning. Men man bör räkna med att även åtskilliga nya omständigheter och nya problem tillkomma.

Andra avdelningen

SKADELIDANDES MEDVERKAN
VID ANSVAR UTANFÖR CULPAREGELN
PÅ ÅTMINSTONE ENA SIDAN



PROBLEMSTÄLLNINGEN

Av utredningen i första avdelningen torde framgå, att den allmänna medverkansregeln är miljöbunden och därför känslig för miljöväxling. En sådan har som bekant inträffat genom att culparegeln särskilt på grund av den industriella och kommunikationstekniska utvecklingen befunnits otillräcklig och kompletterats med ett flertal utöver nämnda regel skärpta ansvarsformer, s. k. strikt eller *skärpt skadeståndsansvar*. Denna utveckling har skett efter två linjer: man kan iaktta dels en dold utveckling och dels en öppet redovisad utveckling.

Vad den förstnämnda beträffar har denna tillgått så, att den fordrade aktsamhetsgraden höjts. I den mån denna skärpning nått en orimlig intensitet, glider man över till den fingerade culpans område och befinner sig därmed utanför den klassiska culparegeln.¹ Vare sig man höjer aktsamhetsstandarderna eller fingerar culpa, håller man sig dock formellt inom ramen för culpabegreppet, låt vara att gränserna för detsamma tänjts och innehållet sålunda förändrats. Det formella fasthållandet vid culpaansvaret medför, att den till detta ansvar knutna medverkansregeln vanligen låter sig tillämpas utan särskilda, på denna utvidgning av regelns tillämpningsområde beroende komplikationer, om man bortser från den besvärliga jämförelsen mellan en skadegörarens fingerade culpa och en medverkande skadelidandes bevisade culpa.²

¹ När såsom culpöst klassificeras ett handlingssätt, vars skadebringande resultat praktiskt taget icke går att undvika, betecknas en dylik culpa i denna framställning såsom fingerad. Det saknar nämligen mening att klassificera handlingssättet såsom culpöst (skärpningen av aktsamhetsgraden når en orimlig intensitet), därest man ej genom att sanktionsvägen inskrida mot detsamma kan tänkas motverka skadegörelsen på så sätt, att folks handlingsvanor förändras i riktning mot handlingsalternativ, vilka icke medföra skada (ett sådant alternativ saknas alltså vid fingerad culpa, men handlingssättet är ändock icke förbjudet av rättsordningen). KARLGRÉN s. 144 not 1 synes begagna ett vidsträcktare begrepp culpafiktio.

² Det sagda gäller naturligen även för det motsatta fall, att jämförelsen avser skadegörarens bevisade vållande och den skadelidandes fingerade medvållande. Man kan f. ö. ifrågasätta, om det överhuvud är möjligt att med begagnande av någon annan måttstock än det rena godtycket väga fingerad culpa mot bevisad

Betydligt allvarligare svårigheter ha uppkommit i anledning av den öppet redovisade utvecklingen till ansvarsformer, vilka skärpts utöver culparegeln. Den efter culparegeln avpassade allmänna medverkansregeln kan naturligen icke utan friktion placeras in i helt ny omgivning.¹ Delvis har man löst de uppkommande svårigheterna genom att lagstiftningsvägen införa vissa *speciella medverkansregler*, vilka skola uppmärksammas i det följande. Men i stor utsträckning har praxis ställts inför uppgiften att utan lagstiftarens ledning söka åstadkomma ett funktionsdugligt system av speciella medverkansregler. Avsikten med den följande framställningen är att belysa dessa lagstiftningens och rättstillämpningens lösningsförsök ävensom de problem, vilka uppkomma i detta sammanhang.

Som redan antytts bildar det skärpta ansvaret ingalunda en enhetlig ansvarstyp utan innefattar flera olika ansvarstyper (ansvarsformer).² Det gemensamma för dessa är, att de samtliga innebära en skärpning av ansvaret utöver den traditionella culparegeln; vad som skiljer dem åt är, att skärpningen går mer eller mindre långt. Gränserna mellan de olika fallen äro dock synnerligen vaga. Detsamma gäller beträffande gränsen mellan å ena sidan culpaansvaret och å andra sidan det skärpta ansvaret, emedan tekniken att arbeta med culpafiktio och presumerad culpa gör övergången utomordentligt mjuk. Det riktigaste torde därför vara att beskriva ansvarssystemet såsom en sammanhängande skala, vars båda ändpunkter utgöras av culpaansvaret (ansvar för egen bevisad culpa) och det fullt strikta ansvaret.³ Detta hind-

culpa. I den mån båda parter svara för fingerad culpa, förefaller avvägningsproblemet däremot enklare, eftersom i sådant fall en hälftindelning av skadan synes ligga nära till hands. — När det talas om »bevisad» eller »styrkt» culpa, är detta strängt taget ett inexact uttryckssätt. Det som måste vara styrkt i målet är icke själva vållandet utan de olika fakta, varpå domstolen kan grunda sitt culpaomdöme. Har man gjort detta förhållande klart för sig, synes dock uttrycksättet utan olägenhet kunna begagnas för att undvika vidlyftiga omskrivningar.

¹ Jfr t. ex. HVINDEN i TfR 1940 s. 375 f.

² Framställningen bygger här på Trafikskadeansvar s. 48—50. Systematiken, vilken givetvis kan varieras efter behov, har dock anpassats efter syftet med förevarande specialundersökning.

³ Till undvikande av missförstånd må framhållas, att den valda bilden endast avser att illustrera ansvarets utformning med hänsyn till culparekvisitets ställning, d. v. s. den gradvisa uttunnningen av detta rekvisit ända till totalt bortfall vid fullt strikt ansvar. Ansvarets omfattning beror emellertid även av andra omständigheter. Sålunda kan från det fullt strikta ansvaret undantas vissa skador, exempelvis genom force majeure uppkomna (se strax härnadan i texten). Vidare kunna de ansvars-situationer, vilka en viss skadeståndsrättslig ansvarsregel har i sikte, vara så speciella

rar dock icke, att det vid behandlingen av skadeståndsrättsliga problem ofta är ändamålsenligt eller t. o. m. nödvändigt att särskålla olika typfall av skårpt ansvar, åven om grånserna i praktiken kunna vara svåra att skånja.

Eftersom de särskålda problem, vilka här skåla behandlas, just sammanhånga med utvecklingen av de nya ansvarstyperna, förefaller det vara lämpligt att lägga dessa ansvarstyper till grund för *systematiseringen av det undersåkta materialet*. Undersåkingen utgår alltså från principen, att skillnaden mellan de olika ansvarstyperna har relevans för lösningen av uppkommande medverkansspårsmål. I vad mån en sådan princip är välgrundad kan bedåmas först efter det att materialet slutgrånskats med anvånndning av nämnda systematik.¹

Genomförandet av den valda systematiken erbjuder onekligen åtskilliga svårigheter. I förevarande sammanhang må särskålt uppmårksammas följande förhållande. När under framställningens gång medverkansproblemen vid en viss ansvarskonstellation — d. v. s. ett konstant förhållande mellan den ansvarstyp, som skadegåraren representerar, och den ansvarstyp, som den skadelidande representerar — sägas ha lösts på det ena eller det andra sättet, kan ett sådant påstående givetvis endast åsyfta det iakttagna låget med hänsyn till åberopade lagstadganden och redovisade råttsfall. Man kan emellertid sällan anta, att detta material täcker eller ens avsetts att täcka samtliga inom ramen för vederbårande ansvarskonstellation tänkbara skadefall. Tvårtom måste man stånndigt råkna med möjligheten att lagstiftning och råttspraxis komma att lösa andra situationer inom vederbårande ansvarskonstellation ån de direkt bedåmda på ett avvåkande sätt. Denna allmånna reservation måste dårför hela tiden underförstås.

Vid undersåkingen av medverkanssituationerna torde man lämpligen kunna särskålla i följande schema redovisade huvudgrupper av skårpt ansvar. Dessa åro visserligen icke fullt enhetliga men sammanhållas av vissa våsntliga gemensamma karaktéristika.

och relativt sällan förekommande, att regeln på grund dårav endast får ett starkt begrånset tillåmpningsområde (så exempelvis järnvågs ansvar för s. k. gnistkastning av lokomotiv). Ytterligare kan ansvaret begrånas genom regler om vissa maximibelopp för ersåttning o. s. v. Skall man på en gång ta hänsyn till samtliga möjliga metoder att dra upp grånser för det skadeståndsråttsliga ansvaret, får man dårför snarast tänka sig icke *en skala utan en rad olika skalor*, av vilka var och en anses representera sin särskålda begrånsmetod.

¹ En sådan bedåmning skall försåkas nedan under XI: 2.

A. Ansvar utan egen culpa för annans bevisat (eller möjligen fingerat) culpösa handlingar. Denna ansvarsform benämnes i det följande, måhända något oegentligt, *principalansvar*.¹ Så-

¹ Med valet av denna term åsyftas att understryka, att den ansvarige måste svara för andra personers vårdslöshet såsom om han själv varit den vårdslösa personen; han kan alltså ej befria sig från ersättningsansvar genom att själv förhålla sig passiv och i stället åt andra anförtro att utföra de handlingar, vilka sedan visa sig resultera i vårdslös skadegörelse. I denna mening ansvarar han i egenskap av principal för andras handlingar. Termen har i svensk doktrin begagnats av LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 351 ff. («principalens ansvar för skada genom anställds culpa i utomkontraktliga förhållanden»). Mot termen skulle kunna anföras, att den i viss mån leder tanken till ett förhållande »överordnad-underordnad» i gängse mening och till förekomsten av ett arbetsavtal eller i varje fall ett arbetsrättsligt förhållande av något slag. Varken det ena eller det andra är emellertid nödvändigt förbundet med principalansvaret. Särskilt må erinras om bilägares ansvar för förarens culpa, vilket inträder oberoende av om föraren är ägarens underordnade i vanlig bemärkelse resp. hans arbetstagare eller ej. En annan sak är, att i de vanligare skadefallen inom principalansvarets område ett arbetsavtal eller åtminstone ett därmed jämförbart förhållande torde föreligga (jfr a. a. s. 353 f.). Vad i förevarande arbete kallas principalansvar benämnes av KARLGRÉN s. 104 i. f. »arbetsgivaransvar i inskränkt bemärkelse». En sådan terminologi synes i måhända än högre grad fresta till antagande av ett krav på arbetsavtal mellan den ansvarige och den omedelbart handlande. I jämförelse härmed förefaller termen principalansvar vara något mera neutral. En tänkbar benämning på ansvar utan egen culpa för annans culpa vore företagaransvar. Mot denna term talar emellertid, att den ansvarige ingalunda behöver vara företagare i det vanliga språkbrukets mening, d. v. s. driva en rörelse. Ägaren av en privatbil kan ej sägas driva rörelse med densamma men ansvarar ändå för bilförarens culpa. Vidare synes även denna term ha en viss arbetsrättslig färgning. Ytterligare må framhållas, att den i modern svensk straffrättsdoktrin använda termen företagaransvar synes vara vidsträcktare än motsvarande skadeståndsrättsliga benämning avsetts att vara. Se närmare THORNSTEDT, Om företagaransvar (1948) s. 96 ff. En betydande överensstämmelse föreligger dock såtillvida, att det straffrättsliga företagaransvaret i likhet med det skadeståndsrättsliga principalansvaret åtminstone vanligen »kan sägas utlösas av biträdens eller medarbetares handlande», a. a. s. 97 (kurs. orig.). Med hänsyn till att ingen av de nu diskuterade termerna förefaller helt lyckad, hade det kanske varit skäl att göra terminologien mera precis genom att i varje sammanhang skriva ut frasen »ansvar utan egen culpa för annans culpa». Denna metod har dock ansetts böra undvikas på grund av dess otymplighet och det önskvärda i att vid den följande undersökningens genomförande ha tillgång till en någorlunda smidig term för ifrågavarande företeelse. — Ett viktigt problem på principalansvarets område är, huruvida den omedelbart skadevållande själv måste kunna dömas till ansvar enligt den allmänna culparegeln för att principalansvaret skall utlösas eller om man kan nöja sig med att den skadevållande objektivt sett avvikit från det i en viss grupp eller i vissa grupper av samhällsmedlemmar faktiskt iakttaga handlingsmönstret eller från det av domstolen såsom önskvärt ansedda handlingsmönstret (den omedelbart handlande var kanske sinnessjuk och därför icke ansvarig enligt den allmänna culparegeln). En ytterligare lösningsmöjlighet är att närma den förra ståndpunkten till den senare därigenom, att förekomsten av ett »felaktigt» handlingssätt anses grunda en motbevisbar presumtion för att

dant ansvar förekommer i ett flertal olika former, vilka skilja sig från varandra genom att kretsen av culpöst handlande personer, för vilka principalen alltså ansvarar, gjorts snävare eller vidare (t. ex. endast driftsledning, därutöver arbetare men blott på särskilt riskfyllda poster, samtliga anställda eller personer även utanför de anställdas kategori).

B. Till en grupp kan man sammanföra

1. ansvar för egna presumerat culpösa handlingar och
2. ansvar utan egen culpa för annans presumerat culpösa handlingar.

Såsom gemensam term för dessa ansvarsformer användes »ansvar för presumerad culpa» eller kortare *presumtionsansvar*.¹ Inom ramen för detta ansvar finnes dock den rättstekniska möjligheten att skapa ett flertal varianter genom att förläna vederbörande presumtioner om culpa olika styrka och utformning.² Beträffande ansvar för annans presumerat culpösa handlingar (2) består ytterligare samma möjlighet att variera ansvarets omfattning som vid principalsansvar, nämligen att bestämma kretsen av personer, för vilkas handlande man ansvarar, snävare eller vidare.

C. Ansvar helt utan culpa, varav principiellt två former kunna förekomma, nämligen

1. ansvar för egna icke-culpösa handlingar samt
 2. ansvar utan egen culpa för annans icke-culpösa handlingar.
- Dessa båda ansvarsformer sammanfattas här under beteckningen *fullt strikt ansvar*.³ Även detta ansvar kan ytterligare

samtliga förutsättningar för talan gentemot skadevällaren om skadestånd enligt culpapregeln föreligga (jfr Trafikskadeansvar s. 176 f.). Från nu antydda problemkomplex bortses helt i föreliggande framställning.

¹ Denna term avser att framhålla, hurusom de omständigheter, vilka anses konstituera skadegörarens eller hans »underlydandes» culpa, icke behöva bevisas utan i stället presumeras. Däremot får termen ej uppfattas så, att skadegörarens ansvarighet eller förefintligheten av något annat rekvisit skulle presumeras, exempelvis förefintligheten av den skadliga effekten (regler om skadepresumtion äro ytterligt sällsynta i svensk rätt, jfr SOU 1951: 27 s. 652 f.).

² Sagda möjlighet har i betydande utsträckning använts i fransk rätt. Se härom t. ex. BECQUÉ i *Revue trimestrielle de droit civil* 1952 s. 309 ff. Belysande är vidare framställningen hos BLANC, *La responsabilité des parents* (1953) nr 18 ff., 82 ff. Jfr LUNDSTEDT, *Strikt ansvar I* s. 34 ff., särskilt s. 99—105. Se för ett annat exempel på olika utformade presumtioner *Trafikskadeansvar* s. 253.

³ Denna ansvarstyp torde motsvara vad av KARLGREN s. 105 överst benämnes »rent företagaransvar». Ibland användas även termen »rent strikt ansvar» eller »helt strikt ansvar». Den i förevarande undersökning använda termen »fullt strikt ansvar» får givetvis ej tydas därhän, att full ersättning skulle utgå. Huruvida så skall vara fallet eller icke avgöres med stöd av reglerna om skadevärdering och jämkning.

varieras genom att vissa skadefall undantas från ersättningsplikt, exempelvis på grund av force majeure uppkomna skador. Så har skett i lagen 27 juni 1902 innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar (*el-lagen*) 4 § andra st. I fråga om ansvar för annans icke-culpösa handlingar (2) är slutligen att märka den förut berörda variationsmöjlighet, som består i att kretsen av personer, för vilkas handlande ansvaras, göres snävare eller vidare.

I fråga om de fall, i vilka en person ansvarar för en annan persons (bevisat culpösa, presumerat culpösa eller icke-culpösa) handlingar, bör man uppmärksamma, att denne andre person kan vara mer eller mindre nära knuten till den ansvarige eller också utgöra en s. k. självständig företagare. När ansvar för dylika företagare skall inträda, är en komplicerad fråga, till vilken saknas möjlighet att ta ställning inom ramen för denna undersökning.¹ Där ansvar faktiskt konstitueras, förefalla emellertid uppkommande medverkansproblem i huvudsak överensstämma med dem, som uppkomma vid ansvar för en till den ansvarige närmare knuten person. Någon särskild utredning av medverkansspörsmålen vid ansvar för självständiga företagare kommer icke att verkställas i det följande.

Med hänsyn till ansvaret för annans handlingar kommer termen skadegörare att i fortsättningen beteckna icke blott en person, som genom eget handlande orsakar skada, utan även en person, som så att säga orsakar skada genom någon annan person, för vilken han ansvarar. Genom detta uttryckssätt undvikas vidlyftiga omskrivningar på varje särskild punkt i syfte att täcka även ifrågakommande ansvarssituationer.

När den skadelidande själv svarar enligt en skärpt ansvarsregel, kan ifrågasättas att tillmäta även *icke-culpös medverkan* till skadan betydelse med avseende på ersättningen, nämligen om förutsättningarna för skadeståndsskyldighet på hans sida föreligga eller i princip skulle ha förelegat, därest skada under i övrigt oförändrade omständigheter drabbat även skadegöraren eller någon utomstående.² Innanför undersökningens område måste därför dras också sådana fall av icke-culpös medverkan. Ett ytterligare skäl

Dessa ha i princip ingenting att göra med förutsättningarna för ansvarets inträde, varpå den i schematisk form uppställda klassificeringen av ansvarstyperna grundar sig.

¹ Se närmare särskilt LEJMAN i Skadeståndsrättsliga spörsmål (1953) s. 89 ff.

² I sällsynta fall kan möjligen ifrågakomma att icke ens fasthålla härvid, se nedan s. 146 f.

härför är, att möjligheten av en rigorös bedömning av medvållandet kan medföra, att gränsen mellan culpös och icke-culpös medverkan förskjutes på samma sätt som culpaansvar genom en sträng culpabedömning — innefattande såväl en mycket kraftig höjning av aktsamhetsstandarderna som culpafiktion — kan glida över på vad som anses eller åtminstone kan anses tillhöra det skärpta ansvarsområde. Ett och samma skadefall kan därför i praktiken komma att bli bedömt på än det ena och än det andra sättet.

Av det hittills sagda torde framgå, att medverkansproblem av antytt slag kunna uppkomma genom att skärpt ansvar åvilar antingen skadegöraren eller den skadelidande eller också båda två samtidigt. Vad beträffar skadegöraren innebär det givetvis intet självständigt problem att bestämma den ansvarstyp, under vilken han skall anses lyda. Denna fråga är i själva verket löst redan innan man skrider till avgörande av medverkansspörsmålet.¹ Ej heller i fråga om den skadelidande uppstår någon tvekan i detta avseende för det fall, att den skadelidande vid samma tillfälle och på ett ansvarsutlösande sätt i sin tur — själv eller genom någon person, för vilken han ansvarar² — tillfogat skadegöraren skada, s. k. ömsesidig skadegörelse. Även här måste man nämligen redan på ett tidigare stadium ha hänfört den skadelidande under en bestämd ansvarsregel, emedan han även skall behandlas såsom skadegörare. Ett annat är läget däremot för det återstående fall, att en person tillfogats skada utan att samtidigt själv skada sin motpart; föreliggande framställning tar i främsta rummet sikte just på denna situation.³ Det blir då aldrig anledning att tillämpa en skadeståndsrättslig ansvarsregel på den skadelidande. Under sådana omständigheter kan man knappast säga, att den skadelidande »bär» något som helst ersättningsansvar eller att det »åvilar» honom ansvar. Att låta frågan, huruvida man vid lösningen av medverkansproblem skall ta hänsyn till den skadelidandes ansvarstyp, bero av en så slumpartad omständighet som att den skadelidande vid samma tillfälle och på ett ansvarsutlösande sätt tillfogat sin

¹ Den *in concreto* tillämpade ansvarsregeln är enligt denna uppfattning utslagsgivande. Om en skadegörare dömts ersättningsskyldig jämlikt culparegeln, torde det sakna betydelse, att han kunde ha dömts ansvarig redan enligt en regel om skärpt ansvar.

² I överensstämmelse med vad nyss sagts ang. begreppet skadegörare avses med uttryck av typen »den skadelidande orsakar skada för motparten» att täcka även det fall, att den skadelidande orsakar skada icke själv utan så att säga genom någon annan, för vilken han ansvarar.

³ Ang. fall av ömsesidig skadegörelse, se nedan under X.

skadegörare en skada förefaller emellertid vara föga rationellt. Veterligen har ej heller en lösning efter denna linje ansetts lämplig. Om man därför väljer den motsatta ståndpunkten, att hänsyn till den skadelidandes ansvarstyp skall tas även när den skadelidande själv icke varit ansvarig skadegörare, ställes man inför *problemet, hur man skall bestämma den ansvarstyp, under vilken den skadelidande skall anses lyda.*

Ur det rättsfallsmaterial, som finnes redovisat i det följande, synes man icke kunna utläsa, att detta bestämmande av ansvarstypen ansetts bereda några egentliga svårigheter. Det tycks förhålla sig så, att resultaten i praktiken vanligen uppfattas såsom självfallna. Om en bilist skadar en cyklist, hänför man den sistnämnde omedelbart under den allmänna culparegeln utan att reflektera över hur detta resultat erhållits. Svårare blir saken genast, om den skadelidande i sig kan tänkas förena flera alternativa ansvarsregler. Om ett lokomotiv förorsakar skada genom s. k. gnistkastning, inträder fullt strikt ansvar enligt järnvägsskadelagen 5 §; om samma lokomotiv kolliderar med en bil vid en plankorsning, inträder däremot principalansvar enligt samma lag 6 § första st. På motsvarande sätt kan ägare av hemdjur bli ansvarig för av djuret orsakade skador jämlikt den fullt strikta ansvarsregeln i ägofredslagen 47 §, de särskilda bestämmelserna i 1734 års lag byggningabalken 22 kap. 7 och 8 §§ samt den allmänna culparegeln. Innehavaren av en elektrisk anläggning svarar i allmänhet enligt el-lagen 4 § fullt strikt för skada på person eller egendom men enligt 6 § blott efter en »mildare» ansvarsregel för skada på annan elektrisk anläggning. Ett lokomotiv, ett s. k. hemdjur eller en elektrisk anläggning kan därför ej sägas i och för sig representera en enda bestämd ansvarstyp. Man måste på något sätt bestämma, vilken av tänkbara ansvarsmöjligheter som skall anses relevant.

En sådan bestämning måste tydligen ske genom att man *i det konkreta fallet* undersöker, vilken ansvarsregel som skulle ha tillämpats, om den skadelidande själv vid samma tillfälle förorsakat skada för skadegöraren.¹ Man kommer alltså att röra sig med ett rent *hypotetiskt resonemang*. Detta tillvägagångssätt förefaller i och för sig ej vara märkligare här än i de många andra juridis-

¹ Bestämmandet av den tillämpliga ansvarsregeln torde lämpligen företas *oberoende av eventuellt medvållande av den skadelidande eller någon, för vilken han ansvarar* (observera, att enligt vad som visats ovan under II: 2 medvållande icke alltid måste samtidigt utgöra vållande). I överensstämmelse härmed kommer materialet först sedan det grupperats efter ansvarstyperna att indelas i fall av culpös och fall av icke-culpös medverkan.

ka sammanhang, i vilka man söker hjälpa sig fram med hypotetiska resonemang. Så sker ju exempelvis inom skadeståndsrätten vid kausalitetsbedömningar enligt klassiskt mönster (hade skadan icke inträffat, om den ifrågakommande handlingen tänkes bort?) och vid skadevärdering genom uträknande av differensen mellan resultatet av ett verkligt händelseförlopp och resultatet av ett tänkt händelseförlopp — låt vara att den närmare utformningen av dessa tankschemata kan varieras inom vissa gränser. Även utanför skadeståndsrätten begagnas samma metod ymnigt. I detta sammanhang må det vara nog att peka på förutsättningsläran, där man i viss utsträckning söker ledning i ett bedömande av hur en person skulle ha handlat, om han vid den relevanta tidpunkten (avtalets ingående, testamentets underskrivande o. s. v.) avvetat en viss omständighet.¹

Den särskilda svårigheten vid bestämmandet av den skadelidandes ansvarstyp — varom här är fråga — ligger däri, att den skadelidandes frihet från ersättningsansvar gentemot skadegöraren beror på frånvaron av ett eller flera ansvarsrekvisit, likgiltigt vilket eller vilka. Det kan då ifrågasättas, om man verkligen med fog vid avgörande av medverkansspörsmål kan behandla den skadelidande som om nämnda rekvisit ändock vore uppfyllda. Måhända anses det icke kunna ge upphov till några problem att man fingerar inträdet av en skadlig effekt, men redan detta kan i vissa fall framstå såsom rätt tvivelaktigt. Det kan nämligen tänkas, att den skadelidande i den konkreta situationen ej skulle ha haft någon praktisk möjlighet att tillfoga skadegöraren en skada. En fotgängare, som vid en plankorsning blir överkörd av ett lokomotiv, kan av naturliga skäl icke utan särskilda verktyg e. d. skada den stabila konstruktion, som loket utgör.² Är det under sådana omständigheter lämpligt att anse, att den skadelidande i princip skall lyda under en viss ansvarsregel i förhållande till den skadegörande järnvägen?

Men ej heller de fall, där den skadelidande lätteligen skulle kunna tänkas ge upphov till en skadlig effekt på skadegörarens sida, förefalla odiskutabla. Det är ju på intet sätt säkert, att exempelvis kraven på kausalitet eller adekvans skulle ha ansetts uppfyllda, även om en skada inträffat. Vad berättigar då att handla, som om dessa och samtliga övriga ansvarsrekvisit förelåge? Det hypotetiska resonemanget synes m. a. o. ofta förutsätta, att ej

¹ Se såsom exempel hos VAHLÉN, Formkravet vid fastighetsköp (1951) s. 192 och 202 f. refererade förutsättningsresonemang ur dansk och svensk rätt.

² Se för ett annat exempel det nedan s. 171 not 5 omnämnda tyska rättsfallet.

blott en utan flera okända faktorer fingeras på ganska lösa grunder.

Bestämmandet av den skadelidandes ansvarstyp genom ett hypotetiskt resonemang befinnes alltså vid närmare granskning vara förbundet med avsevärda svårigheter. Detta till trots torde sagda metod erbjuda den enda praktiska möjligheten att sortera in vederbörande under en bestämd ansvarstyp. Och detta är — såsom nyss framhållits — nödvändigt, om man ej vill låta spørsmålet om hänsynstagande till den skadelidandes ansvarstyp bero av en så slumpartad omständighet som att den skadelidande själv vid samma tillfälle och på ett ansvarsutlösande sätt skadat sin skadegörare. Vidare kan det förmodas vara en allmän uppfattning, att fall av ömsesidig skadegörelse och fall av skadegörelse blott på ena sidan böra erhålla en sinsemellan jämn bedömning. Man torde därför vara tvungen att acceptera den här beskrivna metoden i dess tyvärr bristfälliga skick. Härvid synes det emellertid finnas anledning att understryka det problematiska däri, särskilt som bestämmandet av den skadelidandes ansvarstyp i det praktiska rättslivet tycks ha ansetts icke dölja några särskilda svårigheter. Mot en sådan uppfattning måste framhållas, att det tydligen är först med hjälp av förhållandevis djärva hypoteser, som det önskade resultatet kan ernås.

En säregen svårighet uppkommer, i den händelse den skadelidande behandlas såsom medverkande på grund av en annan persons omedelbara handlande, utan att den skadelidande under motsvarande omständigheter skulle ha kunnat bli ersättningsskyldig för den andres handlande. Som exempel kan nämnas, att man låter en blott culpaansvarig skadelidande få finna sig i reduktion av honom tillkommande ersättning på grund av någon »underlydandes» medvållande.¹ Den skadelidande kan då överhuvud ej tänkas bli ansvarig, även om man förutsätter att den »underlydande» icke blott varit medvållande till sin »överordnades» skada utan även själv vållat skada för motparten, vidare att adekvat kausalitet förelegat o. s. v. Vid bestämmandet av den skadelidandes ansvarstyp i sådant fall synes det dock vara lämpligast att hänföra fallet icke till culpaansvar utan till principalansvar, varmed situationen onekligen företer de största likheterna. Frågeställningen blir då, huruvida och — om frågan besvaras jakande — i vilken utsträckning en »underordnads» medvållande kan tillräknas den skadelidande även utanför principalansvarets ram.

¹ Denna situation, vilken förekommer i svensk rättspraxis, behandlas närmare nedan under VII: 1. Se även hänv. nedan s. 82 not 1.

Nu gjorda anmärkningar torde utvisa, att man i den fortsatta undersökningen lämpligen bör använda uttryck som »den skadelidande bär ansvar av viss typ» och »den skadelidande ansvarar enligt en viss ansvarsregel» i synnerligen vidsträckt betydelse. Därunder böra sammanfattas ej mindre än tre olika situationer, nämligen *dels* det fall, att den skadelidande vid ifrågavarande tillfälle — själv eller genom någon person, för vilken han ansvarar — orsakat skada för skadegöraren och därvid ådragit sig ersättningsansvar gentemot denne (ömsesidig skadegörelse), *dels* det fall, att sådan skada visserligen icke orsakats men den skadelidande skulle ha blivit hänförlig under en viss ansvarsregel om skada uppkommit och erforderliga skadeståndsrekvisit i övrigt varit uppfyllda, och *dels slutligen* det fall, att den skadelidande behandlas såsom medverkande på grund av annans omedelbara handlande utan att detsamma med ett motsvarande hypotetiskt resonemang skulle kunna tänkas ådra den skadelidande ersättnings-skyldighet.¹

Beträffande *de speciella medverkansreglernas konstruktion* må redan här framhållas, att denna givetvis icke behöver ske mer eller mindre efter mönster av den allmänna medverkansregeln. Tvärtom kan det utgöra ett bärkraftigt motiv för avvikande konstruktion, att de uppställas just för situationer, där den allmänna medverkansregeln icke visat sig lämplig eller kanske ens funktionsduglig. Sålunda kan det finnas skäl att utbyta jämkningen av ersättningen till vissa bråkdelar mot ansvarets totala bortfall. Och i stället för medvållande kan man antingen helt slopa kravet på culpa eller också skärpa detsamma genom att fordra grovt medvållande eller rent av uppsåtlig medverkan till skadan. Avgörande för valet av regel måste vara de rättspolitiska skälen i varje särskild typsituation. I det följande möta också speciella medverkansregler i högst varierande utformning.

Beträffande tänkbara *rättspolitiska motiveringar för de speciella medverkansreglerna* har redan i slutet av första avdelningen anmärkts, att syften av liknande slag som de med avseende på den allmänna medverkansregeln anförda kunna väntas ligga till grund.

¹ Det sistnämnda fallet skulle väl icke i och för sig behöva föras in under det i fortsättningen begagnade uttrycket »den skadelidande bär ansvar av viss typ»; man kunde ändock behandla fallet i det sammanhang, man funne lämpligast. I klarhetens intresse har det emellertid syntts mest ändamålsenligt att i fråga om bestämningen av den skadelidandes ansvarstyp, vilken ligger till grund för den följande systematiken och därför har central betydelse, röra sig med ett såvitt möjligt noga preciserat juridiskt-tekniskt uttryck, även om detta delvis avviker från vanligt språkbruk.

Det förefaller dock troligt, att även vissa skiljaktigheter finnas, eftersom jämkningssituationerna vid skärpt ansvar uppvisa åtskilliga särdrag. En undersökning av det rättspolitiska läget i nu avsedda fall kan företas endast i samband med den följande detaljundersökningen av medverkansfallen. Några förberedande anmärkningar böra dock göras. I hittills förda resonemang angående medverkansreglernas syften har nämligen med avsikt bortsetts från vissa särskilda komplikationer, vilka kunna inträda i två fall.

Det ena fallet är det, där medverkansregler användas såsom medel att avgränsa tillämpningsområdet för en skärpt ansvarsregel. En sådan avgränsning sker ibland med hjälp av distinktionen utomobligatorisk—obligatorisk skadeståndsskyldighet, vilken kan ges olika utformning, och ibland med hjälp av resonemanget, att den som frivilligt utsätter sig för ifrågavarande risk därmed också förlovar det särskilda skydd, som det skärpta ansvaret erbjuder (principen om solidarisering med faran).¹ Även detta resonemang förekommer i olika utföranden, alltifrån att man i den skadelidandes handlingssätt intolkar ett samtycke, som medför »rättsstridighetens bortfallande»,² ända till en blott allmänt hållen rättspolitisk argumentation. En variant är just den nyss antydda metoden, att den skadelidandes solidarisering med faran uppfattas såsom culpös medverkan och det skärpta ansvaret med stöd därav anses bortfalla.³ Här räcker det naturligen ej att anföra till grund för den allmänna medverkansregeln liggande ändamålshänsyn såsom rättspolitisk grund. Härtill måste man nämligen foga dels en strävan att på visst sätt avgränsa den skärpta ansvarsregeln och dels de särskilda hänsyn, som ligga bakom denna strävan.

Det andra fall, i vilket det rättspolitiska motivläget kompliceras, är det, där de skadeståndsrättsliga reglerna förbundits med ansvars- eller skadeförsäkring. Så är som bekant ej sällan fallet med skärpta ansvarsregler. Jämkningsreglerna komma då i själva verket ej längre att tjänstgöra som medel att slutligt fördela skadeståndsbördan mellan skadegörare och skadelidande på för vissa syften (exempelvis prevention) bäst lämpat sätt. De få i stället den effekten, att ansvaret fördelas mellan ifrågakommande försäkringsgivare och försäkringsbranscher. Härigenom bidrar man till uppnåendet av det inom försäkringsverksamheten allmänt eftersträfvade målet, att varje kostnad slutligen skall ligga på den försäkringsgren, av vilken den är avsedd att bäras. Då försäkrings-

¹ Härom närmare Trafikskadeansvar s. 269 ff. med hänv., jfr s. 68 f.

² Jfr ovan under IV.

³ Se Trafikskadeansvar s. 269 med not 1.

regler föras inom blickfältet, undergå tydligen ändamålen viss förskjutning. Ur skadeståndsrättslig synpunkt tycks en tämligen hög grad av elasticitet hos medverkansreglerna vara önskvärd för att effektivt förverkliga preventionssyftet.¹ Ur försäkringssynpunkt torde det för underlättande av skaderegleringen och minskning av administrationskostnaderna däremot vara lämpligt att erhålla så klara och stela regler som möjligt; avgörande blir icke så mycket en riktig avvägning i det enskilda fallet som fastmera en lämplig slutlig fördelning av det totala antalet skadefall mellan olika försäkringsgivare och olika försäkringsbranscher. En stel medverkansregel torde också på grund av det stora antalet skadefall statistiskt sett ge i huvudsak samma slutresultat som en elastisk medverkansregel, varför skillnaden beträffande faktisk verkan mellan de båda alternativen i stort sett synes vara tämligen obetydlig.²

Följande *plan för framställningen* kommer att begagnas. Först undersökas i tre kapitel de olika medverkansreglerna vid ansvar utanför culpregeln, varvid materialet systematiseras efter de särskilda ansvarstyperna (VII—IX). Fördelningen av stoffet mellan dessa kapitel har förestavats mera av praktiska än av logiska synpunkter.³ I omedelbar anslutning till denna utredning göras några kompletterande anmärkningar rörande problemläget vid ömsesidig skadegörelse (X). Efter en kort återblick, vari bl. a. ändamålsenligheten av den valda systematiken granskas med hänsyn till vunna erfarenheter (XI), anföras slutligen några legislativa synpunkter på behandlade medverkansproblem (XII).

¹ Jfr ovan s. 20. Denna synpunkt torde dock icke kunna drivas alldeles konsekvent. Mot densamma måste nämligen vägas synpunkten, att preventionen även gagnas av klara regler.

² Jfr NJA II 1934 s. 335.

³ I kap. VII behandlas fall, vilka till stor del lösts i lagstiftningen. De i kap. VIII berörda situationerna sammanhållas därav, att den allmänna medverkansregeln resp. mer eller mindre likartade reduktionsmetoder överförts till ansvarsformer utanför culpregeln genom anlitanade av ett särskilt konstgrepp, den s. k. identifikationsprincipen. Kap. IX slutligen behandlar fall, där praxis helt varit hänvisad till att bana nya vägar och resultaten därför förefalla vara särskilt osäkra. Denna sista grupp av fall kan sägas ligga längst bort från den allmänna medverkansregeln.

DEN SKADELIDANDE BÄR CULPAANSVAR;
CULPÖS MEDVERKAN

Undersökningen av de särskilda jämkningssituationerna vid ansvar utanför culparegeln synes lämpligen börja med det fall, att den skadelidande själv är ansvarig blott enligt den allmänna culporegeln. En förutsättning för jämkning är då principiellt, att den skadelidande själv medverkat genom ett åtminstone culpöst handlingssätt.¹ I detta hänseende uppkomma inga särskilda svårigheter utöver dem, som normalt äro förbundna med tillämpningen av den allmänna medverkansregeln. Det säregna för i detta avsnitt behandlade situationer är emellertid, att *skadegöraren lyder under en skärpt ansvarsregel* och att därigenom orsakas vissa komplikationer. Man har att räkna med åtminstone tre huvudtyper av fall, vilka kunna skiljas från varandra genom graden av ansvarsskärpning: principalansvar, presumtionsansvar och fullt strikt ansvar.

1. Skadegöraren bär principalansvar

A. Det är tydligt, att *den allmänna medverkansregeln* kan användas i detta fall, utan att några svårigheter behöva uppstå. Den skadelidande är culpaansvarig och regeln om jämkning vid culpös medverkan passar därför väl för hans del. Såsom måttstock vid uppskattningen av culpans grovlek erbjuder sig på motpartens sida den underlydandes culpa, för vilken skadegöraren ansvarar. Lösningen kan bl. a. motiveras med en hänvisning till den önskvärda konsekvensen i regelsystemet. Den skadelidande kan nämligen vända sig mot den vårdslöse underlydande och med stöd av culporegeln kräva ersättning av denne, och i sådant fall träder ju den allmänna medverkansregeln i funktion. När man därutöver har öppnat en möjlighet för den skadelidande att vända sig mot principalen, varvid denne gjorts ansvarig för den underordnades vårdslösa handling såsom om han själv begått densamma, förefal-

¹ Se dock nedan s. 128 not 3, s. 147 not 1 samt s. 177. Observera även den nedan under 3: G beskrivna jämkningsregeln.

ler det vara mest följdriktigt, att man i fråga om eventuell jämkning når samma resultat som vid en mot den underlydande självriktad talan. Ett ytterligare skäl för denna lösning kan vara, att företagaren normalt har regressrätt mot den vårdslöse underlydande och en överensstämmelse mellan de båda ersättningskraven och regresskravet synes ändamålsenlig.¹

Under dessa omständigheter är det naturligt, att lagstiftaren i första hand begagnat den allmänna medverkansregeln. Så har skett redan i lagen 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift (*järnvägsskadelagen*). Enligt denna ansvarar järnvägs innehavare och i vissa fall dess ägare för underlydandes culpa; man möter här alltså en art av principalansvar. I förslaget till järnvägsskadelag hade i 3 § (beträffande skada på anställd) intagits en föreskrift, enligt vilken järnvägs innehavare vore »skyldig gälda skadestånd enligt de i 1, 2 och 4 §§ av 6 kapitlet strafflagen stadgade grunder».² Denna hänvisning, vilken måste antas ha avsett även den allmänna medverkansregeln i strafflagen 6 kap. 1 § andra p., motiverades därmed, att det ej kunde anses rimligt att innehavarens skadeståndsansvar gentemot personal, som drabbats av skada i följd av järnvägens drift, skulle vara större eller vidsträcktare än om han själv vållat skadan.³ HD anmärkte vid sin granskning av förslaget, att hänvisningen till i strafflagen stadgade grunder för skadestånd lämpligen borde överflyttas till lagens 2 §, vilken innehöll den allmänna regeln om järnvägsinnehavares skyldighet att ersätta personskada.⁴ Med anledning härav erhöll 2 § sin nuvarande lydelse, att järnvägens innehavare skall utge skadestånd »enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan».⁵ Att de uttryckli-

¹ Jfr STRAHL i SvJT 1927 s. 467 noten. — Regressrätten kan dock helt eller delvis uteslutas på grund av lag eller avtal.

² NJA II 1886 nr 4 s. 11.

³ Ib. s. 12. — Denna motivering synes, i den form den här framträder, vara bäst avpassad för det fall, att någon ansvarar gentemot skadelidande tredje man för annans culpösa handling såsom om han själv företagit densamma (principalansvar). Däremot förefaller den passa mindre väl på skador enligt järnvägsskadelagen 3 §. Detta lagrum innebär, att man ej stannat vid principalansvar utan konstituerat ett ansvar *helt utan vållande*. Varför vore det då orimligt, om ansvaret för järnvägsinnehavaren bleve »större eller vidsträcktare» än om han själv *vållat* skadan?

⁴ Ib. s. 10.

⁵ En i stort sett likartad formulering återkommer i andra sammanhang. Se t. ex. KF 23 april 1948 om ersättning och belöning av statsmedel vid biträde åt ordningsmakten (SFS nr 195) 1 § andra st.: »Ersättningen skall bestämmas enligt de i 6 kap. strafflagen beträffande skadestånd stadgade grunderna . . .» Ang. motsvarande uttryck i el-lagen 8 §, se nedan under 3: E i. f.

ga hänvisningarna till vissa lagrum — däribland 1 § — bortfallit, torde i belysning av lagens i här relevanta delar refererade tillkomsthistoria icke kunna uppfattas såsom en förändring med saklig innebörd. Den allmänna medverkansregeln måste därför med stöd av hänvisningen till strafflagen anses tillämplig åtminstone vid alla former av personskada i följd av järnvägsdrift.¹

Av lagförslagets upphovsmän anförda, nyss refererade skäl för denna lösning kunna måhända bära längre. De synas nämligen med fog kunna göras gällande i fråga om saksador enligt järnvägsskadelagen 6 § första st. Med stöd av sagda skäl skulle då tillämpningsområdet för den allmänna medverkansregeln utsträckas även till sådana skador, trots att någon uttrycklig hänvisning i denna del icke återfinnes i lagtexten. Mot en sådan tolkning skulle möjligen någon vilja invända, att sakskadefallen vanligen vore av sådan natur, att järnvägens innehavare icke kunde tänkas framstå såsom personligen ansvarig i egenskap av skadevällare (på grund av bristande tillsyn e. d.) i samma utsträckning som vid personskador och däribland i synnerhet skador på anställda; järnvägens innehavare hade m. a. o. ej samma anledning till personlig omvårdnad. Därmed skulle då motiveringen för hänvisningen till strafflagen 6 kap. 1 § andra p. — att innehavarens skadeståndsansvar icke rimligen skulle vara större eller vidsträcktare än om han själv vållat skadan — förlora åtminstone en del av sin bärkraft. Om detta argument (måhända i förening med en hänvisning till lagens ordalag, vilka skulle tas till intäkt för en slutsats *e contrario*) betraktades såsom avgörande hinder mot en analogisk tillämpning av lagens hänvisning till strafflagen, enär en dylik tillämpning endast borde ske med stor försiktighet och därför skulle kräva mycket starka skäl, torde man ändock komma till samma resultat som om tolkningen godkäfts, nämligen genom att falla tillbaka på den allmänna skadeståndsrättsliga principen om jämkning på grund av medvållande. Till stöd härför talar bl. a., att den medvållande bör komma i samma ställning vare sig han enligt culparegeln riktar sin talan mot den omedelbart vållande järnvägstjänstemannen eller enligt järnvägsskadelagen kräver ersättning av järnvägens innehavare. Vidare förefaller en olika behandling av person- och saksador opraktisk och för gemene

¹ Jfr HERSLÖW i NJA II 1886 nr 8 s. 22, WINROTH s. 176 med not 2 samt JustR KARLGRENS yttrande i rättsfallet NJA 1948 s. 182 (s. 185 f.) ävensom KARLGREN s. 115. Ur rättspraxis må hänvisas till HD:s dom (majoriteten) i NJA 1937 s. 143 beträffande järnvägens ersättningskyldighet gentemot den medvållande bilföraren; i domslutet citeras även strafflagen 6 kap. 1 §.

man obegriplig ur synpunkten att båda dessa slag av skador vanligen uppträda tillsammans i praktiska skadesituationer. Det nyssnämnda argumentet mot medverkansregeln synes i jämförelse härmed väga lätt. Eftersom något skäl av särskild vikt således icke förefaller tala däremot, synes jämkningslösningen vara att föredra.¹

Vid avfattandet av vårt lands första lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, daterad 8 juni 1906, uppkom samma problem som vid järnvägsskadelagens tillkomst. Efter mönster av sistnämnda lag stadgades nämligen, att bilens ägare — eller i vissa fall dess brukare — skulle ansvara för vållande av föraren; man införde alltså även här ett principalansvar. Den centrala ansvarsbestämmelsen i 2 § upptog också, liksom järnvägsskadelagen, en hänvisning till strafflagens skadeståndsbestämmelser och däribland den allmänna medverkansregeln genom föreskriften, att ägaren skulle utge skadestånd »enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan». I motiven utfördes icke avsikten med denna hänvisning närmare, men det framhölls, att järnvägsskadelagen stått modell för bilansvaret.² Med hänsyn till vad nyss sagts angående järnvägsskadelagen måste antas, att den allmänna medverkansregeln avsetts vara tillämplig även vid bilägares ansvar gentemot culpöst medverkande skadelidande enligt 1906 års lag.³ Samma ståndpunkt intog den nu gällande lagen 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (*bilskadelagen*) i fråga om principalansvar gentemot passagerare vid yrkesmässig biltrafik enligt den numera upphävda 4 §. Att i 8 § blott talas om att personskadestånd skall bestämmas »enligt de i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder» — en hänvisning till 1 §, som innehåller den allmänna medverkansregeln, saknas alltså — förklaras därav, att i förslaget efter remissanmärkning infördes en uttrycklig jämkningsregel, vilken överensstämde med den allmänna medverkansregeln.⁴

¹ Jfr ovan under IV. Motsatt uppfattning troligen HERSLOW i NJA II 1886 nr 8 s. 46: vid behandlingen av 6 § hänvisas till vad förut anförts beträffande ansvaret enligt 2 §, »och äger vad på berörda ställe i övrigt blivit sagt, såvitt det icke särskilt avser vad till skada å person är att hänföra och *de grunder, enligt vilka ersättning för sådan skada skall utgå* (kurs. här), jämväl tillämplighet i fråga om järnvägsinnehavares ansvarighet för skada å egendom i nu förevarande fall».

² NJA II 1907 nr 4 s. 5.

³ Jfr JustR KARLGRENS yttrande i rättsfallet NJA 1948 s. 182 (s. 186): »Att detta lagbud [d. v. s. 1906 års lag 2 §] medgav jämkning av skadeståndet vid medvållande å den skadelidandes sida kan ej gärna betvivlas.»

⁴ Se NJA II 1917 s. 89 ff., 94 f. Jfr JustR KARLGRENS nyssnämnda yttrande (s. 186 f.).

Denna regel har emellertid använts ej blott av lagstiftaren. Även där praxis utan stöd av lag konstituerat principalansvar, synes den allmänna medverkansregeln ha begagnats för att jämka ersättningsskyldigheten, då den culpaansvarige skadelidande vårdslöst medverkat till sin skada.¹ Detta begagnande måste då antas ha skeit antingen genom analogisk tillämpning av stadgandet i strafflagen 6 kap. 1 § andra p., vilket ju är direkt tillämpligt blott om skadegöraren är culpaansvarig (och därtill endast vid skadegörelse i följd av brottsliga handlingar), eller också genom att man fallit tillbaka på den till grund för nämnda stadgande liggande allmänna skadeståndsrättsliga principen om jämkning vid medvållande.

¹ Ett exempel ur senare praxis rörande kontraktuellt principalansvar erbjuder *NJA 1944 s. 666*. En 16-årig arbeterska fick under tjänstgöring vid en elektriskt driven ångmangel, tillhörig ett aktiebolag, högra handen indragen mellan mangels valsar och blev därigenom svårt skadad. Förmyndaren yrkade ersättning av bolaget för uppkomna skador och åberopade därvid *dels* att en på mangeln anbragt skyddsanordning icke lämnat avsett skydd åt den skadade, som hade ovanligt tunna händer, *dels* att arbetsledningen underlåtit att ge henne instruktioner om arbetets utförande och därmed förbundna risker. RR lämnade talan utan bifall, enär vad i målet förekommit icke gäve vid handen att vållande till olycksfallet låge bolaget eller dess arbetsledning till last, utan fasthellre av utredningen finge anses framgå, att arbeterskan genom oförsiktighet ensam vållat detsamma. HovR fann däremot bolaget skyldigt att utge skadestånd, enär det ålegat arbetsledningen att tillse, att skyddsanordningen varit av beskaffenhet att medföra avsett skydd även för den skadades särskilt tunna händer; av utredningen framginge emellertid, att den skadade genom egen oförsiktighet medverkat till skadan i sådan grad, att henne tillkommande skadestånd borde jämkas till 2/3. De två JustR (Forssman och Afzelius), i enlighet med vilkas mening HD:s dom avfattades, uttalade bl. a., att arbetsledningen ej bort underlåta att i visst avseende instruera arbeterskan samt att med hänsyn till vad sålunda å arbetsledningens sida blivit försummat bolaget såsom arbetsgivare ej kunde undgå ansvarighet för den skada, som uppkommit genom olycksfallet. På grund härav och på de av HovR i fråga om jämkning och beräkning av skadeståndet åberopade skälen fastställdes HovR:s domslut. — Arbetsgivaren blev således ansvarig för arbetsledningens culpa, d. v. s. man konstituerade ett principalansvar; annan mening möjligen ÖHLÉN i *SvJT 1946 s. 251*. Beträffande jämkningen sades icke uttryckligen, på vilken regel man stödde denna, och under sådana omständigheter har man blott att räkna med möjligheten, att man fallit tillbaka på den allmänna medverkansregeln. Rättsfallet belyser vidare förhållandet, att en och samma situation kan uppfattas än såsom culpa hos arbetsgivaren själv och än såsom culpa hos arbetsledning, för vilken arbetsgivaren ansvarar. I händelse skyddsanordningen hade befunnits bristfällig, skulle ansvaret (jfr RR:s dom) eventuellt ha konstruerats såsom culpa hos arbetsgivaren, vilken sålunda ålagts culpaansvar, varvid den allmänna medverkansregeln ju blivit tillämplig. Det är då naturligt att man i det närliggande fall, att ansvaret i samma skadesituation konstrueras såsom ett principalansvar, beträffande jämkningsfrågan vill komma till samma resultat och med hänsyn härtill fortfarande använder den allmänna medverkansregeln. Jfr *NJA 1949 C 532 = FFR*

B. Starkt påminnande om den allmänna medverkansregeln är *den speciella medverkansregeln i bilskadelagen 2 § andra st.*, vilken lyder sålunda:

»Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.»

Denna regel är tillämplig bl. a. i sådana fall, där bilägaren ansvarar för sin förars bevisade culpa eller m. a. o. är principalansvarig.¹ Här liksom i föregående fall erbjuder sig den »underordnades» vållande på ett naturligt sätt såsom jämförelsenorm vid bedömningen av den skadelidandes medvållande.

Den nu beskrivna speciella medverkansregeln företer övervägande likheter med den allmänna medverkansregeln. En avvikelse faller dock särskilt i ögonen, nämligen att rätten säges efter skälighetsprövning skola bestämma, *om skadestånd överhuvud skall utgå*, och först när denna fråga besvarats jakande har rätten att ta ställning till problemet om storleken av skadeståndets belopp. Skadeståndet kan m. a. o. helt bortfalla i händelse av den skadelidandes culpösa medverkan (men behöver icke göra det); regeln förefaller i detta avseende strängare mot den skadelidande än den allmänna medverkansregeln. Skiljaktigheten är emellertid av övervägande teoretisk eller kanske rättare lagstiftningsteknisk art, enär den allmänna medverkansregeln lämnar öppen möjligheten att »jämka till noll», varigenom motsvarande effekt ernås.² På sin höjd torde man därför kunna säga, att det uttryckliga omnämnandet av möjligheten, att skadeståndet helt kan bortfalla, måhända kan öka domarens benägenhet att välja detta alternativ. Någon

1949 s. 161. — Se för ett annat exempel rörande jämkning vid skadelidandes medvållande till skada av principalansvarig kontraktspart *FFR 1949 s. 303* (Svea HovR).

¹ Se ur praxis t. ex. hovrättsfallet *SvJT 1949 s. 265*. Vid tippning av vedlast från lastbilsflak medelst en av bilens motor driven anordning träffades en fotgängare av nedrasande vedträn och skadades. Fotgängaren yrkade ersättning av bilens ägare. RR, som fann bilskadelagen vara tillämplig, yttrade i sin dom bl. a., att bilens förare vid tillfället brustit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna, och sålunda varit vållande till skadan. Bilens ägare vore förty jämligt bilskadelagen 2 § ansvarig gentemot fotgängaren för samma skada. Men enär denne genom eget vållande medverkat till olyckan, bestämdes skadeståndet till blott 2/3 av vad eljest skolat utgå. HovR fastställde RR:s dom. En skiljaktig ledamot ansåg bilskadelagen ej vara tillämplig och hade därför icke att ingå på medverkansfrågan.

² Se ovan under III i. f.

hållpunkt för att jämkningen skulle ske enligt andra principer än vid tillämpning av den allmänna medverkansregeln har man icke.

C. En helt annan lösning av ett hithörande skadefall återfinnes i järnvägsskadelagens bestämmelser om s. k. gnistskador (se även motsvarande regler i 6 § andra st., vilket lagbud rör skador på hästar och nötkreatur). Enligt *den speciella medverkansregeln i järnvägsskadelagen 5 § tredje st.* inträder sålunda, trots att den skadelidande företagit vissa särskilt angivna, såsom vårdslös medverkan ansedda åtgärder, icke någon som helst jämkning av ansvaret, om skadan har sin orsak i vårdslöshet vid järnvägens drift och däribland tydligen även vårdslöshet av underordnad, för vilken järnvägens innehavare enligt lagen ansvarar. Detsamma gäller enligt den s. k. självriskregeln i järnvägsskadelagen 5 § andra st. andra p., vilken regel dock knappast bör uppfattas såsom ett specialfall av medverkan.¹

2. Skadegöraren bär presumtionsansvar

I detta fall uppstår en betydande svårighet, nämligen jämförelsen mellan presumerat vållande — av skadegöraren eller någon underlydande, för vilken skadegöraren ansvarar — och bevisat medvållande. Å ena sidan vore det tänkbart, att bevisad culpa alltid skulle anses väga över presumerad culpa och ersättningsrätten på grund därav falla bort. Den skadelidande skulle m. a. o. genom sitt culpösa förfarande ha förverkat det särskilda skydd, som det utvidgade skadeståndsansvaret innebure för honom. Med tanken att bevisad culpa griper över presumerad culpa överensstämmer *i princip* stadgandet i bilskadelagen 11 § första p., enligt vilket den presumtionsansvarige tillerkännes full regressrätt gentemot den, som ansvarar på grund av den allmänna culparegeln. Å andra sidan skulle kunna hävdas, att det behov av särskilt långtgående skydd för den skadelidande, vilket tillgodoses genom den till presumtionsansvar skärpta ansvarsregeln, icke borde motverkas genom att bevisat medvållande tillåtes verka minskande eller upphävande på rätten till ersättning. För jämkning skulle då erfordras åtminstone grovt medvållande, om jämkning överhuvud skulle få äga rum. Slutligen kan man välja mellanståndpunkten att låta skadan på visst sätt fördelas mellan den presumtionsansvarige skadegöraren och den bevisat medvållande skadelidande. Om man då icke begagnar en stel fördelningsregel (exempelvis

¹ Jfr Haaglagens ansvarssystem, berört nedan s. 92 not 1.

$\frac{1}{3}$ — $\frac{2}{3}$), ställer man på sin spets problemet, på vad sätt jämförelsen skall ske. Hur skall man egentligen kunna jämföra något icke-bevisat med något bevisat? Hur skall det icke-bevisade värderas i förhållande till det bevisade? Och är det överhuvud möjligt att ens till någon del på intellektuell väg mäta grovleken av viss bevisad culpa i relation till presumerad culpa?¹

A. I den mån man anser sig kunna praktiskt bemästra dessa svårigheter, möter naturligtvis icke något hinder att anknyta till *den allmänna medverkansregeln*.

Från kontraktsträttens område må erinras om det i luftbefordringslagens system av presumtionsansvar infogade jämkningsstadgandet i 21 §: »Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.»² Denna bestämmelse innefattar tydligen, trots några formella olikheter, en regel av exakt samma slag som den allmänna medverkansregeln.

Ett annat exempel ur kontraktsträtten visar, att den allmänna medverkansregeln anses kunna begagnas vid presumtionsansvar oberoende av uttryckligt lagbud. I hyreslagen 11 § andra st. stadgas, att, om före hyrestidens början å lägenheten timat skada av närmare angivet slag, hyresvärden är ersättnings skyldig, såframt

¹ Svårigheten att företa en jämförelse mellan *bevisad* culpa på vardera sidan har påpekats redan ovan under III, där det fastslagits, att jämförelsen endast i ganska begränsad utsträckning — men dock till någon del — kan göras på intellektuell väg. Svårigheten att jämföra bevisad culpa med presumerad culpa måste rimligen antas vara ännu större, ehuru detta ganska sällan uppmärksammas. Jfr dock t. ex. följande uttalande av RODIÈRE, *La responsabilité civile* (1952) nr 1632: »Comment compare la faute prouvée de la victime et la présomption de responsabilité du gardien? Le second terme de comparaison se situe sur un plan théorique et abstrait, alors que le premier invite à l'appréciation de faits concrets.» Nämnda svårighet anser dock denne förf. föreligga endast vid det slag av presumptioner, som i fransk doktrin brukar gå under benämningen »présomptions de responsabilité» (ansvarspresumptioner). Vid presumptioner, vilka däremot »ha till enda syfte att omkasta bevisbördan», skulle svårigheter i angivna hänseende icke uppkomma, emedan den presumerade culpan då vore att helt behandla såsom om den vore bevisad, a. a. nr 1631. Ang. denna uppfattnings hållbarhet, jfr vad som säges nedan under B.

² Jfr den till grund för luftbefordringslagen liggande Warszawakonventionen om luftbefordran art. 21. I ett inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO utarbetat förslag till reviderad konvention (publicerat bl. a. i *The Journal of air law and commerce* 1952 s. 85 ff.), vari presumtionsansvaret bibehållits, återfinnes även en jämkningsregel av fördelningstyp (art. 16 st. 3). Det praktiska fallet av medvållande torde här vara s. k. dold emballagebrist, jfr RABUT, *La Convention de Varsovie* (1952) s. 25 och järnvägstrafikstadgan 80 § första st.

han ej visar att förefintlig brist icke beror på hans försummelse. Hyresvärden är m. a. o. i detta fall presumtionsansvarig.¹ Utan direkt stöd i lag anses den hyresgästen i förevarande fall tillkommande ersättningen skola jämkas, i den händelse hyresgästen varit medvållande till skadan.² Denna uppfattning måste antas grunda sig på den allmänna medverkansregeln.³

B. Av särskilt intresse är den lösning av förevarande problem, som återfinnes i *bilskadelagen 2 § andra st.* Enligt denna *speciella medverkansregel*, vilken nyss citerats, skall rätten i händelse av den skadelidandes medvållande bestämma, »efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå». I den mån ägaren på grund av bilskadelagen blir skadeståndsansvarig för förarens bevisade culpa (principalansvar), innebär givetvis jämförelsen — enligt vad som anförts ovan under 1 — inga svårigheter av nyss antytt slag. Sådana uppkomma däremot, då presumtionsansvar utdömes med stöd av bilskadelagen. Såsom motivering för den speciella medverkansregeln framhöll departementschefen, att skälen för jämkning kunde vara så mycket starkare just därigenom, att bilägaren kunde bli ansvarig för

¹ Jfr hyreslagen 13 § andra st. och 14 § andra p. Hyresgästen å sin sida har enligt hyreslagen 24 § en allmän vårdnadsplikt och måste ersätta all skada, som genom hans vållande orsakas å lägenheten. Sätillvida är han alltså culpaansvarig gentemot hyresvärden, varför i texten behandlade fall uppfattats såsom culpaansvarigs medvållande till skada av presumtionsansvarig skadegörare. Därutöver har hyresgästen emellertid i viss utsträckning även principalansvar för sitt husfolk eller gäster eller personer, som eljest av honom inrymts i lägenheten eller där utföra arbete för hans räkning (dock i regel ej beträffande brandskada, som orsakats av sådana personer), se hyreslagen 24 §. I den mån någon av dessa personer varit medvållande till hyresgästens skada, blir situationen jämställd med den nedan under VIII: 1 behandlade. Praxis synes dock ej ha tagit ställning till frågan, huruvida den s. k. identifikationsprincipen skall komma till användning i ett dylikt fall av medverkan på hyreslagens område.

² WALIN, Allmänna hyreslagen m. m. (1949) s. 68. Jfr LEJMAN, Rättsförhållandet mellan hyresvärd och hyresgäst (1951) s. 169.

³ Däremot synas jämningsfallen *NJA 1927 s. 623* och *SvJT 1942 Rf s. 3* icke kunna anföras såsom klart stöd för nämnda uppfattning. Det förra fallet angick ansvar enligt gamla hyreslagen 10 §, vilken stadgade ansvar för skada vid garanti eller försummelse, och det senare fallet rörde hyresvärds ansvar enligt allmänna skadeståndsregler för bristfällighet i husets trappuppgång (bristande tillsyn av fönsterruta). I intet av målen ha domstolarna sålunda haft tillfälle att avgöra frågan om den allmänna medverkansregelns tillämplighet i situationer, där presumtionsansvar åvilar skadegöraren. Omkastningen av bevisbördan i den år 1939 reviderade hyreslagen 11 § infördes först på förslag av departementschefen utan att därvid jämningsfrågan berördes, se *NJA II 1939 s. 499, 502*.

skadan, utan att vare sig han eller föraren gjort sig skyldig till någon försummelse. Hade i ett sådant fall den skadelidande genom egen vårdslöshet medverkat till skadan, måste det anses vara billigt att jämkning av skadeståndet ägde rum. Förhållandena kunde utan tvivel tänkas t. o. m. vara sådana, att skadestånd icke borde utgå. Hade skadan uppkommit genom samverkan mellan en ansvarsgrundande omständighet, som utgjorde en uppenbar olyckshändelse, och grov vårdslöshet från den skadelidandes sida, kunde det oförnekligen innebära allt för stor stränghet att ålägga ägaren ansvar. Det kunde bäst överlämnas åt domstolen att företa den prövning och avvägning av alla omständigheterna i varje särskilt fall, som för ett rättvist avgörande vore av nöden.¹

Det är sålunda tydligt, att jämkningen avsetts skola grunda sig på en »konkret rimlighetsvärdering» av samtliga omständigheter. Fördelningen av skadan skall därvid framgå såsom ett resultat av en kombinerat intellektuell och känslomässig operation. Jämknings vid bevisad culpa uppfattades som särskilt »billig», därför att skadegöraren ålagts ett utöver den allmänna culparegeln skärpt ansvar — i utbyte mot den vidgade ansvarigheten har man velat lämna goda jämkningsmöjligheter. Tanken är nära besläktad med den i äldre rättslitteratur ibland företrädda åsikten, att en summamässig eller därmed likartad ansvarsbegränsning bör uppfattas såsom en förmån, vilken lämnats skadegöraren i gengäld för det skärpta ansvaret.²

De svårigheter, som jämförelsen mellan bevisad och presume-rad culpa måste innebära, synas icke ha uppmärksammats. Detta kan möjligen bero på att den av lagen godtagna, mycket vida skälighetsbedömningen i stor utsträckning troligen uppfattats såsom förlagd till det intuitiva planet. Eller också har man ansett sig finna en framkomlig väg till rationell bedömning efter följande linjer. Att culpa hos en person icke är bevisad utan blott presume-rad betyder, att vissa relevanta moment för kvalificeringen av vederbörande handling såsom vårdslös icke ha kunnat bevisas men dock möjligen föreligga. Om man i efterhand fyller ut dessa ovissa punkter på så sätt, att det för bilisten ofördelaktigaste alternativet antas bevisat, har man så att säga konstruerat fram

¹ NJA II 1917 s. 88. Jfr t. ex. rättsfallet *FFR 1950 s. 269* (HovR för Västra Sverige), där den skadegörande bilisten icke ansågs fri från vållande men den skadade cyklisten enligt vad av utredningen framginge ett kort stycke framför bilen gjort en oväntad och oberäknelig högergir ut i bilens körbana och därigenom måste anses vara i så övervägande grad vållande till sammanstötningen, att han ensam borde svara för därvid uppkomna skador.

² Se t. ex. WINROTH, *Skadegörelse* s. 39 f.

ett slags hypotetiskt bevisat vållande. Med detta såsom jämförelsenorm kan man sedan företa en jämkning av skadeståndet med hjälp av samma metod som vid tillämpning av den allmänna medverkansregeln, nämligen genom att ställa vållande och medvållande i relation till varandra. Ett dylikt resonemang låter onekligen vid första påseende bestickande men torde knappast vara alldeles hållbart. Den använda jämförelsenormen är i själva verket ej längre en presumerad culpa i gängse bemärkelse utan en på hypotetisk väg framkonstruerad bevisad culpa, vilket måste sägas innebära, att man har kringgått hela problemet. Just de ovisshetsmoment, vilka utgöra en utmärkande beståndsdel i den presumerade culpan och måste antas ha väsentlig betydelse för uppskattningen av dess »grovlek» i förhållande till en motparts bevissade culpa, har man helt kopplat bort och ersatt med klara vårdslöshetsmoment. Därtill kommer, att urskiljandet och preciseringen av ovisshetsmomenten samt dessas ersättande med vårdslöshetsmoment förefalla att erbjuda ganska betydande svårigheter, i den mån man verkligen försöker genomföra dessa operationer på intellektuell väg.

Med hänsyn till nu berörda svårigheter kan det befinnas lämpligt att vid skälighetsbedömningen om möjligt söka särskild ledning i andra omständigheter än culpans grovlek, exempelvis en mera löslig sannolikhetsuppskattning av i vilken mån vardera parten bidragit till skadans omfattning.¹ Detta tillvägagångssätt, vil-

¹ I fransk rätt har man sökt lösa problemet såsom ett renodlat kausalitetsproblem. Den presumtionsansvarige skadegöraren anses vara tvungen att exculpera sig genom att visa, att den skadelidandes culpösa medverkan är *enda* orsak till skadan. Med denna ståndpunkt förbundna svårigheter ha dock drivit både doktrin och praxis till att ibland uttala, att den presumtionsansvarige är fullt exculperad, om han blott bevisat den skadelidandes vårdslösa medverkan. Se närmare ang. fransk rätt på denna punkt H. & L. MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle* II (4. éd. 1949) nr 1522 och 1527 ävensom RODIÈRE i *Le droit privé français au milieu du XX^e siècle* II (1950) s. 196—98. Även i tysk rätt användes en kausalitetsbedömning men blott såsom ett av de moment, vilka anses skola inverka på jämkningen; se *Kraftfahrzeuggesetz* 1909 § 9 jfrd med den grundläggande medverkansregeln i BGB § 254. Det förekommer dock, att man inom doktrinen låter kausalitetsresonemang dominera vid lösningen av olika medverkansproblem, se t. ex. KRÜCKMANN i *IhJb* 55 (1909) s. 70 ff., 156 ff. I svensk rätt återfinnes en lösning, som företer viss släktskap med den nyss omtalade franska ståndpunkten, att presumtionsansvar bortfaller, därest den skadelidande visas ha gjort sig skyldig till vårdslös medverkan. I lagen 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haaglagen) 3 § 1 mom. stadgas, att bortfraktaren före resans början skall sörja för att fartyget är i sjövärdigt skick och på närmare angivet sätt lämpligt utrustat, varefter i 2 mom. föreskrives, att bortfraktaren skall

ket även kan användas vid tillämpningen av den allmänna medverkansregeln¹, innebär emellertid också beaktansvärda komplikationer, därest man söker intellektualisera själva jämförelseprocessen.

Att den nu behandlade speciella medverkansregeln trots en viss olikhet i formuleringen med avseende på jämkningen praktiskt taget leder till samma resultat som den allmänna medverkansregeln har redan tidigare framhållits.²

3. Skadegöraren bär fullt strikt ansvar

Förevarande situation har i svensk rätt erhållit särdeles skiftande lösningar. Dessa kunna indelas i två huvudgrupper, den ena (nedan under A—C) omfattande *elastiska medverkansregler* med möjlighet för domaren att avpassa jämkningens storlek efter förhållandena i det enskilda fallet, och den andra (D—G) omfattande *stela medverkansregler* av innebörd att ersättningen helt bortfal-

använda tillbörlig omsorg med hänsyn till lastning, stuvning, befordran, vård och lossning av godset. Jämlikt 4 § 2 mom. punkt q. föreligger emellertid icke ansvar för förlust, minskning eller skada i följd av andra än dessförinnan under punkterna a.-p. uppräknade orsaker, som icke bero av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Bortfraktaren presumeras alltså vara vårdslös och måste själv bevisa motsatsen för att bli fri från ansvar (4 § 2 mom. andra st. andra p.). Bland de i tidigare punkter angivna omständigheter, vilka likaledes bryta presumptionen och därmed häva ansvaret, märkas vissa specialfall av culpös medverkan, nämligen bristfällig förpackning (punkt n.) och bristande eller felaktig märkning (punkt o.). Bortfraktaren kan åberopa ansvarsfrihet enligt sistnämnda punkter, om han blott visar, att skadan har någon av där angivna orsaker. Här kan tydligen uppkomma det läget, att den som regel presumtionsansvarige exculperar sig genom att förebringa bevisning om den skadelidandes medvållande i angivet avseende. Denna ansvarsbefrielse gäller dock ej, därest motparten lyckas styrka, att bortfraktaren själv eller någon för vilken han svarar genom fel eller försummelse medverkat till förlusten, minskningen eller skadan (4 § 2 mom. andra st. första p., jfr i detta sammanhang konstruktionen av järnvägsskadelagen 5 § andra st. sista p. och tredje st.). I dylikt fall uppkommer för övrigt problemet, huruvida bortfraktaren trots den skadelidandes medvållande (den bristfälliga förpackningen etc.) skall ersätta hela skadan eller om bortfraktarens vållande skall anses visserligen förta den i lagen stadgade verkan av bevisningen om medvållande (ansvarets totala bortfall) men ändock bibehålla sin reguljära jämkningseffekt. Kan m. a. o. den allmänna medverkansregeln här tillämpas? Jfr ang. detta tolkningsspörsmål *NJA 1951 s. 130*. Av betydelse för avgörandet av frågan om den allmänna medverkansregelns tillämplighet i detta fall måste bl. a. vara, om man får supplerera Haaglagens regler med den nationella lagstiftningens stadganden och bärande principer eller icke. Jfr *Trafikskadeansvar s. 354* med hänv. i not 5.

¹ Se ovan under III.

² Se ovan under 1: B.

ler under vissa närmare angivna förutsättningar. Hit skulle även kunna hänföras rättegångsbalkens regler om rättegångskostnad i tvistemål (18 kap. 1 § jfrd med 3 och 6 §§). Med hänsyn till dessa reglers från skadeståndsregler i vanlig mening tämligen avvikande karaktär skola de dock icke medtas i följande framställning.

Elastiska medverkansregler (A—C)

A. Även på förevarande område anses *den allmänna medverkansregeln* kunna komma till användning.

I det lagförslag, som resulterade i lagen 30 juni 1943 om tillsyn över hundar (*hundlagen*), hade införts en speciell medverkansregel. Vid riksdagsbehandlingen — som bl. a. medförde, att det föreslagna presumtionsansvaret utbyttes mot en fullt strikt ansvarsregel — borttogs jämkningsstadgandet emellertid, vilken åtgärd av första lagutskottet motiverades på följande sätt. Därest den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan, tillkomme det i händelse av tvist domstolen att avgöra, om och i sådant fall till huru stor del skadan skulle ersättas. Detta följde enligt utskottets uppfattning såväl av allmänt gällande rättsgrundsatser som av regeln om ägarens regressrätt¹ gentemot den som vållat skadan. Det vore sålunda icke erforderligt att i lagen införa särskild bestämmelse om jämkning av skadestånd vid medvållande.²

¹ »Slutsatsen från regressrätt till allenast jämkningspåföljd är väl dock ej självfallen.» KARLGRÉN s. 219.

² NJA II 1944 s. 70. Man åberopade även ett liknande förfaringssätt vid ägofredslagstiftningen (NJA II 1934 s. 130). Anmärkningsvärt är, att den anförda »allmänna rättsgrundsatsen» icke givits den allmänna medverkansregelns form utan snarast återgivits efter mönster av de speciella medverkansreglerna i bilskadelagen 2 § andra st. och luftfartsskadelagen 1 § andra st. (»om och i sådant fall till huru stor del»). Detta torde strängt taget vara inkorrekt men spelar ur praktisk synpunkt knappast någon roll, eftersom man enligt vad ovan påpekats kommer till samma resultat med hjälp av »jämkning till noll» som genom en prövning av frågan, om skadestånd överhuvud skall utgå. — Att den allmänna medverkansregeln uppfattas såsom en »allmän rättsgrundsats» med vidsträckta användningsmöjligheter torde vidare framgå bl. a. av uttalanden hos ALMÉN, Om köp och byte av lös egendom (3. uppl. 1934) § 25 vid not 62—66 (skadelidande kontraktsparts medvållande vid kontraktsbrott, närmast avseende köpeavtal och arbetsbeting) och i samme förf:s Lagen om avtal etc. (1916) s. 130 (fullmäktigs ansvar för att han har erforderlig fullmakt, avtalslagen 25 §; medvållande av den skadelidande). Betr. sistnämnda spörsmål i norsk rätt, se de i samma riktning gående uttalandena av BRÆKHUS, Meglerens rettslige stilling (1946) s. 307 överst och ARNHOLM, Sammensatte avtaler (1952) s. 70. Ytter-

Av lagens förarbeten torde sålunda framgå, att den allmänna medverkansregeln skall tillämpas även vid ansvar enligt hundlagen.¹ Man tycks dock ej ha uppmärksammat, att särskilda tillämpningssvårigheter uppkomma genom att skadegöraren ansvarar enligt en fullt strikt ansvarsregel. Dessa svårigheter äro gemensamma för den allmänna medverkansregeln och jämkningsregler av närmast följande typer (B och C).

Även utan stöd av lagstiftningsförarbeten har den allmänna medverkansregeln ansetts tillämplig i förhållande till fullt strikt ansvariga skadegörare. I rättstillämpningen har som bekant småningom utbildats en regel av innehåll, att kronan är fullt strikt ansvarig för vissa utpräglat farliga militärövningar.² I några rättsfall på detta område har ifrågasatts, huruvida medvållande på den skadelidandes sida föreläge, och domstolarna ha då uttalat, att medverkan (medvållande) icke kunde anses (icke visats) före-

ligare ett exempel på i texten refererade och väl numera bland svenska jurister ganska allmänt hyllade uppfattning om den allmänna medverkansregelns natur erbjuder följande uttalande hos WIKANDER, Tullverkets ansvarighet s. 96 f.: »Av den i utkastet upptagna culpregeln [med omkastad bevisbörda, d. v. s. en regel om presumtionsansvar] följer naturligen och såsom förut framhållits utan vidare, att tullverket är utan ansvarighet, om skadan helt beror på trafikantens vållande. Något motsvarande bör emellertid uppenbarligen gälla, även om skadan delvis beror på vållande av trafikanten, exempelvis underlåtenhet att framhålla behovet av särskild vård. Jämkning av skadeståndet bör i ty fall företagas. Vad frågan rör är däremot, huruvida i sistnämnda hänseende särskilt lagstadgande lämpligen bör upptagas. Härutinnan råder icke full konsekvens inom lagstiftningen. I exempelvis sjölagsförslaget saknas dylik särskild bestämmelse, under det att däremot sådana upptagits i luftbefordringsförslaget, vars 21 § föreskriver att om den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, ersättningen skall jämkas efter ty skäligt prövas. Med den i förslaget genomförda culperegleringen och särskilt den avfattning, som 3 § däri erhållit, synes emellertid tvekan näppeligen kunna inträda därom, att jämkning bör företagas vid medverkande vållande å den ersättningsberättigades sida. I enlighet därmed har uttryckligt stadgande i detta avseende förmenats kunna avvaras i förslaget.» — Jfr ang. finsk rätt NYBERGH i FJFT 1950 s. 349 i. f.

¹ Se KARLGREN s. 139 i. f. samt ur praxis *FFR 1947 s. 364* (Skånska HovR). Jfr rättsfallen *SvJT 1945 Rf s. 26*, *NJA 1947 s. 594*, *1947 B 165 = FFR 1947 s. 112* samt *SvJT 1950 s. 262* och *FFR 1950 s. 252* (Svea HovR), i vilka förutsattes, att culpös medverkan från den skadelidandes sida skall resultera i jämkning av ersättningens belopp. — I 1938 års förslag till trafikförsäkringslag upptogs en med den allmänna medverkansregeln överensstämmande jämkningsregel (6 § 2 mom.), enligt vilken ersättning oberoende av vållande hos det skadegörande motorfordonets förare, ägare eller brukare skulle »skäligen jämkas» i händelse av den skadelidandes medvållande. Se SOU 1938:27 s. 9.

² *NJA 1928 s. 316*, *1936 A 368* (JustR Guldberg och Edelstam), *1937 s. 196*, *1946 s. 734 I och II* ävensom *A 261—62* samt *1946 s. 758 I och II*.

ligga.¹ Uttalanden av detta slag måste antas grunda sig på uppfattningen, att den allmänna medverkansregeln är tillämplig och ersättningen i överensstämmelse härmed kan bli föremål för jämkning.

B. Det förefaller vara en tänkbar lösning att konstruera en *speciell medverkansregel*, som nära överensstämmer med den allmänna medverkansregeln utom såtillvida, att *reduktion av ersättningen inträder endast vid grovt medvållande* (medverkan genom culpa lata, kvalificerat vållande). Ett motiv för att på så sätt kraftigt inskränka den allmänna medverkansregelns tillämplighetsområde kan vara, att man av sociala skäl vill särskilt skydda en grupp i förhållande till skadegörarna ekonomiskt genomsnittligen svagare skadelidande. Inom försäkringsrätten kan i detta sammanhang pekas på stadgandet i lagen 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete 25 §. Enligt detta lagrum må försäkringsersättning till en skadad, som gjort sig skyldig till grov vårdslöshet, skäligen nedsättas.

C. En ganska nära till hands liggande möjlighet är att använda *den nyss under 2 beskrivna speciella medverkansregeln* och alltså låta rätten efter skälighetsprövning bestämma, »om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå».

Denna möjlighet har lagstiftaren också utnyttjat redan inom bilskadelagens ram. Det genom nämnda lag införda ägaransvaret för bristfällighet på bilen sträcker sig ända till av ren olyckshändelse uppkomna mekaniska fel; där av omständigheterna framgår, att sådant fel förelegat liksom att skadan förorsakats därav, har ägaransvaret närmast karaktär av ett fullt strikt ansvar.² Jämningsregeln i 2 § andra st. är tillämplig även i detta fall. Av departementschefens ovan refererade uttalande i förarbetena framgår t. o. m., att just i en sådan situation den särskilda möjligheten att helt utesluta ansvar ansetts kunna framstå såsom i hög grad motiverad.³

Man fortsatte på den inslagna vägen genom lagen 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart (*luftfartsskadelagen*). Denna lag innebär i korthet, att luftfartygs ägare och i

¹ NJA 1946 s. 758 I och II (HD:s domar; det inom parentes anmärkta uttrycks sättet återfinnes i HR:s dom i sistnämnda mål). Jfr NJA 1937 s. 196, där den skadelidande bilföraren tydligen ansågs exculperad.

² Jfr KARLGREN s. 123 f., HELLNER, Regressrätt s. 70 samt Trafikskadeansvar s. 222.

³ Se ovan s. 90 f.

vissa fall brukare ålagts fullt strikt ansvar för »skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom, som icke befordras med luftfartyget». I lagens 1 § andra st. upptogs en speciell medverkansregel av i huvudsak samma lydelse som jämkningsregeln i bilskadelagen 2 § andra st. *Departementschefen* motiverade regeln därmed, att genom den skadelidandes försummelse ett moment tillkommit, som vägde till den skadelidandes nackdel. Skadan kunde då icke återföras allenast på att ett extraordinärt transportmedel blivit brukat av en annan person, utan en försummelse låge den skadelidande själv till last, och denne borde därför kunna drabbas av följderna därav.¹

Även i detta sammanhang synes man ha fäst viss betydelse vid tanken, att man i utbyte mot ett strängare ersättningsansvar bör lämna vidgade jämkningsmöjligheter. Om den skadelidande själv gjort sig skyldig till vårdslöshet och sålunda i förhållande till tredje man varit ersättningsskyldig enligt den allmänna culparegeln, anses skälen för det förstärkta skadeståndsskyddet helt eller delvis bortfalla. Bakom departementschefens kortfattade uttalande kan ligga uppfattningen ej blott att man bör eftersträva konsekvens i rättssystemet (och medvållande därför genomgående bör medföra minskning i rätten till ersättning liksom vållande grundar skadeståndsskyldighet) eller att preventionshänsyn tala till förmån för jämkning utan även att den skadelidande genom sin vårdslöshet ådragit sig en moralisk skuld, från vilken däremot skadegöraren är fri.

Man synes icke ha uppmärksammat eller åtminstone ej tillmätt betydelse åt det förhållandet, att förevarande medverkanssituation i ett viktigt avseende skiljer sig från de förut under 1 och 2 behandlade fallen. I dem har nämligen såsom jämförelse vid bedömning av medvållandet ständigt erbjudit sig culpa på skadegörarens sida — låt vara att jämförelsen synes innebära särskilda komplikationer, då culpan är presumerad. Jämkningsav ersättningens belopp framstår i första hand² såsom ett resultat av att

¹ NJA II 1922 s. 309. — Det kan måhända tyckas, att med hänsyn till förhållandenas natur knappast några praktiska situationer skulle kunna tänkas, i vilka den skadelidande kunde vårdslöst medverka till utomobligatorisk luftfartsskada. En sådan uppfattning möter hos exempelvis NERDRUM i NFT 1953 s. 384. Se dock för några exempel på tänkbara medverkanssituationer RHYNE, *Aviation accident law* (1947) s. 146, SHAWCROSS & BEAUMONT, *Air law* (2. ed. 1951) nr 458 samt *Trafikskadeansvar* s. 279, 292.

² Här bortses från möjligheten att ta hänsyn till andra omständigheter än culpans grovlek.

relationen mellan vållande och medvållande bestämts på visst sätt.¹ När skadegöraren är ersättningsskyldig enligt en fullt strikt ansvarsregel, saknas denna möjlighet att ställa medvållandet i relation till vållande på motsidan.² Medvållandets grovlek måste därför bestämmas enligt någon annan teknik.

En utväg synes vara att bedöma medvållandet isolerat. Måttstocken blir då icke längre ett motsvarande culpöst förfarande på skadegörarens sida utan den önskvärda eller genomsnittligen iakttagna aktsamhetsgraden hos flertalet eller en viss grupp av skadelidande i motsvarande typsituation. Uppskattningen av culpans grovlek sker då på liknande sätt som i de rättssystem, vilka i likhet med det schweiziska generellt öppna möjligheter för domaren att oberoende av medvållande jämkna culpaansvarig skadegörarens ersättningsskyldighet efter graden av hans vållande.³ Det är klart, att en uppskattning av medvållandet enligt denna metod är genomförbar åtminstone ur teoretisk synpunkt. Däremot förefaller en sådan metod erbjuda betydligt större praktiska svårigheter än den vid jämkning gängse, därför att jämförelsenormen ej längre är en konkret handling, nämligen skadegörarens, utan enbart en abstrakt föreställning om vissa iakttagna eller önskvärda handlingsmönster hos skadelidande i allmänhet eller vissa grupper av skadelidande — d. v. s. samma norm som vid avgörandet, huruvida det överhuvud föreligger något medvållande. En så vag måttstock kan knappast väntas ge någon egentlig ledning vid den ännu mera krävande bedömning, som fastställandet av jämkningsbråket måste innebära. Och detta är knappast förvånansvärt, om man betänker, att motsvarande tillvägagångssätt redan inom ramen för den vanliga culpabedömningen visat sig osäkert, ehuru man i sådant fall ingalunda avser att uppmäta culpans grovlek utan blott att avgöra, om culpa föreligger eller ej. Med hänsyn till nämnda svårighet kan väl ifrågasättas, huruvida icke en jämkning enligt denna metod i själva verket sker på intuitiv väg genom

¹ Jfr ovan under III.

² Jfr i svensk rättslitteratur STRAHL, Skadeståndsutredning s. 141 och i utländsk doktrin VON TUHR, Allgemeiner Teil des schweizerischen Obligationenrechts I (2. Aufl., herausgeg. von A. SIEGWART, 1942) s. 102 f.: »Die Entscheidung ergibt sich aus einer Abwägung des beiderseitigen Verschuldens. — — — Aus dem Umstand, dass in den Fällen letzterer Art [sc. wo die Haftung kein Verschulden des Haftenden voraussetzt] dem Verschulden des Verletzten kein fremdes Verschulden gegenübersteht, erklärt sich die Bestimmung einzelner Haftpflichtgesetze, wonach bei Selbstverschulden jede Haftung ausgeschlossen ist.»

³ Undantagsvis har även en svensk domare möjlighet till motsvarande jämkning, se särskilt ovan s. 51 not 4 nämnda lagrum.

att medvållandet direkt uppskattas i en summa pengar — en tankeoperation, för vilken naturligen inga objektiva normer kunna uppställas.¹

Vill man i stället hålla fast vid den metod, som ligger till grund för den allmänna medverkansregeln, måste man sätta den skadelidandes uppträdande i relation till skadegörarens uppträdande och låta jämkningsbråket framgå såsom ett resultat av denna jämförande värdering. Visserligen har man då förmånen att arbeta med en jämförelse mellan två konkreta handlingsformer, men i gengäld stöter man på andra och betydande svårigheter.

I tysk rätt anses jämförelsen skola tillgå så, att man mot varandra väger å ena sidan den skadelidandes culpa och å andra sidan den fara, som utgör den rättspolitiska grunden för skadegörarens strikta ansvar (t. ex. vid skada i följd av järnvägs drift den särskilda driftsfaran).² Samma förfaringsätt hävdas såsom det riktiga beträffande vissa andra situationer i schweizisk rätt.³

¹ Jfr försäkringslagstiftningens uttalanden i motiven till försäkringsavtalslagen, SOU 1925: 21 s. 92 i. f., se dock därtill SCHMIDT, *Faran och försäkringsfallet* (1943) s. 115 f. Regeln i strafflagen 6 kap. 1 § andra p. torde emellertid icke kunna anföras i detta sammanhang, enär jämkningen där i första hand grundar sig på en jämförande värdering mellan den skadelidandes medvållande och skadegörarens vållande, varefter de sålunda fixerade bråkdelen automatiskt ge proportionerna vid jämkningen av penningersättningen. Det är här alltså ej fråga om »en jämförande mätning av graden av skuld och ett visst penningbelopp».

² Se t. ex. ENNECCERUS, *Recht der Schuldverhältnisse* (13. Neubearb. Aufl., von H. LEHMANN, 1950) s. 75. Denna uppfattning anses tolkningsvis framgå ur det grundläggande jämkningsstadgandet i BGB § 254: »Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.» I det första förslaget till BGB (§ 222) hade särskilt culpans grovlek framhållits såsom måttstock för jämkningen. Den ändrade lydelsen infördes emellertid just för att täcka även fall av strikt ansvar; se Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs I (1897) s. 300. Den påbudna jämförelsemetoden kompliceras ytterligare av läran om s. k. »erhöhte Betriebsgefahr», varom se t. ex. *Trafikskadeansvar* s. 197 med hänv. Den österrikiska *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* upptar däremot i § 1304 en medverkansregel, som av ordalagen att döma tar sikte enbart på vårdslösheten: »Wenn bei einer Beschädigung zugleich ein Verschulden von Seite des Beschädigten eintritt; so trägt er mit dem Beschädiger den Schaden verhältnismässig; und, wenn sich das Verhältnis nicht bestimmen lässt, zu gleichen Teilen.» Denna regel har sedan genom uttryckliga lagstadganden förklarats tillämplig även vid skador av järnvägar, bilar och luftfartyg. Regeln kommer således till användning även mot skärpt ansvariga skadegörare, t. o. m. vid fullt strikt ansvar.

³ OFTINGER s. 238. Jfr STARK, *Beitrag zur Theorie der Entlastungsgründe im Haftpflichtrecht* (1946) s. 175, 205 f.

Av intresse är vidare, att man ej behöver gå längre än till norsk praxis för att finna en motsvarande teknik.¹ Särskilt kan hänvisas till förstevoterandens uttalande i *NRT 1937 s. 563*, där mot varandra ställas den skadelidandes medvållande och skadegörarens »objektive ansvar som farlig bedrift». Det förekommer även, att man i fråga om skadegöraren nöjer sig med en bedömning, till vilken del han förorsakat skadans omfattning, utan att farligheten särskilt skjutes i förgrunden (vilket väl är den enda möjligheten, om man vill verkställa en jämkning i förhållande till en fullt strikt ansvarig skadegörare utanför de »farliga verksamheternas» krets). Mot de anförda lösningarna synes dock med fog kunna invändas, att en jämförelse mellan två artfrämmande ting — å ena sidan vårdslöshet och å andra sidan driftsfara eller kausalsammanhang — knappast kan ges begripligt innehåll.² Hur skall man kunna jämföra rött och runt? En jämförelse förutsätter åtminstone, att objekten utgöra två likartade företeelser.

Detta minimikrav för en jämförelse kan uppnås *antingen* genom att båda sidor betraktas ur vållandesynpunkt *eller* genom att båda sidor betraktas ur kausalitets- eller faresynpunkt.³

Den förra metoden återfinnes ej sällan förtäckt i jämkningsresonemang. I den välgrundade känslan att medvållandet endast kan vägas mot ett culpöst förfaringssätt på skadegörarsidan söker man konstruera fram ett slags skadegörarens vållande i förhållande till den skadelidandes medvållande. Man förklarar alltså skadegöraren i princip ersättningsskyldig oberoende av vållande, varefter man i nästa ögonblick vid avgörandet av jämkningsfrå-

¹ Se ang. sagda praxis ØVERGAARD, Norsk erstatningsrett (2. utg. 1951) s. 271 f. och KR. ANDERSEN, Norsk erstatningsrett i hovedtrekk (1952) s. 141—43. Sistnämnde förf. tolkar praxis så, att skadeståndets storlek ansetts skola avgöras vid varje enskilt tillfälle på grundval av en samlad rimlighets- eller rättfärdighetsvärdering. — STANG s. 215 räknar tydligen med att man mot varandra kan väga å ena sidan den skadelidandes skuld och å andra sidan den adekvata kausaliteten mellan skadegörarens uppträdande och den skadliga effekten. Till företrädarna för denna uppfattning synes man böra räkna även TAXELL i FJFT 1944 s. 380, där dock tillägges, att en jämförelse mellan ansvarighetsfakta är rätt vanskelig.

² Jfr t. ex. kritiken hos TRAEGER, Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht (1904) s. 370 och JUGLART, Traité élémentaire de droit aérien (1952) nr 178. Jfr vidare KRÜCKMANN i IhJb 55 (1909) s. 11 f. Här må även hänvisas till uttalande av ANDENES i TFR 1943 s. 384: »Det som må veies mot hverandre er på den ene side de hensyn som bærer vedkommende objektive ansvarsregel, på den annen side den feil skadelidende har begått — unektelig nokså inkommensurable størrelser.»

³ En jämförelse mellan det faremoment, som ligger inneslutet i den skadelidandes culpa, och skadegörarens driftsfara torde dock vara omöjlig att genomföra, enär de båda farebegreppen därvid icke äro identiska. Jfr Trafikskadeansvar s. 130 ff.

gan dock finner honom i viss mån vållande.¹ Att denna teknik är olämplig torde framstå såsom självklart.

Den senare metoden innebär, att domaren prövar kausalsammanhanget — eventuellt det adekvata kausalsammanhanget — mellan skadan och å ena sidan skadegörarens handling eller verksamhet samt å andra sidan den skadelidandes culpösa handling.² De båda jämförelseleden bli då artlika och därmed komparabla. Anser man sig med hjälp av en dylik kausalitetsbedömning kunna avgöra, till vilka delar skadan förorsakats av skadegörare och skadelidande, träder emellertid enligt svensk rätt medverkansregeln aldrig i funktion. Allmänna skadeståndsregler leda nämligen i sådant fall till att skadegöraren blir ersättningsskyldig endast för den del av skadan, som kan konstateras icke ha förorsakats av den skadelidandes vårdslösa handling.³

Nu torde man dock ytterst sällan kunna komma fram till en sådan uppdelning av den skadliga effekten — icke minst utredningssvårigheterna lägga vanligen oöverstigliga hinder i vägen. Kvar står då blott möjligheten att vid tillämpningen av jämkningsregeln utföra jämförelsen schematiskt och provisoriskt, nämligen med hjälp av *mera lösliga sannolikhetsantaganden beträffande i vilken utsträckning vardera parten inverkat på skadans omfattning*.

Det förefaller icke finnas något hinder att vid tillämpningen av den speciella medverkansregeln i luftfartsskadelagen 1 § andra st. använda just detta sistnämnda tillvägagångssätt. Avgörande för jämkningen säges blott vara en skälighetsprövning, men hur denna skall verkställas har ej fastslagits i lagtexten. Ej heller de förut refererade motivuttalandena kunna sägas strida mot nämnda metod. Till förmån för densamma talar, att man på så sätt möjligen uppnår en viss rationalisering av skälighetsbedömningen, vilken därigenom måste antas bli bättre underbyggd och även kan väntas ge jämnare resultat än om densamma helt skulle anförtros åt vederbörande domares intuition och subjektiva värderingar. Om sålunda sannolikhetsantaganden om vardera partens inverkan på skadans omfattning i första hand synas böra läggas till grund för

¹ Såsom exempel må hänvisas till förstevoterandens votum i det norska rättsfallet *NRT 1936 s. 298*. Skadegöraren förklarades ansvara efter en fullt strikt ansvarsregel. Den skadelidandes medvållande ansågs icke skola upphäva skadegörarens ansvar utan resultera i en nedsättning av ersättningens belopp, emedan *skadegöraren borde ha varit förberedd på ett medvållande av i målet aktuell typ*. Efter att sålunda ett moment av culpa även på skadegörarsidan antytts, förklarades halva skadan skola ersättas.

² Jfr t. ex. *OFTINGER s. 203*.

³ Se ovan under II: 1.

skälighetsprövningen, hindrar detta givetvis ingalunda, att även andra moment kunna tilläggas betydelse — här liksom redan vid begagnandet av den allmänna medverkansregeln. Ramen för skälighetsprövningen är den vidaste tänkbara.

Efter ett mångårigt internationellt lagstiftningsarbete¹ har vid en konferens i Rom i september 1952 antagits en konvention om skador för tredje man på jordytan i följd av luftfart, avsedd att gälla beträffande inom konventionsstats område uppkomna skador av luftfartyg från annan konventionsstat. Romkonventionen bygger på en kombination av fullt strikt skadeståndsansvar, ansvarsbegränsning till vissa maximisummor samt tvångsvis anlåtande av försäkring eller annan form av ställd säkerhet. I konventionen återfinnes en utförlig medverkansregel (art. 6), enligt vilken ersättningen i händelse av den skadelidandes eller hans anställdas medvållande skall nedsättas i den omfattning sådant vållande medverkat till skadan.²

¹ Härom närmare Trafikskadeansvar s. 30 ff.

² I den ursprungliga Romkonventionen 1933 om luftfartsskador återfanns en speciell medverkansregel (art. 3) av följande lydelse: »The liability imposed by the preceding article can be diminished or set aside only if the damage has been caused or contributed to by the negligence of the injured party.» Regeln var alltså kortfattad och allmänt hållen. Den kunde därför lätt anpassas efter något skiftande förhållanden i olika rättssystem. Sålunda torde den väl kunna förenas med medverkansregeln i den svenska luftfartsskadelagen 1 § andra st. För mera detaljerade regler beträffande genomförandet av jämkningen var man hänvisad till den nationella rätten (domstolslandets lag). Denna metod är densamma, som uttryckligen anvisats i Warszawakonventionen om luftbefordran art. 21, jfr luftbefordringslagen 21 § och därtill WIKANDER, Lag om befordran med luftfartyg (1939) s. 44. Den ursprungliga Romkonventionen ratificerades emellertid blott av några få stater och har därför i stort sett ej haft annan betydelse än såsom förebild för ett flertal länders nationella lagstiftningar. Efter andra världskrigets slut påbörjades i ICAO:s regi arbetet på en ny konvention om luftfartsskador med avsikt att få fram en konvention, vilken kunde tänkas vinna anslutning av flertalet luftfartsidkande nationer av betydelse. Det första förslaget upprättades av den danske professorn STIG IUUL, ordförande i den underkommitté, åt vilken arbetet närmast anförtroddes. I detta förslag upptogs en kortfattad medverkansregel (art. 4 st. 1), vilken är ganska likartad den i 1933 års konvention ingående: »The liability of the operator may be reduced or avoided, if the negligence of the injured party has caused the damage or contributed thereto.» Se ICAO Doc 6029-LC/126 s. 254. Under det följande arbetet gjordes medverkansregeln allt utförligare och mera precis, varvid man även indrog spørsmålet om medvållande av den skadelidandes anställda. I rättsenhetens intresse ville man ta avstånd från nyssnämnda metod att i stor utsträckning hänvisa till domstolslandets lag och i stället ge utförliga regler angående tillvägagångssättet vid jämkningsoperationens utförande. Ang. under förarbetena framkomna synpunkter på medverkansregeln hänvisas främst till ICAO Doc 7031 A4-LE/1 s. 76—85. Medverkansregeln fick slutligen i Romkonventionen 1952 (art. 6 st. 1) följande lydelse: »Any person who

En så avfattad regel förefaller vara i viss mån främmande för de principer, vilka ansetts grundläggande i svensk rätt. Den ålägger nämligen domaren att avgöra, hur långt den skadelidandes eget handlande verkligen orsakat hans skada. I den mån detta kausalitetsproblem kan besvaras på så sätt, att viss skada är orsakad »enbart» av den skadelidande, träder enligt konventionen (art. 6 st. 1 p. 1) och även — såsom nyss framhållits — enligt svensk uppfattning någon medverkansregel aldrig i funktion. Så långt uppkomma inga speciella svårigheter ur svensk synpunkt. Förhållandet är emellertid det motsatta i själva medverkansfallen, vilka äro de ur praktisk synpunkt viktiga. Därest den skadelidandes eget vållande medverkat men icke »enbart» utan jämte skadegörarens handlande, skall ersättningen enligt den anförda konventionsregeln nedsättas i motsvarande omfattning. Vanligen stupar dock en dylik uppdelning av skadan med ledning av en kausalitetsbedömning på utredningssvårigheterna; det blir då i själva verket omöjligt att utföra den påbudna operationen. Och om en dylik uppdelning av skadan trots allt skulle kunna företas, innebure detta i själva verket, att en viss del av skadan »enbart» förorsakats av den skadelidande. Men därmed är man redan tillbaka i de nyssnämnda situationerna *utanför* medverkansfallen! Skall medverkansregeln i den lufträttsliga konventionen införlivas med svensk rätt, synes det därför vara nödvändigt att icke söka tillämpa den direkt efter ordalagen utan läsa den som om där stode, att ersättningen i händelse av den skadelidandes medvållande skall nedsättas i den omfattning sådant vållande *skäligen kan antas* ha medverkat till skadan. Man erhåller då en regel av i huvudsak samma typ som den nuvarande medverkansregeln i den svenska luftfartsskadelagen, dock med den avvikelsen, att domaren

would otherwise be liable under the provisions of this Convention shall not be liable for damage if he proves that the damage was caused solely through the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage or of the latter's servants or agents. If the person liable proves that the damage was contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person who suffers the damage, or of his servants or agents, the compensation shall be reduced to the extent to which such negligence or wrongful act or omission contributed to the damage. Nevertheless there shall be no such exoneration or reduction if, in the case of the negligence or other wrongful act or omission of a servant or agent, the person who suffers the damage proves that his servant or agent was acting outside the scope of his authority.» Avfattningen av detta stadgande påminner om *The Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945*, dock med bl. a. den viktiga skillnaden, att reduktionen av skadeståndet i sistnämnda lag säges skola ske »to such extent as the court thinks just and equitable having regard to the claimant's share in the responsibility for the damage».

ej har möjlighet att ta hänsyn till några omständigheter utöver de mera lösliga sannolikhetsantagandena beträffande vardera partens inverkan på skadans omfattning.

Stela medverkansregler (D—G)

D. De hittills berörda typerna av medverkansregler äro elastiska i den mening, att jämkningen kan proportioneras i förhållande till graden av den medverkande handlingens förkastlighet eller andra såsom relevanta ansedda omständigheter. Att en sådan avvägning medför vissa särskilda problem i situationer, där skadegöraren är fullt strikt ansvarig, torde framgå av vad nyss sagts (under C). Dessa svårigheter ha naturligen uppmuntrat till försök att konstruera *stela* medverkansregler, varmed förstås regler, enligt vilka den skadelidandes ersättning *helt* bortfaller under vissa närmare angivna förutsättningar. På så sätt konstruerade regler medföra tydligen icke samma tillämpningssvårigheter som elastiska medverkansregler vid strikt ansvar, eftersom det ej blir fråga om någon »fördelning av skadan» med ledning av en jämförelse mellan den skadelidandes och skadegörarens uppträdande m. m. Regler av angivna typ förekomma även i svensk rätt och ha därvid givits olika utformning. Till en början må uppmärksammas medverkansregler med innebörd, att *ersättningsskyldigheten helt bortfaller vid uppsåtlig medverkan*.

En sådan regel återfanns i den numera upphävda lagen 12 mars 1886 angående ersättning av allmänna medel åt oskyldigt häktade eller dömd 2 § och har därifrån i huvudsakligen oförändrad form överförts till den nu gällande lagen 13 april 1945 rörande samma ämne 2 §. Kronan ansvarar under vissa närmare angivna förutsättningar fullt strikt gentemot en oskyldigt *dömd*. Detta ansvar gäller dock icke för det fall, att vederbörande »genom sanninglös bekännelse vid eller utom rätten eller genom att falskeligen angiva sig själv eller eljest uppsåtligen föranlett, att han blivit dömd till straffet». När denna medverkansregel första gången infördes, tycks den ha uppfattats såsom tämligen självklar.¹

Något större räckvidd hade den motsvarande regel angående oskyldigt *häktade*, vilken upptogs i 1 § andra st. av den gamla lagen från 1886. Kronans strikta ansvar hade där begränsats så, att ersättning ej skulle tilldelas »den, som sökt att genom avvikan-

¹ Se d e p a r t e m e n t s c h e f e n s uttalande i NJA II 1886 nr 5 s. 7. — Under förarbetena till 1945 års lag framställdes men avvisades ett förslag att med uppsåt likställa grov vårdslöshet, NJA II 1945 s. 748.

de eller annorledes undandraga sig rannsaking eller att genom undanröjande av bevis eller egendom hindra sakens utredning, ej heller den, som genom sanningslös bekännelse vid eller utom rätten eller genom att falskeligen angiva sig själv eller eljest uppsåtligen föranlett, att åtalet mot honom blivit anställt eller fullföljt». Detta innebar tydligen, att man med uppsåtlig medverkan likställde vissa åtgärder, vilka visserligen ej företagits i uppsåt att framkalla myndigheternas ingripande men ändock förete avgörande likheter med sådana åtgärder därigenom, att de »lik-som inbjuda till häktning». Ett avgörande skäl för denna lösning var det korta rådrom, som står vederbörande myndighet till buds att i samband med ifrågasatt häktning »utforska, huruvida bakom detta uppträdande döljer sig en verklig brottslighet eller icke». ¹ Motsvarande medverkansregel återfinnes i 1945 års lag 1 § andra st. första p. men har genom tilläggsbestämmelsen i andra p. i ett viktigt avseende givits en annan utformning; härtill återkommer framställningen i det följande. ²

En medverkansregel av här angiven konstruktion öppnar tydligen möjligheten att, i den händelse förutsättningarna för dess tillämplighet visa sig icke vara uppfyllda, falla tillbaka på den allmänna medverkansregeln. Skulle de nu beskrivna medverkansreglerna i 1886 års lag anses vara exklusiva eller kunde man subsidiärt tillämpa den allmänna medverkansregeln? ³ Av lagstiftningen att döma — ej minst av den stora noggrannhet, varmed de »ersättningsförverkande» åtgärderna angivits — ha reglerna avsetts att vara uttömmande. En sådan ståndpunkt stämmer också bäst överens med den moderna uppfattningen om den miss-tänktes ställning i den akusatoriska straffprocessen. Den kvarstående medverkansregeln beträffande oskyldigt dömda i 1945 års lag 2 § bör därför liksom regeln om oskyldigt häktade i 1 § andra st. första p. anses vara exklusiv.

E. Problemet om verkan av medvållande till skada av fullt strikt ansvarig skadegörare kan även lösas genom en stel medverkansregel med innebörd, att *ersättnings skyldigheten helt bortfaller vid grovt medvållande* (medverkan genom culpa lata, kvalificerat medvållande). En sådan regel må motiveras med en hänvisning till önskemålet att bereda vissa skadelidande ett längre än vanligt gående skydd i förhållande till dem särskilt intensivt hotande skadegöra-

¹ Se departementschefens uttalande i NJA II 1886 nr 5 s. 5.

² Se nedan under G.

³ Själva frågeställningen har berörts ur allmänna synpunkter ovan under IV.

re, alltså även då den skadelidande själv medverkat genom egen vårdslöshet; om vårdslösheten är grov, överväger däremot intresset att med någon samhällelig sanktion bekämpa åtminstone sådana handlingsformer. Eftersom man sålunda begränsat sanktionen till ett mindre antal i särskilt hög grad socialt icke önskvärda handlingar, vill man i gengäld förstärka dess effektivitet genom att göra den utomordentligt sträng. Fallen av grovt medvållande torde vara så relativt fåtaliga och så särpräglade, att den ur preventionssynpunkt motiverade stränga sanktionen — ersättningskyldighetens totala bortfall — knappast kommer i allvarigare konflikt med reparationsintresset. En regel av antydd utformning behöver emellertid icke begagnas såsom exklusiv utan kan även tänkas kombinerad med den allmänna medverkansregeln, varvid alltså okvalificerat medvållande fortfarande drabbas av den vanliga jämkningssanktionen.

En stel medverkansregel av nämnda konstruktion medför tydligen — trots den däri ingående culpabedömningen — icke samma tillämpningssvårigheter, som enligt vad nyss utretts äro förknippade med jämkningsregler av fördelningstyp, då dessa användas vid strikt ansvar. Uppskattningen av culpans grovlek förutsätter nämligen ingalunda, att denna ställes i relation till något skadegörarens handlingssätt, eftersom någon »fördelning av skadan» ej skall äga rum. Det är tillräckligt att, på liknande sätt som vid culpabedömning enligt den allmänna culparegeln, mot bakgrunden av önskvärda eller av flertalet människor resp. vissa persongrupper faktiskt iakttagna aktsamhetsnormer avgöra, huruvida grovt medvållande och därmed en avgörande förutsättning för skadeståndsskyldighetens bortfallande föreligger eller ej. En betydande svårighet kommer man dock icke förbi, nämligen gränsdragningen mellan (med)vållande och grovt (med)vållande — en svårighet, som rättstillämpningen ställes inför även i andra sammanhang, t. ex. vid avgörandet av frågor om regress enligt försäkringsavtalslagen 25 §.

Medverkansregler av nu angivet slag äro icke okända för svensk rätt. Från det kontraktuella skadeståndsansvarets område kan pekats på regeln om järnvägs ansvar för skador på anställda enligt järnvägsskadelagen 3 §. Detta lagrum har delvis upphävts av lagen 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete 36 § (jfr lagen 5 juli 1901 i samma ämne 27 §), nämligen såvitt angår »alla de fall, då i följd av järnvägs drift arbetare, anställd i järnvägens tjänst, i arbetet dödas eller skadas, alltså jämväl när vållande ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last» (HD i pleni-

målet NJA 1931 s. 681). På övriga anställda äger lagrummet däremot fortfarande tillämpning. Järnvägens innehavare har ålagts fullt strikt ansvar för skada, som sådan anställd ådrar sig i tjänsten, utom då han »genom överträdelse av gällande föreskrifter eller annan grov vårdslöshet själv ådragit sig skadan».¹

I motiven utvecklades tanken bakom detta stadgande i korthet sålunda. Det kunde icke undgås, att järnvägens personal utsattes för faror av mångahanda slag. Likaså måste vid trafikens bedrivande inträffa oförutsedda fall, där trafikens säkerhet väsentligen berodde på de anställdas rådighet och oförskräckthet. Det låge därför i järnvägens eget intresse att söka förebygga, att personalen kände sig frestad att företrädesvis sörja för sin egen trygghet och sätta trafikens säkerhet i andra rummet. En sådan frestelse skulle dock otvivelaktigt framställa sig för järnvägspersonalen, därest lagstiftningen ålade den att själv vidkännas all sådan i tjänsten ådragen skada, som kunde anses ha härrört från den skadades egen oförsiktighet. Invändningen, att lagens regel skulle kunna medföra en avslappning av personalens vaksamhet, bemöttes med en hänvisning till att den allmänna culparegeln fortfarande gällde för de anställda, vilka därför kunde riskera att ådra sig ansvar för vårdslöst förorsakad skada.² Man skulle till detta motivuttalande kunna lägga, att den allmänna medverkansregeln måste antas vara tillämplig även på skador enligt järnvägsskadelagen 3 §,³ varför även ringare medvållande sanktioneras, dock ej genom totalförlust av ersättningen utan genom jämkning av densamma. Att man härmed i viss mån undergrävt nyssnäm-

¹ Anmärkningsvärt är, att såsom ett typfall av grovt medvållande särskilt angivits överträdande av gällande föreskrifter (så även i det nedan i texten anförda stadgandet i el-lagen 7 §, jfr olycksfallsförsäkringslagen 25 §). Om denna anvisning följdes till sin bokstav, skulle emellertid med nutida finförgrenad reglering av drifts-åtgärderna i form av tjänstereglementen, instruktioner o. d. varje överträdelse anses såsom grov vårdslöshet och medföra ersättningsskyldighetens fullständiga bortfallande. Anvisningen torde därför böra följas med viss försiktighet. Tydligen i känsla härav har WINROTH s. 246 givit föreskriften en mjukare tolkning, jfr s. 276. En rimlig tolkningsståndpunkt synes vara, att endast ta hänsyn till överträdelser av ur skadeståndssynpunkt viktiga och centrala föreskrifter. Härmed överensstämmer formuleringen av olycksfallsförsäkringslagen 25 § och KF 2 juni 1950 om ersättning i anledning av kroppskada, ådragen under militärtjänstgöring (militärersättningsförordning) 12 §: »Har olycksfall(et) föranletts därav, att den skadade ej ställt sig till efter rättelse gällande anordning eller föreskrift om åtgärder för undvikande av olycksfall, och äro omständigheterna sådana, att han därigenom måste anses hava gjort sig skyldig till grov vårdslöshet. . .»

² NJA II 1886 nr 4 s. 11 f.

³ Se härom ovan under 1: A.

da motiveringar för regeln om grov vårdslöshet synes icke ha observerats.

Medverkansregler av nu angiven typ återfinnas även på den utomobligatoriska skadeståndsrättens område. I järnvägsskadelagen 6 § andra st. första p. och tredje st. stadgas således, att det fullt strikta ansvaret för skada på nötkreatur, hästar och renar bortfaller, om djurens vårdare (s. k. identifikation mellan djurens ägare och deras vårdare, se vidare nedan under VIII) uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan.¹ Vidare skall det i el-lagen 4 § stadgade, fullt strikta ansvaret enligt lagens 7 § bortfalla bl. a. där den skadelidande »genom överträdelse av gällande föreskrifter eller annan grov vårdslöshet» själv vållat skadan. Denna föreskrift har i fast rätts-tillämpning tolkats så, att jämkning med stöd av den allmänna medverkansregeln icke kan förekomma, se *NJA* 1927 s. 582, 1944 s. 646 och 1948 s. 182. Den speciella medverkansregeln i el-lagen 7 § har m. a. o. ansetts vara exklusiv. Detta kan förefalla märkligt i belysning av lagens 8 §, där skadeståndet vid personskador säges skola bestämmas »enligt de i strafflagen stadgade grunder». Nämda uttryck är ju nämligen, såsom redan tidigare framgått,² den sedvanliga formeln för hänvisning till bl. a. den allmänna medverkansregeln i strafflagen 6 kap. 1 § andra p.³

I detta sammanhang må även erinras om bestämmelserna i försäkringsavtalslagen 18—20 samt 124 §§, där uppsåt eller grov vårdslöshet på försäkringstagarens sida förklaras i princip medföra totalt bortfall av försäkringsgivarens ansvar. Nämnas kan även den likartade regeln om försäkringstagares s. k. räddningsplikt i samma lag 52 §, enligt vilken påföljden dock även kan bli skäligt avdrag på det eljest utgående ersättningsbeloppet. Nämda regler torde till sitt ändamål överensstämma med nyss behand-

¹ Ett motsvarande stadgande inrymdes i järnvägsskadelagen 6 § redan genom lagändring 8 juli 1904 (SFS nr 29), se *NJA* II 1904 nr 7 s. 57 ff. För att grov vårdslöshet från vårdarens sida skall anses föreligga måste man med hänsyn till ersättningsstadgandets effektivitet fordra mera än blott underlåtenhet att utöva tillsyn över djuret. Se *NJA* II 1928 s. 671, jfr *SOU* 1944: 35 s. 21. Kravet på *grov* vårdslöshet infördes i lagtexten först under riksdagsbehandlingen med anledning av en av Carl Lindhagen inom andra kammaren väckt motion (1904 nr 176). Såsom motivering anfördes just, att lapparnas skydd annars kunde bli föga effektivt.

² Se ovan under 1: A.

³ I ett vid domen i 1948 års fall fogat yttrande undersökte JustR KARLGREN tolkningsspörsmålet och kom därvid till resultatet, att »lagtexten i 8 § medger *möjlighet* att bringa jämkningsregeln i 6 kap. 1 § strafflagen till tillämpning». Jfr härmed KARLGREN, *Skadeståndsläran* (1943) s. 161 not 1, där 1927 års dom kritiseras. Se vidare KARLGREN s. 218 not 3. Tillräckliga skäl ansågos dock knappast föreligga att frångå äldre praxis, vilken intagit motsatt ståndpunkt.

lade skadeståndsrättsliga medverkansregler såtillvida, som de fullfölja ett preventivt syfte. Men därutöver tillkomma andra och för de skadeståndsrättsliga reglerna främmande rättspolitiska motiv. Ett dylikt är nödvändigheten av att kunna hålla premierna på en måttlig nivå — en tanke, som icke kan återkomma vid de skadeståndsrättsliga medverkansreglerna annat än i modifierad form, nämligen såsom den förut¹ skisserade riskbegränsningstanken. Ett ytterligare skäl kan vara, att man med de nämnda försäkringsrättsliga reglernas hjälp får möjlighet att på civilrättslig väg komma åt och motarbeta sådana fall av försäkringsbedrägeri, där straffrättslig påföljd icke kan ådömas på grund av brist i bevisningen men man ändock har starka skäl att anta brottsligt förfarande. Med hänsyn till sådana särskilda rättspolitiska synpunkter samt därtill, att försäkringsgivaren icke är att anse såsom likställd med en skadegörare, torde man knappast kunna jämställa dessa försäkringsrättsliga medverkansregler med deras skadeståndsrättsliga motsvarigheter.

F. En medverkansregel av den stela konstruktion, varpå ett par exempel nu lämnats, kan även utformas så, att *ersättningskyldigheten helt bortfaller redan vid okvalificerat medvållande* (blott culpös medverkan, enkelt medvållande). Tanken bakom en sådan regel torde mera markerat än i föregående fall vara, att en skadelidande, som gjort sig skyldig till vårdslöshet, därmed också förverkat det särskilt vidsträckt skydd, som det fullt strikta ansvaret erbjuder honom. Det vore, menar man, icke rättvist att tvinga en icke-culpös skadegörare att betala ersättning till en culpös skadelidande.² Regeln kan genom sin stränghet antas särskilt tillgodose det preventiva ändamålet. Däremot kan den — åtminstone om begreppet medvållande ges en extensiv tolkning — befaras i någon mån motverka det reparativa ändamål, vilket utgjort ett av motiven för skadegörarens fullt strikta ansvar. Ytterligare må anmärkas, att regeln redan på grund av sin konstruktion naturligen ej kan användas kombinerad med den allmänna culporegeln utan alltid måste förutsättas vara exklusiv.

I svensk rätt förekommer även denna lösning av medverkansproblemet.³ Den möter sålunda i den speciella medverkansregeln

¹ Ovan under I: 4.

² Jfr t. ex. resonemanget hos TRAEGER, a. a. s. 358 f.

³ Vad beträffar dansk rätt anses den danska lagstiftningen snarast tala just till förmån för regeln, att den skadelidandes egen culpa får det fullt strikta ansvaret att helt falla bort. Se USSING s. 190; jfr samme förf:s Dansk Obligationsret, Almindelig Del (3. Udg. 1946) s. 167.

i järnvägsskadlagen 5 § tredje st. Däri stadgas nämligen, att järnvägsinnehavaren blir fri från det fullt strikta ansvaret för gnist-skador, om den skadelidande (eller någon utomstående, för vars handlingar den skadelidande alltså måste ansvara, se vidare nedan under VIII:1) medverkat genom företagandet av vissa särskilt angivna åtgärder, vilka betraktats såsom vårdslösa.¹ Möjligen kan i rättstillämpningen spåras några ansatser till att på motsvarande sätt låta vårdslös medverkan upphäva fullt strikt ansvar.² I detta

¹ Att man ansett den i lagrummet beskrivna skadesituationen såsom ett specialfall av culpös medverkan framgår av motiven. Däri säges nämligen uttryckligen, att »ett sådant förfarande rätteligen [torde] vara att anse såsom oförsiktighet» (NJA II 1886 nr 4 s. 16 i. f.; jfr HERSLOW, ib. nr 8 s. 44). De likartade reglerna i järnvägsskadlagen 5 § andra st. torde däremot icke böra ses ur synpunkten av medvållande. Se närmare ang. samtliga dessa regler Trafikskadeansvar s. 206 ff. Med järnvägsskadlagen 5 § tredje st. må jämföras lydelsen av el-lagen 9 § andra st.

² Ur denna synvinkel skulle man måhända kunna betrakta den i praxis antydda regel, enligt vilken det fullt strikta ansvaret för skador i följd av vissa särskilt omfattande grävnings- och sprängningsarbeten anses kunna helt (eller delvis) bortfalla, i den händelse den skadade byggnaden är behäftad med bristfälligheter, se särskilt NJA 1927 s. 72 (minoritetens av JustR Ekeberg formulerade votum) och 1936 s. 557. Husägarens underlåtenhet att företa skydds- och förstärkningsarbeten skulle då närmast — åtminstone i vissa fall — anses såsom ett slags culpös medverkan, jfr lagberedningen i SOU 1947: 38 s. 137 och 139 ävensom BERGLUND, Stadsbyggnadslagstiftning och grannelagsrätt (1929) s. 156 och LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 343 ff. samt ILLUM i UfR 1950 B s. 202 ff. och USSING, ib. s. 257 ff. Denna och liknande regler kunna dock lika väl ses huvudsakligen ur kausalitetssynpunkt, jfr BERGLUND, a. a. s. 155 och HULT, Juridisk debatt (1952) s. 120 f. Beträffande den i regeln ingående jämkningsmöjligheten må framhållas, att denna brukar nämnas blott i andra hand. Jfr i detta sammanhang även LJUNGMAN, Om skada och olägenhet från grannfastighet (1943) s. 128 (medvållande vid fullt strikt ansvar för immission bör *de lege ferenda* utesluta ansvaret). — Till ett resultat, som ganska nära överensstämmer med det genom den här behandlade speciella medverkansregeln erhållna, kommer man, om man uppfattar den »skadelidandes» skada såsom »självförvållad» (här har man alltså den verkliga skadegöraren) och i överensstämmelse härmed anser motparten ansvarig blott i den mån han culpöst medverkat till skadan. Ett sådant förfaringsätt innebär m. a. o., att man *inverterar skadegörare och medverkande*. Av intresse är i detta sammanhang särskilt RR:s av HovR fastställda dom i målet NJA 1950 s. 550, där omständigheterna i korthet voro följande. En idrottsförening anordnade uppvisningskörning med motorcyklar vid en isfest. Några närvarande medlemmar av föreningen tjänstgjorde efter anmodan såsom kurvvakter. Under något av de sista varven krånglade en motorcykel och blev stående på banan. En av kurvvakterna skyndade då ut på banan för att hjälpa föraren att flytta undan cykeln men blev därvid påkörd av en annan motorcyklist. Kurvvakten yrkade ersättning av föreningen för den honom åsamkade skadan. RR fann, att föreningen i egenskap av arrangör vore fullt strikt ansvarig (HD torde ha ställt sig på motsatt standpunkt). Emellertid hade skadan inträffat genom vederbörande kurvvakts egen åtgärd att bege sig ut på banan under pågående körning utan att beakta den därmed förbundna faran, om vilken han måste antas ha varit underkunnig. Föreningen vore därför

sammanhang må även erinras om en kontraktsrättslig medverkansregel av här avsedd konstruktion, vilken regel återfinnes i KF 18 maj 1934 angående postverkets ansvarighet för försändelser och medel, som mottagits till postbefordran 1 § 2 mom. Enligt detta stadgande är postverket nämligen fritaget från sitt i princip fullt strikta ansvar¹ bl. a. i det fall, att förlust eller skada förorsakats genom avsändarens fel eller försummelse. En likartad regel ingår i järnvägstrafikstadgan 80 § första st. Till befrielse från järnvägens likaledes i princip fullt strikta ansvar² kan nämligen åberopas bl. a., att förlusten, minskningen eller skadan »orsakats genom sådana brister i avseende å emballaget, som icke kunnat upptäckas utifrån, eller genom den förfogandeberättigades vållande».³

G. Slutligen återstår möjligheten att åtminstone formellt uppge kravet på uppsåt eller vårdslöshet hos den medverkande och alltså utforma en stel medverkansregel så, att *ersättningsskyldigheten helt bortfaller, om det med hänsyn till omständigheterna ej är skäligt att ersättning utgår*. En regel av denna typ — vilken skiljer sig från övriga i detta sammanhang omtalade medverkansregler (jfr dock det nyssnämnda stadgandet i järnvägsskadelagen 5 §

ansvarig endast i den mån det kunde visas, att till skadan medverkat fel eller försummelse från dess sida. Enär detta icke visats vara fallet, lämnades den skadades talan utan bifall. Till i stort sett samma resultat skulle man komma, om den skadade kurvvaktens handling ansåges såsom culpös medverkan, vilken helt upphävde det fullt strikta ansvaret, varför skadegöraren endast vore ansvarig enligt allmänna skadeståndsregler för av honom culpöst orsakad skada. Det är väl ej heller uteslutet, att denna rättsfigur närmast åsyftas i domen. När föreningen säges ha »medverkat», skulle i så fall icke avses medverkan i teknisk mening. I detta sammanhang må nämnas, att man i rättstillämpningen väl synes kunna anse en persons skada vara »självförvållad» utan att i konsekvens härmed beteckna samma person såsom skadegörare (skadevållare), se t. ex. rubriken till *NJA 1940 s. 123*.

¹ Jfr H. STRÖMBERG, Om rättsförhållandet mellan offentliga anstalter och deras nyttjare (1949) s. 196 f., se dock s. 198.

² Jfr a. a. s. 197.

³ Dold emballagebrist har härvid uppfattats såsom »i viss mån ett specialfall» av den förfogandeberättigades vållande. Se FLODIN & WIKANDER, Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften (1933) s. 196. Anförda medverkansregel överensstämmer med art. 27 § 2 i den internationella konventionen om godstransport på järnväg, senast reviderad 1952. Enligt en i ledande utländska kommentarer vanligen uttalad uppfattning skall medvållande av en person, vilken bemyndigats av den förfogandeberättigade, eller medvållande av någon hos den förfogandeberättigade anställd anses ha samma verkan, som om den förfogandeberättigade själv varit medvållande (s. k. identifikation, varom närmare nedan under VIII). Se DE NÁNÁSSY, Le droit international des transports par chemins de fer (1946) s. 466.

tredje st.) därigenom, att den åtminstone efter ordalagen icke utgör en regel om uppsåtlig medverkan eller medvållande¹ — har upptagits i den numera gällande lagen 13 april 1945 om ersättning i vissa fall åt oskyldigt häktade eller dömda m. fl. 1 § andra st. andra p. Såsom situationer, i vilka ersättning icke skall utgå, omnämnas visserligen i första p. just de i gamla 1886 års lag uppräknade,² men den nya formuleringen i andra p. öppnar möjligheter att därutöver neka ersättning även i vissa närliggande men ej mera precist angivna fall.³ Regeln torde vara att uppfatta såsom exklusiv.⁴

¹ Se närmare nedan s. 144 f.

² Se ovan under D.

³ Se av departementschefen i NJA II 1945 s. 741 anförda exempel. Av första lagutskottets uttalande vid riksdagsbehandlingen (ib. s. 475 f. framgår, att kvarstående misstanke om brott skall kunna medföra ersättnings bortfall. Denna möjlighet torde dock bära utnyttjas med största försiktighet. Den likartade metoden att låta kvarstående misstanke om brott inverka på ersättningen för rättegångskostnad har i viss mån kritiserats av WELAMSON, Om anslutningsvad och reformatio in pejus (1953) s. 139 not 16.

⁴ Jfr departementschefens uttalande i NJA II 1945 s. 744 f. samt anmärkningarna ovan under D i. f.

VIII

DEN SKADELIDANDE BÄR SKÄRPT ANSVAR; CULPÖS MEDVERKAN

I hittills behandlade situationer av medverkan vid ansvar utanför culparegeln har den skadelidande själv ansvarat enligt den allmänna culparegeln. Det har därför vad honom beträffar icke i och för sig mött några svårigheter att till det honom ålagda skadeståndsansvaret anknyta en medverkansregel av hävdvunnen fördelningstyp, exempelvis den allmänna medverkansregeln; svårigheterna ha i stället berott på att skadegöraren varit ersättningskyldig enligt en skärpt ansvarsregel. Annorlunda ter sig läget i de fall, som nu skola behandlas. Det gemensamma för dessa är, att den skadelidande själv ansvarar enligt en skärpt ansvarsregel, vilket naturligen måste medföra ytterligare komplikationer, enär hittills omtalade medverkansregler ej konstruerats med tanke på sådana situationer. Vad åter skadegöraren beträffar kan han tänkas vara ersättningsskyldig enligt den allmänna culparegeln eller — även han — enligt en skärpt ansvarsregel.¹

Vid behandlingen av det föreliggande materialet synes det vara lämpligt att först inrikta framställningen på de fall, i vilka *culpös medverkan* föreligger — visserligen *icke av den skadelidande själv men av någon annan person »på den skadelidandes sida»*. I detta avseende kan alltså sägas föreligga ett jämfört med hittills behandlade situationer *skärpt ansvar för medverkan*.² Det fall, att en skärpt ansvarig skadelidande personligen varit medvällande, erbjuder däremot intet av speciellt intresse. Han blir nämligen

¹ Följande tolv konfliktfall kunna alltså tänkas uppkomma (ansvarsreglerna nämnas i ordningsföljden skadelidande — skadegörare); principalansvar — culpaansvar, principalansvar — principalansvar, principalansvar — presumtionsansvar, principalansvar — fullt strikt ansvar; presumtionsansvar — culpaansvar, presumtionsansvar — principalansvar, presumtionsansvar — presumtionsansvar, presumtionsansvar — fullt strikt ansvar; fullt strikt ansvar — culpaansvar, fullt strikt ansvar — principalansvar, fullt strikt ansvar — presumtionsansvar samt fullt strikt ansvar — fullt strikt ansvar.

² Se närmare nedan under IX, de inledande anmärkningarna.

då helt att jämställa med en vanlig medvållare.¹ Återstående fall, i vilka således föreligger medverkan utan att något som helst moment av bevisad (eller möjligen fingerad) culpa utpekats eller kunnat utpekas på den skadelidandes sida, skola härefter göras till föremål för särskild behandling (IX).

1. Den skadelidande bär principalansvar

Karakteristiskt för här avsedda fall är alltså, att den culpöst medverkande är en annan person än den skadelidande. Gångse medverkansregler kunna därför icke vara tillfyllest, om man önskar företa en reduktion av ersättningen. Icke desto mindre finnes en närliggande möjlighet att falla tillbaka på den allmänna medverkansregeln eller någon liknande jämkningsregel, nämligen genom konstgreppet att låta den omedelbart handlandes medvållande »tillräknas» den skadelidande såsom om denne själv varit medvållande. Den skadelidande »identifieras» alltså i detta avseende med den omedelbart handlande. Med uttrycket, att den omedelbart handlandes medvållande »tillräknas» den skadelidande, avses här liksom i den fortsatta framställningen icke något mera än att ange företaget av en *subjektväxling* (ett personbyte) av antytt slag. Denna operation är i princip fristående från själva medvållandebedömningen: innan man kan »identifiera», måste man ha avgjort, huruvida den omedelbart handlandes uppträdande skall kvalificeras såsom medvållande eller ej (förutsatt att den allmänna medverkansregeln eller någon likartad regel lägges till grund för reduktionen). — Beträffande de svårigheter, som uppkomma vid jämförelsen med skadegöraren, om denne är presumtionsansvarig eller fullt strikt ansvarig, kan hänvisas till framställningen ovan under VII:2 och 3.

Nu antydda metod att sammankoppla den skadelidande och den culpöst medverkande, vilken metod brukar gå under benämningen *identifikationsprincipen*,² har mycket olika utbredning i främmande rättssystem. I engelsk rätt exempelvis har man sedan

¹ Se t. ex. HR:s av HovR i denna del ej ändrade dom i målet *NJA 1951 s. 550*. Bilist och hundägare — den sistnämnde i princip fullt strikt ansvarig enligt hundlagen 4 § — ansågos vara lika vållande till överkörning av hund, varför hundägarens ersättning jämkades till hälften. HD hade aldrig att ta ställning till förevarande spørsmål. — Den omständigheten, att den medvållande själv är strikt ansvarig, synes icke föranleda en kraftigare jämkning än om han varit blott culpaansvarig.

² Härmed avses i denna framställning alltså blott vad ibland (se t. ex. *ANDENÆS* i *TfR 1943 s. 361 ff.*) benämnes passiv skuldidentifikation.

gammalt laborerat med en »doctrine of identification»,¹ under det att fransk rätt överhuvud icke synes ha betjänat sig av någon motsvarande konstruktion.² Tysk rätt kan snarast sägas inta ett slags mellanställning.³

Vad svensk rätt beträffar är det klart, att identifikationsprincipen erkänts både i lagstiftning och rättstillämpning; oklart är däremot, *huru långt* principen skall anses tillämplig. I detta sammanhang må anmärkas, att motsvarande problem uppkommer inom försäkringsrätten.⁴

På vilket sätt skall man då förklara uppkomsten av den åtminstone vid första påseende ganska märkliga rättsfigur, som identifikationsprincipen utgör?

Ibland har man pekat på att det ur psykologisk synpunkt ligger mycket nära till hands att i vissa situationer jämställa den skadelidande och den omedelbart handlande, nämligen när det kan sägas bestå ett moraliskt, ekonomiskt etc. band dem emellan.⁵

Vidare anföras ej sällan rättviseresonemang till stöd för identifikationen: föreligger det verkligen medvållande till skadan, vore det obilligt att tvinga skadegöraren att ersätta skadan fullt ut såsom om något medvållande aldrig förefunnits. Ett sådant resonemang förutsätter emellertid vad som skulle bevisas, nämligen att skadelidande och medvållande i detta avseende skola behandlas såsom *en part*.

Detsamma synes gälla den variant av nämnda tankegång, vilken uppträder i form av en kausalitetsmotivering. Skadegöraren kan,

¹ Se om dess nuvarande ställning i engelsk rätt särskilt WILLIAMS s. 431 ff. Ang. amerikansk rätt (läran om »imputed negligence»), se PROSSER s. 416 ff.; jfr KESSLER, Die Fahrlässigkeit im nordamerikanischen Deliktsrecht (1932) s. 170—73.

² Jfr ANDENÆS i TfR 1943 s. 368 f.

³ Se härom särskilt GERNHUBER i ACP 152 (1952/53) s. 69 ff. Identifikationsproblemet ställes i tysk doktrin närmast såsom ett lagtolkningsproblem, nämligen i vad mån BGB § 278 (gäldenärs ansvar för medhjälpare) skall tillämpas inom ramen för BGB § 254 (den allmänna medverkansregeln).

⁴ Se härom t. ex. KARLGREN i Försäkringsrättsliga spörsmål (1938) s. 25 ff. och LØKEN, Forsäkringskravet (1952) s. 122 ff., båda med hänv. Här må särskilt framhållas en i försäkringsavtalslagen uttryckligen upptagen identifikationsregel. Den omedelbara tillsynen av att viss i försäkringsavtalet given säkerhetsföreskrift iakttas kan åligga icke försäkringshavaren själv utan någon honom underordnad. Enligt försäkringsavtalslagen 51 § skall underlåtenhet att iaktta säkerhetsföreskriften vara utan inverkan på försäkringsgivarens ersättningsskyldighet, om det av omständigheterna framgår, att underlåtenheten icke kan läggas »den till last, som haft att tillse, att föreskriften iakttogs». Försäkringshavaren identifieras således med sin medhjälpare. Jfr ur rättspraxis *NJA 1951 s. 68* (ägare av kapplöpningshäst och stallföreståndarinna).

⁵ Se exempelvis ANDENÆS i TfR 1943 s. 382 f., 387 f. (ang. vissa speciella fall).

menar man då, aldrig bli ansvarig för annan skada än den, som verkligen förorsakats av en skadeståndsgrundande handling av honom själv eller av någon, för vilken han ansvarar.¹ Detta argument kan på sin höjd ifrågasättas leda till den negativa slutsatsen, att skadegöraren ej ansvarar. För att komma till den positiva slutsatsen, att den skadelidande ansvarar, måste rimligtvis den redan givna utgångspunkten vara, att den medvällande uppträtt såsom ett slags representant för den skadelidande och att denne därför vore »närmare att stå risken» för följderna av den medvållandes handlande än skadegöraren. Har man icke denna utgångspunkt, skall situationen rätteligen bedömas icke som ett fall av skadelidandes medverkan utan som ett fall av flera skadegörares samverkan till gemensam skada, nämligen om det ej klart kan visas, till vilken del den ene och den andre orsakat skadan. I detta läge visar det sig ytterligare, att argumentet icke ens anses leda fram till den nyss angivna negativa slutsatsen, eftersom skadegöraren och den »medvällande» i själva verket göras solidariskt ansvariga för hela skadan gentemot den skadelidande. Och kan skadan uppdelas mellan de båda skadegörarna med hjälp av en kausalitetsbedömning, blir vardera fullt ut ansvarig för sin del av skadan; någon reduktion av den skadelidandes ersättning blir det aldrig tal om.

Med större skäl kan man anse identifikationen på det skärpta ansvars område vara en konsekvens av nämnda ansvar. Tankegången blir då, att i minst samma utsträckning, som principalen ansvarar för skada på grund av underordnads vållande, bör han också bära konsekvenserna av underordnads medvållande, när han själv lider skada. Till stöd för denna tankegång skulle möjligen kunna anföras, att identifikationsreglerna i svensk rätt lämpligen torde betraktas som en variant av reglerna om skärpt ansvar, till skillnad från dessa dock innebärande, att ansvaret inträder endast i medverkanssituationer och därvid tar sig uttryck icke i åläggande av ersättningsskyldighet utan blott i reduktion av den motparten åvilande ersättningsskyldigheten.²

¹ Ett uttryck för denna uppfattning är möjligen ett votum av RR:s minoritet i *NJA* 1937 s. 624. Till bedömande förelåg en sammanstötning mellan ett fartyg, tillhörande ett ångbåtsaktiebolag, och ett av annan än ägaren fört flygplan. Flygplanets ägare yrkade skadestånd av bolaget. Sammanstötningen ansågs vara att tillskriva vållande av både fartygets befälhavare och flygplanets förare. Flygplanets ägare tilldömdes av RR:s minoritet blott en till viss bråkdel jämkad ersättning med motivering, att bolaget icke häftade i ansvar för den flygplanägaren åsamkade skadan i vidare mån än densamma vållats av fel å fartygets sida. Se vidare ang. detta rättsfall nedan under 3.

² Jfr *Trafikskadeansvar* s. 50.

Av betydelse i detta sammanhang är även preventionssynpunkten. Det förefaller nämligen kunna verka som en särskild press på företagaren vid urval, instruktion och övervakning av medhjälpare, att han ej blott ansvarar för dessas culpösa skadegörelse utan även får sina egna skadeståndskrav reducerade vid deras medvållande. Särskilt för en insolvent principal bör utsikten att helt eller delvis gå miste om eventuella ersättningskrav te sig betydligt mera hotfull än utsikten att själv bli ersättningskyldig. I den mån identifikation erkännes även utan att företagansvar kan statueras, blir jämkningen rent av den enda skadeståndsrättsliga sanktionen.

Ibland har identifikationsproblemet karakteriserats såsom »en fråga om solidariskt eller delat ansvar gentemot den skadade egendomens ägare»¹ eller såsom ett spørsmål om vem som skall stå risken för den medverkandes insolvens, skadegöraren eller den skadelidande.² Även dessa synpunkter innesluta säkerligen beaktansvärda rättspolitiska skäl för en identifikationsregel. Huru långt dessa skäl verkligen besitta bärkraft förefaller emellertid vara ovisst — antagligen kunna de icke tillmätas någon mera central betydelse.³ Visserligen framgår det av ett flertal lagstadganden⁴ och får väl även utan uttryckligt lagstöd anses vara en grundläggande princip, att en skärpt ansvarig »överordnad» har möjlighet att regressvägen få tillbaka utbetalda ersättningsbelopp av den »underordnade» culpöse skadegöraren, vilken då alltså kommer att slutligen bära skadan. Men denna regressrätt mot genomsnittligen sett ekonomiskt svagare personer spelar i praktiken en föga betydande roll, antingen därför att den regressberättigade i det enskilda fallet avstår från sin rätt eller därför att han redan tidigare förbundit sig att icke regressa mot den »underlydande».⁵

Slutligen må framhållas, att åtskilliga identifikationsliknande situationer kunna uppstå, vilka så att säga på ett naturligt sätt föra över till de »rena» identifikationsfallen.⁶

¹ MALMÆUS i SVJT 1947 s. 69. Jfr EK, Bidrag till läran om utomobligatoriskt skadeståndsansvar vid rättsenlig farlig verksamhet (1943) s. 358 f.

² STANG s. 295.

³ Jfr i detta sammanhang ANDENÆS i TfR 1943 s. 362.

⁴ Se särskilt sjölagen 59 § och sjömanslagen 50 § (dock jämkningsmöjlighet), järnvägsskadlagen 11 §, bilskadelagen 11 §, luftfartsskadlagen 8 § samt el-lagen 12 §.

⁵ Jfr Trafikskadeansvar s. 339 f. ävensom HELLNER, Regressrätt s. 90.

⁶ Såsom exempel härpå må anföras några fall angående jämställande av bilägare och bilförare före 1934 års lagstiftning i ämnet. Rättsfallet *NJA 1931 s. 232* angår en kollision mellan två bilar, vilka båda skadades. Båda förarna ansågos vållande. Den ena bilens ägare, vilken själv medföljt sin bil såsom passagerare, krävde ersätt-

Vid den följande redovisningen av materialet synes det tills vidare lämpligast att bortse från de skiljaktigheter beträffande tillämpliga ansvarsregler, som kunna föreligga på *skadegörarens* sida. Materialet uppvisar beträffande sättet för genomförande av en eventuell skadeståndsreduktion inga variationer mellan de olika fallen, när det gäller culpaansvar, principalansvar och presumtionsansvar hos skadegöraren. En enhetlig redovisning av dessa fall, vilken här torde bidra till större överskådlighet, förefaller därför kunna ske utan olägenhet. Till särbehandling utbrytas däremot de skadesituationer, i vilka skadegöraren är fullt strikt ansvarig.

Redan den svenska *lagstiftningen* upptar fall av identifikation vid utomobligatorisk skadegörelse, i vilka *den skadelidande* är principalansvarig (från fall av presumtionsansvar och fullt strikt ansvar på den skadelidandes sida bortses tills vidare).

Sjölagens regler om medverkan vid fartygssammanstötningar ha visserligen icke utformats såsom typiska identifikationsregler men fungera i praktiken såsom sådana. Då regeln om redaransvar i sjölagen 8 § kombineras med jämkningsregeln i 220 § andra st., enligt vilket lagrum den uppkomna skadan vid vållande på båda

ning av den andra bilens förare för på bilen uppkomna skador. HD:s majoritet anförde bl. a., att ägaren iakttagit hastighetsmätarens visning och, såsom bosatt i vederbörande samhälle, måst känna till där gällande regler om tillåten körhastighet; han hade under dessa omständigheter bort säga till föraren, som i hans tjänst förde bilen, att hålla lägre fart men underlätit detta, varför han i egenskap av medverkande måste vidkännas jämkning av honom tillkommande skadestånd. Jämkningsregeln stöddes här på ägarens personliga culpösa medverkan, vilken dock måste sägas vara om icke fingerad så åtminstone tämligen »svagt utvecklad». Resultatet hade blivit detsamma, om identifikationsprincipen kommit till användning. Jfr ang. medvållande av passagerare *NJA 1931 s. 709* och *FFR 1951 s. 195* (Göta HovR). Det må i förevarande sammanhang särskilt framhållas, att *identifikation icke sker mellan bilförare och medföljande passagerare*. Se ur praxis *NJA 1926 s. 301*, jfr *STENBECK* i *SvJT 1934 s. 278 not 1* samt *WIBERG* i *TfR 1943 s. 169* och *ANDENÆS*, ib. s. 372. — I *SvJT 1933 Rf s. 43* var den medvållande bilföraren delägare i det handelsbolag, som ägde bilen. HovR ansåg bolaget skyldigt att vidkännas jämkning, emedan föraren jämte annan person vore innehavare av bolaget. Den särskilt tillkommande omständighet, som här förde till jämkning, synes alltså ha varit regeln, att delägare i handelsbolag solidariskt svara för bolagets förbindelser såsom för egen skuld (handelsbolagslagen 19 §). Jfr *NJA 1945 A 109*. På denna väg har man ernått samma resultat som om en identifikationsregel hade tillämpats. — I detta sammanhang må vidare framhållas, att det i *kontraktsförhållanden* ofta ter sig särskilt naturligt att tillräkna en part vållande resp. medvållande av medhjälpare. Så sker också i betydande omfattning. Vidare kan man nå praktiskt samma resultat som med en identifikationsregel genom att anta *culpa in eligendo, instruendo vel inspiciendo* på den »överordnades» sida. Jfr *KRÜCKMANN* i *IhJb 55 (1909) s. 22 f.* och det nyss refererade utomkontraktuella fallet från 1931.

sidor skall ersättas »efter förhållandet mellan de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet», blir resultatet tydligen, att redaren tillräknas medvållande av befälhavare, besättning och övriga i 8 § uppräknade personer.¹ På liknande sätt innebär stadgandet i sjölagen 220 § tredje st. andra p., vari redarna vid fartygssammansättning på grund av vållande å ömse sidor gentemot lastägarna sägas vara skyldiga att svara blott »var för sin del av ersättningen», att lastägarna måste finna sig i att vid bedömningen av den främmande redarens skadeståndsskyldighet behandlas såsom ett med fartyget, d. v. s. som om de själva begått det fel, vilket tillskrives det egna fartyget.² Här må även nämnas stadgandet i el-lagen 6 § andra st., enligt vilket jämkning skall ske efter »beskaffenheten av de å ömse sidor begångna fel», när en elektrisk anläggning på grund av vårdslöshet vid dess utförande eller skötsel skadat en annan elektrisk anläggning, på vars sida medvållande föreligger. Detta innebär tydligen, att den skadade elektriska anläggningens innehavare tillräknas culpös medverkan av de personer, vilka utföra eller sköta anläggningen.

Direkt utformad som en identifikationsregel är bestämmelsen om bilkollisioner i bilskadelagen 5 § andra st. Detta lagrum — vilket faller under här behandlade grupp av medverkanssituationer till den del det avser ägarens ansvar för förarens bevisade culpa — grundar sig på tanken, att vardera bilens ägare och förare vid bedömandet av ej blott skadeståndsskyldigheten utan även rätten till skadestånd skola betraktas såsom en enhet. Om föraren varit vållande, har ägaren sålunda ej bättre rätt till ersättning än om han själv varit vållande i förarens ställe.³

Av intresse i detta sammanhang är även det identifikationsstadgande, som upptogs i förslaget till hundlag (4 § andra st.) men som sedermera utgick efter anmärkning av lagrådet.⁴ I det föreslagna stadgandet hade man nämligen fört identifikationsgrundsatsen ett gott stycke utöver principalansvarets ram bl. a. genom att låta även medverkan av djur, som den skadelidande äger eller innehar, utlösa jämkningseffekt (jfr att redaransvaret enligt sjölagen 8 § omfattar även vållande av tvångslots). Den i förevarande avseende mest vidsträckt identifikationsregeln åter-

¹ Jfr t. ex. KÔERSNER i TfR 1919 s. 99 f. Se ang. kollision mellan luftfartyg Trafikskadeansvar s. 285.

² Jfr de kritiska uttalandena hos MÖLLER, Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød I (1914) s. 303. Ang. en egenartad identifikationsliknande regel vid bärgning, se SCHMIDT, Sjørätt s. 155 f.

³ Jfr NJA II 1934 s. 329 ff.

⁴ NJA II 1944 s. 64, 67 i. f. och 70.

finnes i järnvägsskadelagen 5 § tredje st., enligt vilket lagrum järnvägens fullt strikta ansvar för skada genom gnistkastning bortfaller, om vissa såsom speciella former av medvållande uppfattade åtgärder vidtas av annan än järnvägens innehavare, d. v. s. ej blott ägare till invid järnvägen belägen fastighet eller hans folk utan även helt utomstående tredje män.¹ I detta sammanhang må även nämnas den jämkning av skadestånd, som en genom annans vållande dödad persons efterlevande och behövande underhållsberättigade måste tåla, om den avlidne genom eget vållande medverkat till den skada, som medfört döden.² Regeln innebär tydligen, att de efterlevande identifieras med den avlidne vid avgörandet av frågan om eventuell reduktion av skadeståndet — de efterlevandes skadeståndsanspråk torde nämligen, åtminstone i huvudsak, anses vara »själständigt».³ Sistberörda identifikationsregel är emellertid så starkt familjerättsligt färgad, att man blott med försiktighet kan jämföra den med de »rent förmögenhetsrättsliga» identifikationsreglerna.

Till betydande del har identifikationsprincipen vuxit fram och utformats i *rättstillämpningen*. Den övervägande delen av det rättsfallsmaterial, som här skall genomgå, innebär att principen erkänts i vederbörande jämkningssituationer. Med hänsyn till vad nyss sagts angående identifikationsbestämmelser utöver principalansvarets ram synes rättsfallsredovisningen böra omfatta även situationer, i vilka den skadelidande ej skulle ha kunnat åläggas principalansvar utan blott ansvar för egen bevisad culpa.

NJA 1899 s. 252. En hästskjuts sammanstötte med ett tåg i en plankorsning, varvid hästarna dödadades samt vagnen och seldonen skadades. Hästskjutsens ägare yrkade ersättning av järnvägsbolaget för uppkomna skador. RR fann tågbetjäningen vållande till olyckan på grund av underlåtenhet att avge föreskriven signal och dömde järnvägsbolaget jämlikt järnvägsskadelagen 6 § att ersätta uppkomna skador. HovR (en diss.) intog samma ståndpunkt men utdömde blott skäligen jämkad ersättning. Domslutet motiverades med att det ansågs utrett att ägarens dräng, vilken vid tillfället körde hästarna, å sin sida visat sådan oaktsamhet,

¹ Jfr *NJA 1906 s. 501* (av fastighetsägaren upplåten avverkningsrätt). RAPHAEL, Om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift (1886) s. 42 finner stadgandet i denna del »icke fullt rättvist».

² Se ur praxis *NJA 1929 s. 487*, *1933 A 87* samt *1945 s. 11* och *16*. Vidare må hänvisas till *KM:ts dom 23/6 1953* i mål mellan reparatören Rolf Erik Pontus Berglund, å ena, och Elsa Johansson, å andra sidan. Svea HovR hade i detta mål följt en annan linje. Jfr *Svea HovR:s dom 12/2 1953* (I avd. nr T 4) i mål mellan Hilda Rundquist m. fl., å ena, samt bilmekanikern Stig Einar Leopold Nygren, å andra sidan.

³ Jfr KARLGRÉN s. 224 f. Se betr. utländsk rätt t. ex. den kortfattade översikten hos A. G. COHN i *UfR 1946 B s. 290 ff.*

att han därigenom måste anses ha medverkat till skadan. NRev hemställde emellertid, att KM:t med ändring av HovR:s dom måtte fastställa det slut RR:s utslag innehöll, emedan det ej blivit i saken visat, att körsvennen vid ifrågavarande tillfälle ådagalagt någon oaktsamhet, varigenom han kunde anses ha medverkat till ifrågavarande skada. HD:s majoritet biföll NRev:s hemställan under det att två JustR prövade rättvist fastställa HovR:s dom.

NJA 1926 s. 223. Under skjutning på en torpedinsjutningsbana, tillhörande flottan, träffades ett i närheten kryssande segelfartyg av en torped med påföljd att fartyget sjönk. Dess ägare yrkade ersättning av kronan. RR utdömde full ersättning. HovR:s majoritet (tre mot två) förpliktade däremot kronan att utge blott ett skäligen till hälften jämkat skadestånd, enär fartygets befälhavare finge anses ha genom egen oförsiktighet medverkat till den uppkomna skadan samt det ägaren tillkommande skadeståndet på grund härav skulle jämkas. NRev hemställde i betänkande, att KM:t måtte pröva rättvist fastställa HovR:s dom, och HD biföll betänkandet. — Huruvida identifikationen mellan fartygets befälhavare och dess redare här skall anses vara stödd på »den allmänna identifikationsprincipen» eller på en extensiv tolkning av sjölagens regler om redares ansvarighet — vilka icke kunna vara direkt tillämpliga i förevarande fall — framgår icke av avgörandet.

NJA 1929 s. 670. Vid sammanstötning mellan bil och järnvägståg i plankorsning skadades såväl bilen som en av järnvägsvagnarna. Järnvägsbolaget yrkade ersättning av bilens förare, vilken samtidigt var dess ägare. Denne yrkade å sin sida, att bolaget måtte förpliktas utge ersättning för skadorna på bilen, enär vållande låge järnvägens förvaltning till last. HR, i vars dom HovR ej fann skäl att göra ändring, ansåg att bilisten mot sitt bestridande ej vore övertygad om att ha framfört bilen med otillåten hastighet liksom att annan vårdslöshet ej syntes kunna läggas bilisten till last; järnvägen vore culpös, emedan säkerhetsanordningarna vid vägkorsningen uppenbarligen måste anses synnerligen otillfredsställande. HD däremot fann, att bilisten ej kunde anses exculperad och sålunda vore ansvarig enligt bilskadelagens regel om presumtionsansvar. Beträffande järnvägen delade HD underdomstolarnas mening att vållande till sammanstötningen låge järnvägens förvaltning till last. I HD-majoritetens (fyra mot en) dom uttalades vidare, att bilisten jämlikt bilskadelagen 2 § borde till skäligen jämkad del svara för den skada, som genom sammanstötningen tillfogats järnvägsbolaget, samt att enligt grunderna för samma lagrum skadeståndet till bilisten borde bestämmas efter motsvarande jämkning. Med hänsyn till vad i målet förekommit befanns jämkning skäligen böra ske på det sätt, att järnvägsbolaget svarade för $\frac{3}{4}$ och bilisten för $\frac{1}{4}$ av skadan. — Av intresse i förevarande sammanhang är, att järnvägens ersättningskrav (för övrigt även i minoritetens votum) jämkades under hänvisning till att vållande låge »järnvägens förvaltning» till last. I den mån härmed avsågs annan än järnvägens innehavare — detta sistnämnda begrepp måste antas åtminstone närmast avse bolagets styrelse i egenkap av organ för bolaget — innebär detta, att annan persons medvållande tillräknats den skadelidande. Se om förevarande mål vidare nedan under IX: 2.

NJA 1933 s. 547. Vid sammanstötning mellan buss, förd av annan än ägaren, och spårvagn skadades såväl bussen som spårvägstågets motorvagn. Båda förarna ansågos culpösa. Skadeståndstalan fördes dels av bussens ägare mot både spårvägsbolaget och spårvagnsföraren, dels av spårvägsbolaget mot bussens ägare. Bussägaren hade inför HR anmärkt, att det syntes strida mot lagens anda, att spårvägsbolaget skulle gentemot bussägaren få åtnjuta jämkning; det vore otänkbart att jämka mellan bussägaren, som ej varit vållande, och den för vållande dömda spårvagnsföraren. Varken RR eller HovR:s majoritet jämkade. Ett par minoritetsvota för jämkning avgåvos, det ena dock endast med avseende på förhållandet mellan bussägaren och spårvägsbolaget, under det att spårvagnsföraren skulle betala bussägaren full ersättning — en ganska egendomlig kompromisslösning. NRev anförde i betänkande, att *dels* bussägaren jämlikt grunderna för bilskadelagen 2 § torde vara berättigad att allenast till skäligen jämkad del erhålla ersättning av spårvägsbolaget och spårvagnsföraren för den skada, som vid sammanstötningen tillfogats bussägaren, *dels ock* spårvägsbolaget jämlikt nämnda lagrum torde vara berättigat att gentemot bussägaren räkna sig tillgodo ersättning för skadorna å motorvagnen efter motsvarande jämkning. HD:s ledamöter uttalade bl. a., att det i målet finge anses ostridigt att såväl spårvagnsföraren som omnibussens förare varit vållande till sammanstötningen. Vid sådant förhållande funne HD med stöd av strafflagen 6 kap. 1 §, järnvägsskadelagen 6 §, jfrd med lagen 17 juni 1916, och bilskadelagen 2 § ävensom grunderna för sist omnämnda båda lagrum såväl bussägaren som spårvägsbolaget vara berättigade att erhålla ersättning för liden skada, bussägaren av spårvagnsföraren och spårvägsbolaget samt detta sistnämnda av bussägaren, men allenast med jämkade belopp. Vid sådan jämkning kunde det icke skäligen åläggas spårvägsbolaget och spårvagnsföraren att svara för skadorna i vidsträcktare mån än de medgivit eller till $\frac{1}{4}$. — Numera skulle möjligen identifikationen mellan bussägaren och bussföraren kunna stödjas på en analogisk tillämpning av bilskadelagen 5 § andra st. i dess lydelse efter lagändringen 1934. Den kompromisslösning, som antagits i det ena av de båda i HovR avgivna minoritetsvota, står genom sin stränghet gentemot de anställda helt i strid med det alltmera uppenbara behovet av en ansvarslindring för trafikpersonalen.¹

NJA 1934 s. 543. En av ägaren själv förd buss sammanstötte vid en järnvägsövergång med en Statens järnvägar tillhörig motordressin. Härvid skadades dressinen och vid järnvägen anställda banarbetare, vilka färdades med dressinen, ävensom bussen och dess ägare. I målet framställdes ett flertal skadeståndskrav, bl. a. av bilisten gentemot järnvägsstyrelsen och dressinens förare samt av järnvägsstyrelsen mot bilisten. HR fann den sistnämnde vara exculperad samt järnvägsstyrelsen och dressinens förare vållande. HovR gjorde ej ändring i denna del. HD:s majoritet yttrade bl. a., att järnvägsstyrelsen jämte dressinens förare hade att svara för det vållande, som låge denne till last; men när av omständigheterna ej framginge, att bilisten vore fri från vållande (han ansågs alltså presumtionsansvarig), borde jämlikt bilskadelagen 2 § och grunderna för samma lagrum å ena sidan bilisten till jämkad del

¹ Jfr Trafikskadeansvar s. 339 f.

svara för ersättningen till styrelsen samt å andra sidan skadeståndet till bilisten underkastas motsvarande jämkning. Ansvarsbråken fastställdes till $\frac{3}{4}$ för styrelsen och dressinens förare samt $\frac{1}{4}$ för bilisten. JustR Wedberg fann i avgivet minoritetsvotum bilisten vållande och fastställde ansvarsbråken till $\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{3}$. — Rättsfallet torde kunna uppfattas så, att den principalansvarige (i detta fall järnvägsstyrelsen i egenskap av organ för järnvägens ägare) får svara även för underordnads (d. v. s. här dressinens förares) medvållande. Se om förevarande mål vidare nedan under IX: 2.

NJA 1937 s. 143. I en järnvägsforsknings sammanstötning sammanstötte en lastbil, som tillhörde ett bryggeribolag, med ett tåg. Härvid skadades å ena sidan bl. a. chauffören, bilen och dess last samt å andra sidan lokomotivet. Vid rättegången framställdes en rad ersättningsyrkanden, av vilka här må nämnas blott de för denna framställning relevanta. Sålunda yrkade bilföraren ersättning av järnvägsstyrelsen för ådragen kroppsskada m. m., under det att bryggeribolaget fordrade skadestånd av järnvägen för den förstörda billasten och bryggeribolagets försäkringsgivare likaså krävde ersättning av järnvägen, emedan han betalt bryggeribolaget ersättning för skadorna på bilen, varefter bolaget överlätit sin rätt till ersättning för nämnda skador. Järnvägsstyrelsen yrkade å sin sida, att bilföraren måtte åläggas att ersätta styrelsen kostnaden för reparation av lokomotivet. Såväl HR som HovR funno, att en vid järnvägen anställd tågklarerare gjort sig skyldig till försummelse i tjänsten och därigenom finge anses ha vållat olyckan, under det att bilföraren däremot icke varit medvållande. HD:s majoritet intog samma ståndpunkt beträffande tågklarerarens vållande men ansåg i motsats mot de lägre instanserna bilföraren ha genom eget vållande medverkat till olyckan i sådan mån, att han till $\frac{1}{4}$ borde svara för de uppkomna skadorna. Med stöd av strafflagen 6 kap. 1 §, järnvägsskadelagen 2 och 6 §§ samt bilskadelagen 2 § jämte grunderna för sistnämnda två lagrum ävensom olycksfallsförsäkringslagen 12 § förpliktades bl. a. dels järnvägsstyrelsen att till bilföraren, bryggeribolaget och försäkringsgivaren utge ett till $\frac{3}{4}$ jämkat skadestånd, dels ock bilföraren att ersätta järnvägsstyrelsen $\frac{1}{4}$ av kostnaden för reparation av lokomotivet. Två JustR avgåvo särvota. JustR Alsén fann bilföraren blott vara presumtionsansvarig men ville ej företa någon ändring i majoritetens jämkning. JustR Ericsson fann ej skäl att göra ändring i HovR:s utslag. Han måste därför ha utgått från att bilföraren ej vore medvållande och saknade då anledning att ingå på jämningsfrågan. — Vid fastställandet av ersättnings belopp ansågs styrelsen sålunda i enlighet med identifikationsprincipen vara pliktig att tåla en nedsättning i proportion till den anställdes tågklarerarens vållande. Den i förhållande till järnvägen principalansvarige bilägaren måste på motsvarande sätt finna sig i jämkning av sitt ersättningskrav på grund av bilförarens culpösa medverkan.

TR 1937 nr 6.¹ Sammanstötning mellan en bil och en hästskjuts, vilken senare kördes icke av sin ägare utan av en hos denne troligen (finnes ej direkt i målet utsagt) anställd dräng. Ägaren av hästskjutsen yrkade ersättning av bilens ägare för den på skjutsen uppkomna skadan. HR

¹ Detta rättsfall återfinnes även i MALMÆUS, Svensk rättspraxis i skadeståndsmål (1945) s. 22 samt BENNICH s. 33.

ansåg blott bilföraren culpös och utdömde fullt skadestånd. Göta HovR fann däremot i utslag 4/6 1936, att båda förarna vore att anse såsom vållande och tillerkände hästskjutsens ägare blott en till $\frac{2}{3}$ jämkad ersättning.

NJA 1938 s. 606. Redaren för ett bogserat fartyg ansågs vid sammanstötning mellan detta och ett tredje fartyg genom fel på bogserarens och det tredje fartygets sida skyldig att själv bära den del av skadan, som motsvarade bogserarens fel, trots att befälhavaren på det bogserade fartyget ej haft kommandot vid bogserarens manövrering och att det bogserade fartyget icke manövrerats felaktigt. I HD:s enhälliga dom framhölls särskilt, att så skulle vara regel »i förevarande fall, där fråga är om skada å det bogserade fartyget självt». — Avgörandet innebär alltså, att det bogserade fartyget vid skaderegleringen får lida för bogserarens fel, att man m. a. o. tillämpar en identifikationsregel. Beträffande det motsatta fall, att tredje mans fartyg skadats, har man däremot ej velat uttala sig.

NJA 1939 s. 145. Sammanstötning mellan skåpbil och järnvägståg i plankorsning, varvid bl. a. lokomotivet skadades. Järnvägsbolaget fordrade ersättning för nämnda skador av bilens förare. HR ansåg bilföraren vållande men tillade, att vållande till olyckan även måste anses ligga bolaget till last genom dess underlåtenhet att vidta åtgärder till förringande av faran för vägtrafiken; på grund härav jämkades den bolaget tillkommande ersättningen till hälften av det belopp, som eljest bort utgå. HovR:s majoritet utdömde full ersättning, enär bolaget — såvitt utredningen visat — icke försummat vidta någon åtgärd, som med hänsyn till föreliggande omständigheter rimligen kunnat fordras för trafiksäkerhetens tryggnad. En minoritet inom HovR (två led.) fann ej skäl att göra ändring i HR:s utslag. HD fann ej skäl att göra ändring i HovR:s utslag. — Därest man med termen »bolaget» enbart åsyftat styrelsen i dess egenskap av bolagets organ, saknar detta avgörande intresse i förevarande sammanhang. Har man däremot i sagda term inbegripit även bolagets personal utanför styrelsens krets, innebär detta, att man i överensstämmelse med identifikationsgrundsatsen tillräknat »bolaget» medvållande också av dess underlydande. (Jfr HR:s utslag i *NJA 1946 B 48 = FFR 1946 s. 24.*) Till stöd för den senare tolkningen skulle möjligen kunna anföras, att bolaget i målet åberopade bl. a. ett intyg av en banmästare och en banvakt, enligt vilket dessa på anmodan av trafikchefen för en markägare framhållit nödvändigheten av att en vid plankorsningen skymmande häck nedhöggas (se akten). Detta betyder åtminstone, att vederbörande part för sin del i medvållandebedomningen önskade inbegripa handlande av annan än styrelsen såsom organ, nämligen den till »järnvägsförvaltningen» hörande trafikchefen.

NJA 1939 s. 206. En hos lantbrukare anställd dräng körde en balansräfsa, efter vilken en samme lantbrukare tillhörig unghäst fick följa obunden, över en landsväg. Unghästen blev därvid påkörd av en bil och så svårt skadad, att den sedermera måste slaktas. Lantbrukaren yrkade ersättning av bilisten. HR fann denne ej exculperad (han ansågs m. a. o. vara presumtionsansvarig) och sålunda skadeståndsskyldig. Emellertid ansågs drängen ha varit medvållande, och emedan lant-

brukaren såsom drängens husbonde enligt HR:s uppfattning varit ansvarig för drängens handlande, jämkades den lantbrukaren tillkommande ersättningen till $\frac{2}{3}$. HovR:s och HD:s majoriteter funno bilisten exculperad och saknade därför anledning att ta ställning till förevarande jämkningsfråga. Av intresse i detta sammanhang äro däremot de båda minoritetsvota i HD, vilka utgingo från att bilisten vore presumtionsansvarig och därför måste ingå på jämkningsfrågan. JustR Petré anförde, att drängen varit medvållande till påkörningen och att den lantbrukaren såsom drängens husbonde tillkommande ersättningen vid sådant förhållande skulle jämkas (till $\frac{2}{3}$). JustR E. Lind var av motsatt principiell uppfattning. Han framhöll, att lantbrukaren ej kunde antas ha gjort sig skyldig till oförsiktighet genom att sätta drängen till körsven å fordonet och låta unghästen fritt följa detta samt att lantbrukaren icke vore såsom husbonde ansvarig för drängens handlingar. Vid sådant förhållande vore lantbrukaren ej pliktig att i förhållande till bilisten vidkännas jämkning i den honom tillkommande ersättningen. — Av dem, som ingingo på jämkningsfrågan, voro alltså två (HR och ett JustR) ense om att tillämpa identifikationsprincipen under det att en (ett JustR) ställde sig på motsatt ståndpunkt. Jfr med detta fall *SvJT 1942 Rf s. 3* (skadestånd till tvååring jämkat på grund av föräldrarnas medvållande).¹

NJA 1942 s. 699. Sammanstötning mellan personbil och ett Statens järnvägars tåg i plankorsning. Härvid skadades bl. a. lokomotivet samt en kraftledningsstolpe. Järnvägsstyrelsen yrkade skadestånd av bilföraren. RR fann denne vara vållande, men enär erforderliga åtgärder till förringande av faran för vägtrafiken underlåtits, måste *järnvägsförvaltningen* (kurs. här) genom eget vållande anses ha medverkat till sammanstötningen. Den Statens järnvägar tillkommande ersättningen jämkades därför till $\frac{2}{3}$ av vad eljest bort utgå. HovR:s majoritet fann ej skäl att göra ändring i RR:s utslag. Minoriteten (två led.) uttalade, att det icke kunde anses styrkt, att *järnvägens förvaltning eller betjäning* (kurs. här) genom försumlighet varit medvållande till olyckan, och utdömde full ersättning. HD:s majoritet fann ej skäl att göra ändring i HovR:s utslag. JustR Grefberg och Bagge utdömde, oansett behövligheten av vissa säkerhetsåtgärder i plankorsningen, full ersättning med hänsyn till att bilförarens vållande varit synnerligen grovt. — Jämkningsfrågan i detta mål synes på ett något klarare sätt än i det nyss refererade rättsfallet *NJA 1939 s. 145* ha verkställts med hjälp av identifikationsgrundsatsen. Därpå tyder i varje fall minoritetens uttalande i HovR ävensom möjligen RR:s användning av uttrycket »järnvägsförvaltningen», vilket väl måste antas vara mera vidsträckt än begreppet »styrelsen» i egenskap av organ.

NJA 1945 s. 295. En bilägare hade i och för lastning direkt från järnvägsvagn kört in sin lastbil på banområdet vid en järnvägsstation och ställt bilen så nära ett järnvägsspår, att den påkördes av ett tåg, varvid

¹ Jfr KARLGRÉN s. 216. Beträffande identifikation mellan föräldrar och barn bör dock numera särskilt understrykas, att någon dylik ej företogs i rättsfallet *NJA 1952 s. 573*, vars rubrik bl. a. upptar följande mening: »Huruvida den minderåriges föräldrar eller någon av dem genom bristande tillsyn över gossen medverkat till olyckan, har ansetts icke inverka på hans rätt till skadestånd av bilföraren.»

både tågsättets motorvagn och bilen skadades. I den följande processen framställdes bland andra yrkanden även ett krav från järnvägens sida på ersättning för skadorna på motorvagnen av bilägaren. Varken HR eller HovR ansåg bilägaren vållande. HD:s majoritet däremot fann, att bilägaren och motorvagnens förare hade varit i lika grad vållande till de uppkomna skadorna och bestämde det skadestånd, som bilägaren hade att utge till järnvägsbolaget, till $\frac{1}{2}$ av det yrkade och av bilägaren såsom skäligt medgivna ersättningsbeloppet. JustR Nissen och Hagander funno ej skäl att göra ändring i HovR:s utslag.

NJA 1949 C 89 är ett mål av i princip samma typ som de nyss refererade fallen NJA 1933 s. 547 och 1937 s. 143, till vilka därför kan hänvisas.

Svea HovR:s dom 7/6 1950 (III avd. nr T 26) i mål mellan KM:t och kronan, Kungl. järnvägsstyrelsen, å ena sidan, och chauffören Birger Karl Albin Karlsson, å andra sidan. En bil sammanstötte vid en plankorsning med rälsbuss, varvid bl. a. rälsbussen skadades. Järnvägen yrkade ersättning av bilisten. HovR fann bilisten vara vållande till olyckan men uttalade även, att en vid järnvägen anställd stationsinspektör samt rälsbussens förare varit medvållande. Till följd av dessa personers medvållande hade enligt HovR:s mening järnvägsbolaget (Gotlands järnvägsaktiebolag, vilket strax efter olyckan övergick till kronan) genom eget vållande medverkat till uppkomsten av skadan och bolaget tillerkändes därför blott en till $\frac{1}{4}$ av skadan jämkad ersättning. — Järnvägsskadelagen förutsattes vara tillämplig. En konceptanteckning i akten (T 159/1950) kan tyda på att den valda lösningen, vilken innebär en tillämpning av identifikationsprincipen, grundats på ett slut *a fortiori* från järnvägsskadelagens regel om järnvägens ansvar för skada genom underordnades culpa. Denna omständighet må här blott nämnas med den uttryckliga reservationen, att en dylik anteckning givetvis ej kan tas till intäkt för att nämnda tanke verkligen haft betydelse vid målets avgörande.

NJA 1950 C 757 = FFR 1950 s. 153. I en plankorsning inträffade en kollision mellan å ena sidan en rälsbuss och å andra sidan en väghyvel, vilken vid tillfället av ägaren var uthyrd till ett aktiebolag, som enligt avtal skulle svara för väghyvelns återlämnande i samma skick som vid förhyrandet. Vid kollisionen förstördes väghyveln och omkom dess förare, vilken var anställd vid bolaget. I målet yrkade bl. a. bolaget, att järnvägen måtte åläggas att utge skadestånd. HR fann i här relevant avseende, att en vid järnvägen anställd stationsmästare vore vållande till olyckan samt järnvägen alltså ersättningsskyldig. Men då väghyvelns förare brustit i uppmärksamhet och körskicklighet, finge han anses medvållande till olyckshändelsen i sådan grad, att den till bolaget utgående ersättningen vore att jämkas med $\frac{1}{3}$. HovR gjorde i förevarande del av målet ej annan ändring än att ersättningen jämkades till hälften. HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd.

Hittills anförda rättsfall ha — bortsett från ett särvotum — vad sista instans beträffar inneburit, att identifikationsprincipen ansetts tillämplig. Med stöd härav och med tillämpning av reduk-

tionsmetoden enligt den allmänna medverkansregeln har ersättningen jämkats efter skälighet, varvid man fäst särskilt avseende vid beskaffenheten av den »underordnades» fel eller försumelse. Det saknas emellertid ingalunda exempel på att praxis avböjt identifikationsprincipens tillämpning i alldeles likartade fall.

*TR 1935 nr 50.*¹ En hästskjuts, vilken vid tillfället fördes av ägarens son, sammanstötte med en av bilägaren själv förd bil. Såväl ägaren av bilen som ägaren av hästskjutsen yrkade ersättning. HR ansåg körsvennen vara ensam vållande och utdömde ersättning. Skånska HovR fann i utslag 10/5 1935, att bilföraren åvilade presumtionsansvar under det att körsvennen vore medvållande. Ägaren av hästskjutsen tillerkändes full ersättning, trots sonens medvållande.

SvJT 1946 Rf s. 54. En bil och en traktor, den senare förd av annan än ägaren, sammanstötte i en vägkorsning. Traktorns ägare yrkade ersättning av bilföraren för reparation av traktorn med visst belopp. HR fann båda förarna vara vållande. Vad beträffar traktorägarens ersättningsyrkande anfördes, att bilföraren vore medvållande till skadan och därför jämlikt strafflagen 6 kap. 1 § skyldig att ersätta densamma. Traktorägaren tillerkändes full ersättning; i förhållande till denne skedde alltså ingen jämkning. HovR gjorde härutinnan ingen ändring.

I detta sammanhang må även nämnas några domar från tiden före 1934 års ändring av bilskadelagen 5 §. I hovrättsfallet *SvJT 1927 Rf s. 2* hade en bil sammanstött med en spårvagn. Båda fordonens förare ansågos vållande. Bilens ägare hade yrkat gottgörelse av spårvagnsföraren för reparationskostnader samt s. k. stillestånd. RR utdömde blott jämkad ersättning. HovR däremot uttalade, att bilförarens vållande icke kunde befria föraren av spårvagnen att ersätta bilägaren all dennes skada genom sammanstötningen. Samma lösning valdes i *NJA 1928 s. 275*, i vars rubrik det heter: »Genom vållande å ömse sidor sammanstöta två automobiler, A och B, den senare förd av sin ägare. Ägaren till bilen A erhåller fullt skadestånd av ägaren-föraren till bilen B, under det att den sistnämnde av föraren till bilen A får allenast jämkat skadestånd.»² Jfr i detta sammanhang *NJA 1934 s. 122*.

H1955. 102.

Redan en hastig blick på de nu refererade avgörandena torde göra klart, att man här icke har att göra med någon fast och entydig rättstillämpning. Tvärtom synes det vara ovisst, i vilken omfattning identifikationsgrundsatsen skall anses tillämplig.

STENBECK har beträffande svensk rätt hävdat, att identifikationsgrundsatsens omfattning bör överensstämma med principalansvarets, när principalen är en arbetsgivare och den omedelbart handlande hans anställda. »Så långt en arbetsgivares ansvar för skadegörande handlingar av den anställda sträcker sig, synes arbetsgivaren i regel böra vara underkastad jämkning, när den anställda

¹ Se även MALMÆUS och BENNICH, a. st.

² Jfr STENBECK i *SvJT 1928 s. 525 f.*

medverkat till skada, som drabbat arbetsgivaren själv.»¹ Identifikationen uppfattas då såsom en konsekvent tillämpning av den till grund för principalansvaret liggande tanken, att principalen skall behandlas såsom om han själv vållat skadan.² Emellertid bör man framhålla, att det icke kan antas bestå något *nödvändigt* samband mellan principalansvar och identifikation.³ Å ena sidan kan väl principalansvar utdömas utan att principalen behöver göras ansvarig även för underordnads medvållande. Och å andra sidan synes identifikationsprincipen kunna tillgripas, även om principalansvar icke skulle föreligga utan blott ansvar för egen bevisad culpa. En dylik utvidgning av jämkningsmöjligheten utöver principalansvarets ram kan ha sin förklaring däri, att det psykologiskt ter sig lättare för domaren att reducera ett vederbörande part tillkommande ersättningsanspråk än att positivt ålägga honom att betala skadestånd.

Det svenska rättsfallsmaterialet uppvisar prov på avvikelser i båda dessa riktningar. Sålunda förkastades identifikationsprincipen på principalansvarets område vid bilkollisioner före 1934 års ändring av bilskadelagen 5 §. Efter denna lagändring hyllar svensk rätt däremot sagda princip i dessa situationer. Inom det område, som representeras av här redovisad lagstiftning och rättspraxis, torde man därför kunna uppställa satsen, att *identifikationsprincipen synes vara tillämplig åtminstone så långt som principalansvar åvilar den skadelidande*.

Avsevärd tvekan måste däremot råda beträffande den betydelsefulla frågan, huruvida principens tillämplighet kan utsträckas ytterligare ett stycke härutöver. Rättsfallet NJA 1899 s. 252 (sammanstötning mellan järnvägståg och hästskjuts) har av flera förf. tolkats så, att principalansvar ansetts åvila husbonden, varför domen skulle stödja tesen om parallellitet mellan principalansvar och identifikation.⁴ Häremot har dock anförts, att intet

¹ STENBECK, *ib.* s. 526. Se även samme förf. i SvJT 1934 s. 275, jfr s. 281. Instämmande KARLGRÉN s. 216. Jfr BENNICH s. 32, 34 överst. En motsvarande ståndpunkt hävdas för engelsk rätt av WILLIAMS s. 432 f.

² Jfr STRAHL i SvJT 1927 s. 467.

³ Tillämpar man identifikationsprincipen gentemot en blott culpaansvarig skadelidande, som själv icke varit medvållande, har man dock därmed på en viktig punkt uppgivit den i och för sig måhända ganska naturliga och till regelsystemets överskådlighet bidragande grundsatsen, att medverkansregler icke böra träda i funktion utan att rekvisiten för skadeståndsansvar principiellt äro uppfyllda beträffande den skadelidande.

⁴ Se STENBECK i SvJT 1934 s. 275 och STRAHL, Skadeståndsutredning s. 41. Sistnämnde förf. framhåller i not 2, att enligt nutida rättspraxis husbonden ej skulle ha ansetts skadeståndsskyldig på grund av sin anställdes handling.

i vare sig domarna eller rubriken till rättsfallsreferatet syntes ge belägg för att domstolarna varit beredda att ålägga husbonden ansvar icke blott för den underordnades medvållande utan även för hans eventuella vållande av skada för tredje man eller att de ens tillmätt frågan om principalansvar någon betydelse i målet; snarast talade omständigheterna emot att så varit fallet.¹ Är denna senare tolkning riktig, skulle rättsfallet m. a. o. utvisa, att identifikationsgrundsatsen har ansetts kunna tillgripas utan att principalansvar föreligger. Till förmån för detta tolkningsalternativ talar onekligen, att husbonde — till skillnad från vad fallet är i bl. a. dansk och norsk rätt — varken nu eller vid tiden omkring sekelskiftet i *allmänhet* har ansetts svara för sina tjänares vårdslösa skadegörelse.² Om man sålunda i förevarande rättsfall vill inläsa ett visst stöd för meningen, att identifikationsprincipen kan användas utanför principalansvarets ram, bör man likväl göra klart för sig dels att detta stöd på grund av tolkningssvårigheterna måste anses synnerligen svagt, dels att avgörandet på grund av sin höga ålder knappast kan tillskrivas fullt prejudikatvärde — icke minst på skadeståndsrättens område, där man har att räkna med en tämligen snabb utveckling och omgestaltung av de i rätts-tillämpningen utformade reglerna, kunna åtminstone vissa domar tämligen snabbt förlora sin aktualitet. 1899 års rättsfall skulle därför måhända icke behöva tillmätas någon större betydelse, om icke den därur framtolkade tendensen tagit sig uttryck även i flera nyare avgöranden. I både TR 1937 nr 6 (sammanstötning mellan bil och hästskjuts) och NJA 1950 C 757 = FFR 1950 s. 153 (kollision mellan rälsbuss och väghyvel) har man att göra med skadesituationer, i vilka den skadelidande icke varit principalansvarig³ men ändå måst finna sig i jämkning på grund av underordnads medvållande. Troligen kan hit även föras NJA 1938 s.

¹ MALMÆUS i SvJT 1947 s. 70. KARLGREN s. 216 tar icke ståndpunkt till tolkningsfrågan.

² Se t. ex. WINROTH s. 194 ff. samt för modern svensk rätt KARLGREN s. 155 ff. och LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 479.

³ I 1937 års fall var den anställda blott en dräng, för vilken husbonden icke kunde anses svara. Fallet 1950 angick förare av en väghyvel. Ej heller för culpa av sådan underlydande torde arbetsgivaren ansvara gentemot tredje man. För sådant ansvar fordras nämligen, att culpa åvilar antingen arbetsgivarens driftsledning eller en enkel arbetare, som betrotts med en ur risksynpunkt särskilt krävande post. Se ang. det senare alternativet NJA 1943 s. 73, 1944 s. 301 och 1945 s. 438 ävensom Trafikskadeansvar s. 156 not 4 samt 284; jfr SvJT 1953 Rf s. 11 (RR). Förare av en väghyvel torde icke kunna hänföras under någon av dessa båda kategorier, jfr det ovan i texten refererade hovrättsfallet SvJT 1946 Rf s. 54. Ej heller tillämpar praxis bilskadelagen analogt i dylika fall (jfr bl. a. Trafikskadeansvar s. 155 med not 8).

606 (bogserat fartyg).¹ Dessa fall synas därför erbjuda visst belägg för en vidsträcktare användning av identifikationsgrundsatsen, men ej heller de förmå att skapa klarhet. De motsägas nämligen helt av rättsfallen TR 1935 nr 50 (sammanstötning mellan bil och hästskjuts) och SvJT 1946 Rf s. 54 (kollision mellan bil och traktor), vilka innebära, att identifikationsprincipen avvisats i två alldeles likartade skadesituationer. Något otvetydigt HD-avgörande i frågan synes icke föreligga. Osäkerheten blir än större genom de båda inom HD avgivna minoritetsvota i NJA 1939 s. 206 (sammanstötning mellan bil och efter av dräng körd balansräfsa fritt gående unghäst), av vilka det ena tar avstånd från möjligheten av identifikation, enär principalansvar icke förelåg, medan det andra däremot godtar identifikationsgrundsatsen i det aktuella fallet — troligen i den uppfattningen, att principalansvar skulle ha kunnat utdömas (jfr HR:s dom och JustR Linds votum i målet ävensom partsargumenteringen inför de båda lägre instanserna). I detta läge synes man ej kunna uttala någon bestämd mening om vilken ståndpunkt domstolarna kunna väntas inta i fortsättningen. Man får därför tills vidare i brist på vägledande avgöranden nöja sig med konstaterandet, att *praxis än tillämpat och än avvisat identifikationsprincipen i fall, där principalansvar icke åvilat den skadelidande*.²

¹ Rättsfallet torde nämligen icke kunna tas till intäkt för en regel, att ägaren (redaren) av ett bogserat fartyg ansvarar för skada, som tillfogas ett tredje fartyg på grund av bogserarens fel. Jfr LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 472, 475. Annorlunda däremot, om det bogserade fartygets befälhavare haft *kommandot* över båda fartygens manövrering; i sådant fall anses ägaren av det bogserade fartyget »jämlikt grunderna för 8 § sjölagen» ansvarig för bogserarens fel. Se NJA 1922 s. 154, jfr HD:s domsmotivering i 1938 års rättsfall. Kravet på att det bogserade fartygets befälhavare skall ha haft kommandot över båda fartygens manövrering synes emellertid vara föga lämpligt — se t. ex. SCHMIDT, Sjurätt s. 36 — och 1938 års rättsfall skulle möjligen kunna uppfattas såsom ett första steg på väg mot slopandet av nämnda krav.

² Såsom ett försök att erhålla en användbar formel för identifikationsprincipens tillämpningsområde har MALMÆUS i SvJT 1947 s. 69 uppställt tesen, att »den, som frivilligt anförtror sin egendom i annans vård, bör äga rätt till endast jämkad ersättning av tredje part, som jämte vårdnadshavaren vållat skada å egendomen». Med detta uttalande, som tydligen är helt frikopplat från problemet om principalansvar eller icke, har säkerligen endast avsetts att ange en ändamålsenlig rättspolitisk princip. Om man i strid med denna avsikt söker begagna tesen såsom en beskrivning av identifikationsprincipens faktiska utbredning i svensk rätt, är det däremot klart, att den är alltför vittgående. Jfr ÖSTBERG, ib. s. 298. Ej heller genom att på detta sätt betona vårdnadsskyldigheten eller den medverkandes egenskap av »representant» för den skadelidande synes man alltså kunna få fram en korrekt beskrivning av principens faktiska omfattning. Även i egenskap av allmänt rättspolitiskt riktmärke

Vilken ståndpunkt synes då ha bäst fog för sig *de lege lata*? Avgörande för ett ställningstagande till denna fråga måste givetvis vara, vilka ändamål man önskar tillgodose med en tillämpning av identifikationsprincipen och hur långt man kan tänkas ha möjlighet att verkligen tillgodose de valda ändamålen genom att använda sagda princip.¹

Lägger man preventionssynpunkten till grund för bedömandet, måste resultatet i stort sett bli, att identifikationsprincipen alltid bör vara tillämplig åtminstone så långt som principalansvar föreligger. Om nämligen denna skärpning av det skadeståndsrättsliga ansvaret tillgripits för att framtvinga en ökad aktsamhet från principalens sida vid utväljandet och övervakandet av medhjälpare, bör man vanligen i samma utsträckning ha anledning att erkänna det motiverade även i den mildare sanktion, som består i att principalen tillräknas medvållande av sina »underlydande». Men man har också möjlighet att gå ett steg vidare. Det är sålunda tänkbart, att i vissa situationer, där principalansvar visserligen icke ålagts den skadelidande utan denne blott ansvarar för egen bevisad culpa, det dock kan anses lämpligt att söka framtvinga en mera måttligt höjd aktsamhetsstandard genom att jämka principalen tillkommande ersättning i proportion till den »underlydandes» medvållande. Tillämpningen av identifikationsprincipen utanför principalansvarets ram skulle då ha en rationell motivering i behovet av en mildare preventionsgagnande sanktion för vissa fall på gränsen mellan skadeståndsbelagda och icke-skadeståndsbelagda handlingar.

Att söka ledning i rättvise- och billighetssynpunkter synes, enligt vad redan förut framhållits, både olämpligt och ineffektivt. Riskbegränsningstanken torde icke kunna ge något märkbart utslag beträffande frågan rörande identifikation, när den skadelidande ansvarar enligt den allmänna culparegeln. Ty ifrågakommande fall äro förhållandevis sällsynta och kunna därför knappast väntas påverka riskbedömningen i nämnvärd mån. Synpunkten att medverkansregler äro skadeståndsbegränsande regler är alltför allmänt hållen och vag för att kunna tjäna som tolkningsunderlag.

Däremot förefaller tanken på konsekvens i regelsystemet, utformad på visst sätt,² vara förtjänt av beaktande i detta samman-
synes tesen på grund av sin vittsyftande utformning kunna innebära vissa faror. Hur skall man för övrigt uppfatta kravet på »frivillighet»? Jfr de förut omtalade lärorna om »solidarisering med faran».

¹ Jfr, förutom vad som sagts tidigare i detta avsnitt, ovan under I.

² Dock icke såsom skett ovan under I: 5 och 6.

hang. Den talar utan tvivel till förmån för identifikation i de fall, då den skadelidande är principalansvarig. I händelse av ömsesidig skadegörelse kommer nämligen — liksom slutligen vid flera skadegörarens samverkan till skada för utomstående — en fördelning av skadan att ske.¹ Skadeståndsskyldighet inträder då både för den culpöse »underlydande» och den principalansvarige »överordnade» (liksom för motsidan), varvid ersättningsbeloppen jämkas i första hand efter graden av culpa på vardera sidan. Om den skadelidande principalen däremot ej i sin tur genom sin »underordnade» orsakat skada för skadegöraren men förhållandena i övrigt äro alldeles desamma, synes det därför onekligen mest följdriktigt att även då fördela skadan. Med motsatt ståndpunkt skulle jämningsfrågan helt göras beroende av den ur parternas synpunkt vanligen alldeles slumpartade omständigheten, huruvida skadegörelsen är ömsesidig eller ej. Detta argument besitter dock ingen bärkraft i fråga om skadelidande, vilka ansvara blott för egen bevisad culpa.

För identifikation så långt som principalansvar föreligger torde alltså tala såväl preventionssynpunkten som synpunkten av konsekvens i regelsystemet. Att med bärkraftiga ändamålssynpunkter motivera identifikation även i de fall, där den skadelidande ansvarar blott enligt den allmänna culparegeln, tycks ställa sig svårare. Endast preventionssynpunkten förefaller kunna åberopas — och detta med viss tvekan. Det kan nämligen ifrågasättas, huruvida ett så mildt utformat sanktionsmedel som jämkning på grund av »underordnads» medvållande kan självständigt, d. v. s. utan att kombineras med principalansvar, väntas få någon märkbar preventiv effekt. För att åstadkomma en sådan torde fordras sanktioner med avsevärd genomslagsförmåga.² I detta läge synes den utslagsgivande synpunkten böra bli den rent rättstekniska, att identifikation vid culpaansvar medför en ytterligare komplicering av det skadeståndsrättsliga regelsystemet. Hur skall man inom culpaansvarets område kunna med hjälp av det rätt svaga preventionsresonemanget på ett tillfredsställande sätt avgränsa de situationer, i vilka identifikation skall ske? Här torde alltid komma att uppstå stor tveksamhet angående identifikationsprincipens räckvidd. Om man däremot låter identifikationsprincipen följa principalansvaret, uppnår man därmed en tämligen klar och lätt praktikabel gräns, till förmån för vilken även beaktansvärda ändamålssynpunkter ha visat sig kunna framföras. De starkaste skäl synas alltså tala för denna sistnämnda ståndpunkt.

¹ Jfr nedan under X.

² Jfr ovan under I: 1.

Det förefaller ej alltid vara fullt klart, varpå man i rättstillämpningen egentligen stött identifikationslösningen.

I åtskilliga fall har man åberopat grunderna för vederbörande stadgande angående principalansvar. Meningen härmed torde vara, att principalen anses svara för underordnads medvållande (»passiv identifikation») i samma utsträckning som han ansvarar för underordnads vållande (»aktiv identifikation»). Den förra regeln anses m. a. o. — kanske redan *a fortiori* — såsom en konsekvens av den senare, och identifikationsprincipen kan då i viss mening karakteriseras som det omvända (ut- och invända) principalansvaret.¹ En liknande tankegång har JustR Stenbeck utfört på följande sätt i en promemoria till det nedan behandlade målet NJA 1933 s. 403, vid vars avgörande i högsta instans han själv deltog: I fråga om skada på gående, hästskjuts eller järnvägståg vid kollision med en bil tillämpas bilskadelagen 2 §, i enlighet varmed jämkat skadestånd av bilägaren resp. bilföraren utgår. Om skada i sådant fall även drabbar bilen, är denna skada i kausalhänseende identisk² med skadan på motsidan. Av grunderna för bilskadelagen 2 § följer då, att samma fördelning bör ske i fråga om skadan på bilen. Bilägaren måste m. a. o. tåla avdrag å honom tillkommande ersättningsbelopp efter samma proportion som den, efter vilken han skulle ha ansvarat för uppkommen skada för motparten.³

¹ Jfr uttalande av LUNDSTEDT, Strikt ansvar II: 1 s. 472 f.

² Jfr ovan under II: 1, rekvisitet e i det anförda schemat.

³ Den omtalade promemorian, vilken i en maskinskriven kopia återfinnes i akten till nämnda mål, tilldrar sig stort intresse såsom den utförligaste utläggningen från HD-håll angående förevarande problem. Detta motiverar, att den hittills otryckta promemorian (jfr dock några delvis rätt likartade uttalanden i SvJT 1934 s. 281) här återgives *in extenso*:

»5 § i 1916 års lag och principerna för dess tillämpning gälla kollision mellan två automobiler.

Vid kollision mellan bil och järnvägståg är liksom vid kollision mellan bil och gående eller bil och hästskjuts 2 § i 1916 års lag tillämplig, d. v. s. om vållande från den gåendes, hästskjutsens eller järnvägstågets sida, A:s sida, medverkat till kollisionen, erhåller A allenast jämkat skadestånd av de för bilen enligt 1916 års lag ansvariga, bilägaren och bilföraren. Har skada drabbat bilen till följd av kollisionen, ligger samma kausalitet till grund för denna skada som till grund för skadan å A. Kausaliteten är *identisk* i fråga om dessa skador. Då 2 § stadgar fördelning av ansvaret för skadan å A, följer av grunderna för 2 §, att samma fördelning bör ske av skadan å bilen, d. v. s. i detta fall den för kollisionsskada enligt 1916 års lag ansvariga bilägaren bör tåla avdrag efter samma proportion 1/3, efter vilken han skulle hava svarat för uppkommen skada å järnvägståget.

Se NJA 1929 s. 670 och Stenbeck i SvJT 1928 s. 526 not 1.

I andra fall ha domstolarna ej givit någon antydning om hur de resonerat, utan att detta dock kan sägas nämnvärt minska sannolikheten för att samma eller åtminstone någon liknande tanke legat bakom.

I de fall slutligen, i vilka identifikation godtagits utan att den skadelidande kunnat åläggas principalansvar, saknar man tyvärr varje möjlighet att med någon högre grad av säkerhet fastställa den såsom jämningsgrundande ansedda faktorn. Måhända har man, i enlighet med vad som nyss antytts, velat införa en särskilt mild form av skärpt ansvar för den skadelidande genom att låta honom ansvara blott för underlydandes medvållande. Eller också har man ansett situationen så närbesläktad med identifikationsfallen vid principalansvar, att man analogiskt tillämpat samma regler. Möjligen har man ur tidigare avgöranden framtolkat en allmän rättsgrundsats av innebörd, att en skadelidande genomgående skall tillräknas medvållande av familjemedlemmar, anställda och liknande »underordnade». Ej heller förefaller det vara uteslutet att man mer eller mindre avsiktligt strävat efter ett likställande i det konkreta fallet av skadegörare och skadelidande i så måtto, att den skadelidande — oberoende av den omständigheten, huruvida han är principalansvarig eller icke — skall tillräknas sina »underlydandes» medvållande, om *skadegöraren* på motsvarande sätt ansvarar för sina »underlydandes» vållande.¹ Men även andra förklaringar kunna väl tänkas och även tyckas vara lika troliga.²

(Jfr metoden sammanslagning av skadorna och delning av summan.)

Principiellt skulle jämkningen av ersättningen för skada å bilföraren, vilken jämkning sker enligt 6: 1 strafflagen, kunna drivas längre, men därom ej fråga. Det bör ej heller enligt min mening ske.»

Det sista stycket i promemorian torde ha tillagts med anledning därav, att HR i sitt utslag tillämpade den allmänna medverkansregeln i strafflagen 6 kap. 1 § med avseende på föraren vid reduktionen av det bilägarens tillkommande skadeståndet.

Till undvikande av missförstånd må slutligen framhållas, att det i promemorian förda resonemanget givetvis icke får fattas såsom en auktoritativ uttolkning av HD:s dom i 1933 års rättsfall utan blott kan anses vara ett uttryck för JustR Stenbecks uppfattning i frågan.

¹ Jfr GERNHUBER i ACP 152 (1952/53) s. 78 f.

² I partsargumenteringen till målet NJA 1933 s. 547 framkom bl. a. följande resonemang (se akten): Det skärpta ansvaret i järnvägsskadlagen och bilskadlagen upp bäres av enahanda grund, nämligen att ansvar oberoende av bevisad culpa bör drabba innehavaren av en farlig rörelse. En järnvägsinnehavare eller en därmed i skadeståndsrättsligt hänseende likställd spårvägsinnehavare intar dock en bättre ställning än en bilägare såtillvida, som någon presumtionsregel angående den »överordnades» eller hans »underordnades» vårdslöshet icke återfinnes i järnvägsskadlagen. Det torde under sådana förhållanden ej kunna anföras något bärande skäl

Det härmed genomgångna materialet uppvisar, såsom redan förutskickats, icke några inbördes variationer med hänsyn till sättet för reduktionens genomförande såtillvida, som jämkning i överensstämmelse med den allmänna medverkansregeln företagits efter skälighet med särskild hänsyn till den »underordnades» medvållande i samtliga de situationer, där identifikationsprincipen kommit till användning. Det är dock att märka, att materialet icke upptar något fall, i vilket *skadegöraren är fullt strikt ansvarig*. Dylika situationer behöva ingalunda vara opraktiska: ett startande eller landande flygplan skadar ett culpöst framfört fartyg¹ eller en oklanderligt förd men med bristfällighet behäftad bil — ägarens ansvar för bristfällighet är beträffande dennas »oursäktlighet» närmast att uppfatta såsom ett fullt strikt ansvar² — skadar vid sammanstötning en av annan än ägaren culpöst framförd bil. Sistnämnda fall har i bilskadelagen 5 § andra st. uttryckligen lösts på så sätt, att ersättningsskyldigheten helt bortfaller. Lösningen innebär en tillämpning av identifikationsprincipen — vilket står i full överensstämmelse med att densamma lagts till grund för bilskadelagens sammanstötningsregler överhuvud — men den »underlydandes» medvållande har icke längre den allmänna medverkansregelns jämkningseffekt utan medför i stället enligt denna speciella medverkansregel totalt bortfall av skadeståndsskyldigheten. Man kan erinra om att jämkningslösningen förefaller särskilt svår att genomföra i situationer, där icke någon som helst culpa på skadegörarsidan erbjuder sig som jämförelsenorm,³ vilket onekligen talar till förmån för regeln i bilskadelagen 5 § andra st. Att från detta specialfall sluta sig till att övriga hithörande fall skola behandlas på samma sätt vore emellertid förhastat. Vanligen torde nämligen den allmänna medverkansregeln eller därmed i stort sett överensstämmande speciella medverkansregler (exempelvis sjölagen 220 § eller luftfartsskadelagen 1 § andra st.) åtminstone analogiledes vara tillämpliga och jämkningslösningen

för att en järnvägs- eller spårvägsinnehavare gentemot en skadelidande bilägare skall stå i sämre ställning än om han ansvarat såsom bilägare enligt bilskadelagen. Och när jämkning skall äga rum enligt bilskadelagen 5 § mellan två bilägare, bör sådan jämkning *a fortiori* ske mellan bilägare och järnvägs- eller spårvägsinnehavare. — Det är tänkbart, att överväganden av detta slag haft viss betydelse för rättstillämpningens godtagande av identifikationsprincipen. Att med ledning av domsformuleringarna fastställa en klar påverkan torde dock vara omöjligt.

¹ Alltså en omkastning av skadegörare och skadelidande i jämförelse med rättsfallet *NJA 1937 s. 624*, refererat nedan under 3.

² Se ovan s. 96.

³ Dessa svårigheter ha belysts ovan under VII: 3: C.

således praktiseras. Vilketdera alternativet man än väljer, måste identifikationsprincipen tillgripas, om den »underlydandes» medvållande skall kunna tillräknas den »överordnade».

2. Den skadelidande bär presumtionsansvar

I överensstämmelse med vad redan tidigare angivits intressera här icke de fall, i vilka den presumtionsansvarige skadelidanden själv medverkat culpöst. Han blir då nämligen att jämföra med en ordinär medvållare. Däremot måste man observera den form av presumtionsansvar, som innebär att en person ansvarar för annans presumerade culpa. Typexemplet är bilägarens ansvar för förarens presumerade vållande enligt bilskadelagen. Vid denna ansvarsform uppkommer givetvis lätt den situationen, att den »underlydande» vårdslöst medverkar till skada för sin »överordnade» (t. ex. att bilföraren är medvållande till skada på bilägarens fordon). I den mån man i sådant fall vill låta den presumtionsansvarige skadelidanden vara skyldig att tåla jämkning i honom tillkommande ersättning, ligger det närmast till hands att på samma sätt som i nyss behandlade skadesituationer tillgripa *identifikationsprincipen*. Denna lösning kan dock ej — såsom vid principalansvar — tänkas ha karaktären av en konsekvent tillämpning av principen, att den överordnade i varje hänseende skall stå ansvar för sin underordnades vållande: den överordnade svarar ju här gentemot tredje man redan för den underordnades presumerade culpa. Möjligen skulle man kunna uppnå en viss anpassning genom att förändra argumenteringen därhän, att den överordnade i här aktuella fall *a fortiori* vid medverkan av den underordnade måste ansvara *åtminstone* för *bevisat* culpösa handlingar. Eller också måste man fullfölja resonemanget sålunda, att presumtionsansvaret anses böra resultera i att redan den medverkandes presumerade culpa bör utlösa jämkningseffekt — en situation, till vilken framställningen återkommer nedan under IX:2. Vilken ståndpunkt man än intar, är det klart, att endast identifikationsgrundsatsen erbjuder den tekniska möjligheten att vid skadefördelningen sammanföra skadelidande och medverkande till en part och i enlighet därmed tillräkna den skadelidande hans underordnades vållande. För detta tillvägagångssätt synes man i huvudsak kunna anföra samma rättspolitiska skäl som i fråga om identifikation vid principalansvar.

I svensk rätt ha flera konfliktfall av hithörande slag lösts i lagstiftning eller rättstillämpning.

Bilskadelagen 5 § andra st. behandlar bl. a. det fall, att av två kolliderande bilar den ena förts bevisat culpöst och den andra presumerat culpöst. Något annorlunda uttryckt har man här framför sig en situation, som utmärkes av att ej blott den skadelidande utan även *skadegöraren är presumtionsansvarig* samt att den skadelidande därutöver genom (eget eller) annans vållande medverkat till skadan (liksom även, vilket dock ej intresserar i förevarande sammanhang, att skadegöraren själv eller genom annan culpöst orsakat skada för den blott presumtionsansvariga sidan). Vid 1934 års reform av bilskadelagens sammanstöttningsregler, vilken ju innebar ett fullständigt genomförande av identifikationsprincipen på ifrågavarande område, övervägde man att antingen efter mönster av den tyska Kraftfahrzeuggesetz 1909 (17 §, jfr den grundläggande medverkansregeln i 9 §) genomföra en skadefördelning eller också låta den bevisat culpösa sidan ensam bära hela skadan.¹ De avsevärda rättstekniska och processekonomiska fördelar, som onekligen äro förknippade med en regel av sistnämnda typ, ansågos bära fälla utslaget.² Den presumerat culpösa sidan är alltså berättigad till fullt skadestånd av den bevisat culpösa sidan.

I samma lagrum har behandlats en annan hithörande situation, nämligen att den presumtionsansvarige bilägaren (själv eller) genom sin förare varit medvållande till skada, orsakad av en culpöst förd bil, varvid *skadegöraren ansvarar antingen enligt den allmänna culparegeln eller enligt en regel om principalansvar*. I sådant fall skall skadeståndet jämkas efter skälighet. Man skall därvid ta hänsyn till graden av vållande på vardera sidan, men därutöver kunna — liksom enligt den allmänna medverkansregeln — andra omständigheter tillmätas betydelse. Även här kan skadeståndet »jämkas till noll».³ Ger culpabedömningen icke övervägande utslag åt någondera sidan, skall skadan delas lika.

Motsvarande konfliktsituation har varit uppe till bedömning i rättspraxis rörande sammanstötning mellan tåg och bil eller annan skadegörelse på bil, varvid man saknat stöd i uttryckligt lagbud. Denna situation har lösts så, att en bilägare, vilken själv icke fört sitt fordon, i enlighet med identifikationsprincipen måste gent-

¹ Jfr ang. det sistnämnda alternativet BGB § 840. Grundtanken i detta lagbud är, att av en bevisat culpös skadegörare och en presumerat culpös eller fullt strikt ansvarig skadegörare den förre ensam skall bära skadan.

² NJA II 1934 s. 333—35. Därjämte åberopades rättvisemotiveringar av diskutabelt värde.

³ Jfr särskilt rättsfallet *SvJT* 1950 s. 200 samt ovan under III.

emot den principalansvarige eller culpaansvarige skadegöraren tillräknas sin föräres medvållande med resultat, att bilägaren endast erhåller jämkad ersättning. Följande rättsfall må anföras:

NJA 1933 s. 403. Sammanstötning mellan bil och järnvägståg i plankorsning. Bilens ägare, som icke själv förde bilen, krävde ersättning av järnvägen. HR ansåg järnvägens förvaltning vållande på grund av underlåtenhet att anbringa säkerhetsanordningar och bilens förare medverkande genom eget vållande. Jämlikt järnvägsskadelagen 2 och 6 §§ och strafflagen 6 kap. 1 § (den allmänna medverkansregeln) förpliktades järnvägen att till bilens ägare utge ett till $\frac{2}{3}$ jämkat skadestånd. HovR anförde, att den omständigheten att bilens förare jämte järnvägens förvaltning var vållande till olycksfallet icke kunde befria järnvägen från skyldighet att till fullo ersätta bilens ägare värdet av bilen vid tiden för olycksfallet efter vissa avdrag. HD däremot prövade jämlikt de av HR åberopade lagrummen ävensom grunderna för bilskadelagen 2 § rättvist att, med upphävande av HovR:s dom, fastställa HR:s utslag. — En analogisk tillämpning av den numera i bilskadelagen 5 § andra st. uttryckligen lagfästa identifikationsprincipen vid bilsammansstötningar skulle i förevarande fall ge principiellt samma resultat.

NJA 1940 s. 510. En buss fastnade under färd i en vägport, vars fria höjd icke tillät bussen att passera, och tillfogades därvid skada. Bussens ägare, ett handelsbolag, yrkade skadestånd av vederbörande vägdistrikt. Detta ansågs av HR och HD vållande på grund av underlåtenhet att utsätta varningsmärke. HR ansåg föraren ej vara fri från vållande, i följd varav bolaget jämlikt grunderna för bilskadelagen 2 § vore berättigat till allenast ett skäligen jämkat skadestånd, vilket fastställdes till $\frac{2}{3}$. Båda parter sökte ändring, och vägdistriktet hemställde, att skadeståndet måtte jämkas till $\frac{1}{3}$ av ett såsom i och för sig skäligt medgivet belopp. HovR (en diss.) fann vägdistriktet icke vara ersättningsskyldigt för uppkomna skador i vidare mån än av detsamma medgivits. NRev hemställde, att KM:t måtte pröva rättvist att, med upphävande av HovR:s dom, fastställa det slut HR:s utslag innehöle. De tre JustR (Petré, med instämmande av Alexanderson och E. Lind), i enlighet med vilkas mening KM:ts dom avfattades, funno bussens förare ha genom sin oförsiktighet medverkat till skadan i sådan mån, att det bolaget tillkommande skadeståndet borde jämkas till $\frac{2}{3}$ av vad eljest skolat utgå. Övriga JustR (Gyllenswärd, med vilken Forsberg och Grefberg voro ense) fastställde det slut HovR:s dom innehöll. — Bussförarens medvållande tillräknades alltså bussens ägare, d. v. s. handelsbolaget, i överensstämmelse med identifikationsprincipen. Endast HR åberopade uttryckligen grunderna för bilskadelagen 2 § till stöd för jämkningen. Formuleringen i HR (»ej fri från vållande») tyder snarast på att föraren ansetts presumerat medvållande; i övrigt synes man ha ansett föraren bevisat medvållande. Jfr med detta rättsfall *FFR 1940 s. 247* (Svea HovR).

NJA 1941 s. 89. Genom att i strid med gällande föreskrifter fylla bensin i en bil utan att motorn först stannats vållade ett vid bensinstation anställt lagerbiträde, att bilen råkade i brand och förstördes. Bilägarens försäkringsbolag, vilket övertagit skadeståndsfordran, yrkade ersätt-

ning av det oljebolag, som vid tidpunkten i fråga var innehavare av bensinupplaget. Av intresse för identifikationsspörsmålet är HD:s dom. Enligt denna ansågs oljebolaget ansvarigt för lagerbiträdets vållande (kontraktsförhållande). Vidare uttalades, att bilens förare — vilken var anställd i det företag, som ägde bilen — icke kunde anses ha varit medvållande till skadan genom att han begärt att få ha motorn i gång under påfyllningen. JustR Lawski, som var skiljaktig, ansåg, att föraren medverkat till skadan, i följd varav bilens ägare blivit berättigad till allenast jämkad ersättning. — Majoriteten och dissidenten synas alltså ha varit eniga om att den hos bilägaren anställde förarens medvållande skulle läggas ägaren till last, såsom om denne själv varit medvållande.

I detta sammanhang må slutligen omnämnas *Svea HovR:s dom 22/4 1950* (II avd. nr B 33) i mål mellan bl. a. åkaren Gunnar Carlsson å ena sidan och stationskarlen Sten Birger Gau å andra sidan. Målet angår sammanstötning i plankorsning mellan en lastbil och ett lokomotiv, som utförde vagnsväxling. Av intresse ur jämkningssynpunkt är, att lastbilens ägare yrkade ersättning av stationskarlen, vilken vid växlingsrörelsernas utförande tjänstgjort såsom signalgivare och därvid visat försumelse. HovR yttrade bl. a.: »Vad angår skadeståndsanspråken så är Gau (= stationskarlen) på sätt RR angivit vållande till sammanstötningen, och även om det icke kan anses framgå av omständigheterna, att Olsson (= lastbilens förare) är helt fri från medverkan till densamma, är denna i allt fall så ringa i jämförelse med den påtagliga skuld till det inträffade som åvilar Gau, att den sistnämnde bör förpliktas att utan jämkning ersätta Carlsson (= lastbilens ägare) skadorna å lastbilen...» — Vad detta avgörande egentligen skall anses innebära synes tveksamt. Det kan otvivelaktigt läsas så, att lastbilens förare befunnits vara medvållande men i mycket ringa grad jämfört med stationskarlens vållande, varför jämkning underlåtit. Lastbilens förarens medvållande skulle då i enlighet med identifikationsgrundsatsen principiellt ha tillräknats lastbilens ägare. Tolkningen förutsätter, att termen »medverkan» uppfattas såsom synonym till »medvållande»; denna terminologi måste visserligen betecknas såsom olämplig men torde icke desto mindre någon gång förekomma i rättstillämpningen.¹ Det förefaller emellertid icke uteslutet, att domstolen kan ha ansett chauffören icke exculperad och vid sådant förhållande principiellt velat ansluta sig till jämkningslösningen (men med hänsyn till skadegörarens övervägande culpa avstått från jämkning). Fallet skulle då i stället höra hemma nedan under IX: 2.

Den valda lösningen är tydligen densamma som i de motsvarande situationer av ömsesidig skadegörelse, där bilföraren alltså varit icke blott medvållande till egen skada utan även bevisat vållande till skada för motparten och bilägaren således måste klassificeras såsom principalansvarig.² Att resultaten också rimligtvis böra vara enhetliga torde framgå därav, att de eljest skulle va-

¹ Jfr ovan under II: 2, inledningen.

² Ovan under 1. Se ang. den här använda systematiken ovan s. 76 med not 1.

riera med hänsyn till den slumpartade omständigheten, om skadegörelsen är ömsesidig och talan om ersättning föres av båda sidor eller ej.

Ett till här behandlade grupp av typsituationer hörande konfliktfall har veterligen ej varit föremål för något klart avgörande, nämligen det, där den presumtionsansvarige skadelidandens underlydande culpöst medverkat till skada av en *skadegörare, vilken lyder under en regel om fullt strikt ansvar*. Fallet behöver ingalunda antas vara opraktiskt; såsom exempel må nämnas, att en bil kolliderar med ett startande eller landande flygplan. Vilken av de båda i övriga hithörande situationer begagnade lösningar — jämkning eller skadeståndsrättens fullständiga bortfall — rättstillämpningen skulle välja, förefaller osäkert. Till förmån för jämkningsalternativet talar dock, att denna utväg — med användning av reduktionsmetoden enligt den allmänna medverkansregeln — i närliggande situationer valts av praxis utan lagstöd, under det att skadeståndsrättens bortfall införts med avseende på en speciell situation genom särskild lagstiftning. I vilket fall som helst måste man tillgripa identifikationsprincipen, om överhuvud någon reduktion av ersättningen skall kunna företas med anledning av den underlydandes medvållande.

3. Den skadelidande bär fullt strikt ansvar

Om den skadelidande själv culpöst medverkat till sin skada, blir han — såsom redan tidigare framhållits — att jämställa med en ordinär medvållare. Liksom i det föregående riktar sig uppmärksamheten i stället mot de fall, i vilka någon hans »underlydande» varit medvållande. Även här erbjuder sig *identifikationsprincipen* såsom rättstekniskt hjälpmedel att åstadkomma en ändamålsenlig lösning. Resultatet blir då, att den fullt strikt ansvarige skadelidanden gentemot skadegöraren måste finna sig i att tillräknas medvållande av sin »underlydande». Till förmån för en sådan lösning torde även här i stort sett kunna anföras samma rättspolitiska argument som för identifikation vid principalansvar. Måhända kan man tillfoga, att det knappast skulle stå i överensstämmelse med det »stränga» ansvaret gentemot tredje man, om den fullt strikt ansvarige i fråga om honom själv drabbande skada skulle få åtnjuta full ersättning alldeles oberoende t. o. m. av sina »underordnades» bevisade medvållande. Ätminstone för gemene man kunde en sådan ordning te sig besynnerlig. Tvärtom berde, i enlighet med denna mening, jämkning inträda redan på ett ti-

digare stadium, om man ville uppnå överensstämmelse mellan skadeståndsansvaret och skyldigheten att tåla reduktion av ersättning. Med stöd av en sådan tanke skulle då i varje fall kunna hävdas, att den fullt strikt ansvarige lämpligen borde vidkännas reduktion av honom tillkommande skadestånd *åtminstone* om bevisat medvållande förelåge hos hans »underordnade». Argumenteringen förefaller dock ganska svag, eftersom det icke kan antas bestå något nödvändigt samband mellan skadeståndsansvaret och jämkningsreglerna.

I de hithörande konfliktfall, vilka blivit föremål för särskilt bedömning, har identifikationsprincipen genomgående tillgripits för att koppla samman skadelidande och medvållande. Däremot har man stannat för skilda lösningar beträffande förutsättningarna för reduktion och sättet för dennas genomförande.

Järnvägsskadlagen 6 § andra st. första p. kan måhända uppfattas såsom avseende den situationen, att ej blott den skadelidande utan även *skadegöraren är fullt strikt ansvarig* samt en den skadelidandes underlydande varit medvållande till skadan på visst sätt. Sålunda stadgas, att järnvägen är fullt strikt ansvarig för skada, som drabbar nötkreatur eller häst under betesgång annorledes än genom gnistkastning enligt 5 §, men att detta ansvar helt bortfaller i den händelse vårdaren av djuret uppsåtligen eller genom *grov vårdslöshet*¹ vid bevakningen varit vållande till skadan. Man identifierar således ägaren — vilken själv enligt ägofredslagen 47 § är fullt strikt ansvarig för skada, som hans hemdjur efter att olovligen ha kommit in på annans ägor anställer därå² — med den person, åt vilken vården av djuret anförtrotts. En motsvarande regel beträffande skada på ren återfinnes i järnvägsskadlagen 6 § tredje st. Att denna reglering skulle följas även för andra skadefall av denna typ synes dock knappast vara självklart vad beträffar förutsättningen för reduktionen och sättet för dennas genomförande. Speciella medverkansregler med innebörd, att ersättningsrätten helt bortfaller vid grov vårdslöshet, äro nämli-

¹ Jfr ovan s. 107 med not 1.

² När förevarande konfliktfall här föres till gruppen »den skadelidande bär fullt strikt ansvar» förutsättes, att ägofredslagen 47 § anses tillämplig, om djuret efter att olovligen ha kommit in på järnvägsområdet och där genom att välta exempelvis en trädstam på spåret orsakar skada. Accepteras en sådan tolkning, innebär detta, att den skadelidande skulle i det konkreta fallet bli ersättningsskyldig gentemot skadegöraren jämlikt den fullt strikta ansvarsregeln. Om tolkningen däremot förkastas såsom alltför djärv, är ägaren till hemdjuret blott culpaansvarig, och situationen hör då hemma i den ovan under VII: 3 behandlade gruppen av fall. Se dock byggningsbalken 22 kap. 7 och 8 §§.

gen — såsom torde framgå av den hittillsvarande framställningen — sällsynta i svensk rätt och torde vanligen anses förutsätta uttryckligt lagstöd.

Vidare har man i rättspraxis haft tillfälle att ta ställning till det fall, då en underlydande till den fullt strikt ansvarige skadelidande culpöst medverkat till skada av en *principalansvarig skadegörare*.

NJA 1937 s. 624. Ett flottörförsett flygplan, som fördes av annan än ägaren, sammanstötte under färd från sin förtöjningsplats med ett motorfartyg, varvid flygplanet totalhavererade. Flygplanets ägare yrkade ersättning för uppkommen skada av det ångbåtsbolag, som ägde motorfartyget. Såsom grund för sin talan anförde han, att fartygets befälhavare ensam varit vållande till sammanstötningen. RR ogillade flygplansägarens talan, enär fartygets befälhavare ej visats vara vållande samt det i övrigt icke styrkts förhållande, på grund varav skadeståndsskyldighet skulle åligga bolaget. En ledamot av RR var dock skiljaktig och fann, att vållande till sammanstötningen föreläge på såväl flygplanets som fartygets sida. Med hänsyn till de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet fann han ansvaret för sammanstötningen till $\frac{3}{4}$ ligga å flygplanets sida och till $\frac{1}{4}$ å fartygets sida, och då bolaget icke häftade i ansvar för den flygplansägaren åsamkade skadan i vidare mån än densamma vållats av fel å fartygets sida, prövade den skiljaktige ledamoten av RR rättvist förplikta ångbåtsbolaget att till flygplanets ägare utge $\frac{1}{4}$ av dennes totalförlust. Denne behandlades alltså i överensstämmelse med identifikationsgrundsatsen såsom om han själv begått de fel, vartill hans förare gjort sig skyldig. Det blev också de i detta sårvtum angivna riktlinjerna, vilka i fråga om resultatet slutligen kommo att följas vid målets avgörande.¹ HovR:s majoritet fann sålunda, att vållande till sammanstötningen föreläge å såväl flygplanets som fartygets sida; enär fartygets befälhavare varit vållande till sammanstötningen, häftade bolaget jämlikt sjölagen 8 § för den flygplansägaren åsamkade skadan,² men borde enligt grunderna för luftfartsskadlagen 1 § skadeståndet bestämmas efter jämkning. Denna ansågs skäligen böra ske sålunda, att bolaget svarade för $\frac{1}{3}$ och flygplansägaren för $\frac{2}{3}$ av det belopp, vartill den sistnämndes skada kunde skattas. Två ledamöter voro av avvikande uppfattning beträffande culpavärderingen men tillämpade i likhet med majoriteten identifikationsprincipen under hänvisning till att flygplanets ägare »skäligen måste betraktas såsom ansvarig för den i hans tjänst anställde flygplansförarens vållande». NRev hemställde i sitt betänkande, att KM:t måtte pröva rättvist fastställa HovR:s dom, och HD:s majoritet gillade betänkandet. JustR Ekberg, med vilken JustR Bellinder var ense, ansåg det ej vara styrkt, att

¹ Ang. motiveringen i nämnda minoritetsvotum, se ovan s. 116 med not 1.

² Principalansvaret är i ett skadefall som detta uppbyggt så, att regeln om redaransvar i sjölagen 8 § kombineras med den allmänna culparegeln, alltså ej med de särskilda sammanstöttningsreglerna i sjölagen 8 kap. Jfr Trafikskadeansvar s. 183 f.

sammanstötningen vållats genom fel eller försummelse vid fartygets navigering, och saknade därför anledning att ingå på jämkningsfrågan.

Rättsfallet innebär tydligen, att man begagnat identifikationsprincipen men till skillnad från närmast föregående fall och i enlighet med den allmänna medverkansregeln tillerkänt redan okvalificerat medvållande relevans samt låtit sådant medvållande utlösa en jämkning av skadeståndet i proportion till beskaffenheten av på vardera sidan begånget fel.

De båda återstående hithörande typsituationerna, nämligen att *skadegöraren är culpaansvarig eller presumtionsansvarig*, synas ännu icke ha blivit klart lösta i vare sig lagstiftning eller rätts-tillämpning. Den sistnämnda situationen kan för visst avseende sägas vara innefattad i sammanstöttningsreglerna i bilskadelagen 5 § andra st. Detta lagrum täcker nämligen även det fall, att en av annan än ägaren förd och med bristfällighet behäftad bil¹ genom förarens medvållande skadas i följd av kollision med annan bil, vars ägare åvilar presumtionsansvar. På grund av förarens bevisade medvållande måste då ägaren finna sig i att hans skadeståndsfordran gentemot den presumtionsansvariga sidan helt bortfaller i enlighet med den nyss under 2 omtalade principen, att den bevisat culpösa sidan ensam måste bära hela skadan. Att från denna specialregel om bilkollisioner dra några bestämda slutsatser beträffande behandlingen av övriga till samma grupp hörande situationer torde dock vara alltför djärvt. Snarare förefaller det troligt, att praxis i brist på uttryckligt lagstöd skulle följa de i 1937 års rättsfall utstakade riktlinjerna och alltså med tillämpning av identifikationsgrundsatsen kombinerad med den allmänna medverkansregelns reduktionsmetod jämka ersättningen efter skälighet.

¹ Jfr ovan s. 96.

DEN SKADELIDANDE BÄR SKÄRPT ANSVAR;
ICKE-CULPÖS MEDVERKAN

Vid första påseende förefaller det kanske märkligt att jämkning skulle kunna inträda, utan att någon culpa kan sägas föreligga på den skadelidandes sida. Kan man överhuvud tänka sig jämkning utan medvållande? Har det verkligen någon rimlig mening att genomföra den för hittills behandlade medverkansregler typiska partiella eller totala reduktionen av skadeståndet utan att ett vårdslöst handlingssätt av den skadelidande föreligger, d. v. s. en handlingsform, som rättsordningen vill motarbeta just genom att helt eller delvis beröva den skadelidande hans ersättning?

Dessa frågor kunna tyckas vara bestickande, därför att medverkansreglerna från början vuxit fram ur och anpassats efter ett ansvarssystem, som enbart byggde på den allmänna culparegeln. Så snart man låter det skärpta ansvaret komma in i blickfältet, försvinner emellertid den påtalade egendomligheten. Skadeståndsreduktion utan medvållande är i och för sig icke någon märkligare rättsfigur än skadeståndsansvar utan vållande. Med fog skulle kunna sägas, att jämkning vid icke-culpös medverkan framstår såsom en motsvarighet till skadeståndsansvar oberoende av culpa. På liknande sätt som man skärper en persons skadeståndsansvar genom att låta kravet på vållande helt eller delvis försvinna, kan man skapa för honom hårdare och mera pressande regler genom att ytterligare helt eller delvis reducera hans eventuella ersättningskrav gentemot samtliga eller vissa skadegörare. Man skulle här kunna tala om strikt eller *skärpt ansvar för medverkan*.

Sådant ansvar kan uppträda i två olika grundformer.

Å *ena sidan* kan man skapa speciella medverkansregler, vilka beskriva de relevanta medverkande handlingarna utan att anlita rekvisitet medvållande. Sålunda stadgas i järnvägsskadelagen 6 § andra st. sista p., att det fullt strikta ansvaret för skador på nötkreatur och hästar under betesgång i princip bortfaller, om det skadade djuret kommit in på järnvägens område, »oaktat detta var försett med järnvägen tillhörig hägnad av beskaffenhet, att dy-

likt hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området». Här synes man väl kunna karakterisera djurägarens skyldighet att i angivet fall tåla ersättnings totala bortfall såsom ett skärpt (strikt) ansvar för medverkan.¹ Några särskilda svårigheter med avseende på själva skadeståndsreduktionen — utöver vanliga lagtolkningsproblem — synas icke uppkomma vid stadganden av nämnda slag.

Emellertid är det möjligt, att en beskrivning av medverkande åtgärder utan användning av begreppet medvållande ändock åsyftar att inringa handlingsformer, vilka anses eller åtminstone rimligen böra uppfattas såsom culpösa. I så fall blir skillnaden mellan regler om medvållande och regler om skärpt ansvar för medverkan endast av rättsteknisk art. I regler av den förra typen begagnas rekvisitet medvållande, medan i regler av det senare slaget de culpösa handlingarna beskrivas med andra termer (varmed man uppnår att i regeln innefattas blott vissa närmare specificerade typer av medvållande och ej samtliga eljest tänkbara fall av medvållande). Ett exempel erbjuder medverkansregeln i järnvägsskadelagen 5 § tredje st., som rör företagandet inom grannfastighets område av vissa åtgärder, vilka uppenbarligen i väsentlig mån öka den från järnvägstrafiken härrörande eldfaran. Bakom regeln ligger tanken, att dylika åtgärder rätteligen äro att anse såsom culpösa.² Regler av sådant slag ha i det föregående behandlats jämsides med regler om medvållande.

Å *andra sidan* kan skärpt ansvar för medverkan sägas uppkomma utan stöd av särskilda medverkansregler av nu anförda typer. Om nämligen en skärpt ansvarig skadelidande medverkat till sin egen skada på ett sätt som visserligen icke är culpöst men som i enlighet med den skärpta ansvarsregeln skulle ådra honom ansvar, därest han under i övrigt oförändrade omständigheter tillfogat skadegöraren eller en tredje man skada, kan det — såsom den fortsatta framställningen skall visa — finnas skäl att tillerkänna den skadelidande en blott till viss del reducerad ersättning eller rent av helt neka honom ersättning. Detta innebär tydligen, att den skadelidande blir ansvarig för icke-culpös medverkan. En del hithörande situationer ha mött redan i föregående avsnitt, nämligen jämkning med stöd av identifikationsprincipen

¹ Beträktad från motsatt håll, d. v. s. ur *skadegörarens* synvinkel, skulle denna regel kunna sägas innebära en förskjutning av det fullt strikta ansvaret i riktning mot culpaansvar (ansvaret inträder i vederbörande skadesituationer först vid vårdslöst utövande av stängselskyldigheten).

² Se ovan s. 110 med not 1.

(»underordnads» medvållande tillräknas den icke-culpöse principalen). Däremot återstå de fall, i vilka bevisad culpa icke alls förekommer på den skadelidandes sida.

Det är dessa sistnämnda situationer och några av de viktigare därmed förknippade problemen, vilka skola undersökas i det närmast följande. Härvid är att märka, att av de tre grupper av skärpta ansvarsregler, med vilka undersökningen i det föregående arbetat, nämligen principalansvar, presumtionsansvar och fullt strikt ansvar, den förstnämnda nu på grund av sin konstruktion måste försvinna i vad angår den skadelidande. För att principalansvar överhuvud skall inträda fordras ju, att någon »underlydande» gjort sig skyldig till vållande, och detta vållande räknas i regel såsom medvållande vid avgörande av den principalansvariges rätt till ersättning av utomstående skadegörare.¹ Principalansvar kan således vanligen ej tänkas åvila den skadelidande utan att samtidigt medvållande av någon underlydande föreligger. Man kommer m. a. o. blott tillbaka till de förut under VIII: 1 behandlade situationerna.

Det återstår alltså — praktiskt taget — två huvudgrupper av konfliktfall, nämligen dels de, där den skadelidande är presumtionsansvarig (2), och dels de, där han är fullt strikt ansvarig (3). Innan framställningen övergår till att närmare undersöka dessa typfall, skola emellertid några för dem gemensamma problem beröras (1).

1. Allmänna synpunkter

Såsom minimikrav för jämkning i hithörande situationer måste man som regel hålla fast vid — förutom att skada uppkommit — att den skadelidande under motsvarande förhållanden skulle ha blivit ersättningsskyldig gentemot skadegöraren eller en med honom likställd utomstående² enligt den skärpta ansvarsregeln. Detta krav förefaller måhända alldeles självklart. Skulle icke skade-

¹ Jfr nedan under X.

² Enligt vad som utretts ovan s. 76 måste det härvid komma an på vilken ansvarsregel som *in concreto* — med bortseende från frågan, huruvida medvållande föreligger eller ej — skulle vara att applicera på den skadelidande. Detta har betydelse i sådana fall, där den skadelidande i sig förenar flera alternativa ansvarsregler. Om t. ex. såväl skadegörare som skadelidande är en elektrisk anläggnings innehavare, måste det antas sakna betydelse, att innehavare av dylika anläggningar i förhållande till andra skadeobjekt än elektriska anläggningar ansvara enligt en »strängare» ansvarsregel än i förhållande till varandra (jfr el-lagen 4 och 6 §§). I denna mening måste tydligen den utomstående vara »likställd» med den skadelidande för att kunna tjäna såsom underlag för det hypotetiska resonemanget.

ståndsskyldighet kunna ådömas den skadelidande, kan man ej heller tala om någon »medverkan» ens i denna terms mest vidsträckta innebörd. Eller om man hellre vill uttrycka denna tanke sålunda: äro icke rekvisiten för skadeståndsansvar uppfyllda, kan ej någon som helst skadeståndsrättslig sanktion tillåtas inträda. Det är säkerligen också riktigt, att man i stort sett måste upprätthålla principen »ingen skadeståndsreduktion utan skadeståndsansvar». Något belägg för att man i svensk rätt verkligen gått utöver densamma är i varje fall ej känt. Icke desto mindre torde man vara tvungen att räkna med möjligheten av åtminstone något smärre undantag.¹ Om sålunda den skadelidandes eventuella ersättningsansvar gentemot skadegöraren skulle vara uteslutet genom en även i förhållande till skadegöraren giltig friskrivningsklausul och tolkningen av sagda klausul ej heller särskilt skulle ge vid handen, att därmed även möjligheten till skadeståndsreduktion avsetts skola falla bort (varvid förutsättes, att en sådan klausul anses tillätlig), torde man knappast våga anta annat än att reduktion av ersättningen skall genomföras, ehuru skadeståndsansvar ej skulle kunna inträda.²

Om man alltså i det följande kan utgå från att rekvisiten för skadeståndsskyldighet åtminstone i princip måste vara uppfyllda beträffande den skärpt ansvarige skadelidande, kunna följande kombinationer av mot varandra stående ansvarsregler uppkomma: på den skadelidandes sida presumtionsansvar eller fullt strikt ansvar och på skadegörarens sida culpaansvar, principalansvar, presumtionsansvar och fullt strikt ansvar. Dessa situationer ha tilldragit sig föga intresse i rättslitteraturen, ehuru de i praktiken ingalunda äro ovanliga. Man har emellertid vanligen nöjt sig med att söka efter en partikularlösning utan att uppfatta denna som en del av ett större problem. Detta har någon gång uppmärksammats i tyskspråkig doktrin, där nu avsedda fall ibland försetts med samlingsbeteckningen »Haftungskollision (ohne Verschuldensbeteiligung)».³ Man synes dock ej ha kunnat ena sig om någon generell lösning av problemet.

¹ Se ang. ett liknande spörsmål KÜSTER i ACP 148 (1943) s. 309 ff. Här må även erinras om den förut under VIII: 1 berörda möjligheten att begagna identifikationsprincipen även i förhållande till blott culpaansvarig skadelidande, som själv icke varit medvällande. Ett sådant tillvägagångssätt innebär tydligen, att man tillämpar en medverkansregel utan att rekvisiten för skadeståndsansvar principiellt äro uppfyllda beträffande den skadelidande.

² Man måste därför tydligen behandla situationen *som om* någon giltig friskrivningsklausul ej finnes.

³ Sålunda talar OFTINGER s. 235 ff. om »Kollision Haftpflichtiger unter sich»,

På basis av den förda diskussionen och beskaffenheten av de tänkbara konfliktsituationerna skulle man kunna uppställa följande schema över lösningsmöjligheter:

- a. *Full ersättning* utgår till den skadelidande utan avseende på om denne å sin sida i princip skulle ha kunnat ådömas skadeståndsansvar. En sådan regel kan exempelvis ges den utformningen, att culpaansvar alltid griper över presumtionsansvar,

varunder han räknar bl. a. »Kollision von Gefährdungshaftungen ohne Verschuldensbeteiligung», »Kollision von Gefährdungshaftungen mit gewöhnlichen Kausalhaftungen» samt »Kollision von Gefährdungshaftungen (oder Kausalhaftungen) ohne Verschuldensbeteiligung mit Verschuldenshaftungen». Under kollisionsbegreppet föras då ej blott fall av ömsesidig skadegörelse utan även de situationer, i vilka skada visserligen drabbat blott en person men dock kan föras tillbaka på bådas (fleras) samverkan. Problemet har behandlats vidare av Oftingers lärjunge MEIER i dennes avhandling *Schadenstragung bei Kollision von Gefährdungshaftungen* (1945). — I detta sammanhang må omnämnas och i korthet bestämmas några likartade termer ur tyskspråkig doktrin, vilka kunna föranleda sammanblandning. Då SPERL i *Verhandlungen des 31. deutschen Juristentages II* (1912) s. 85 talar om »Konkurrenz mehrerer Erfolgshaftungen», synes han därmed åsyfta samma fenomen som nyss betecknats med uttrycket »Kollision von Gefährdungshaftungen» o. s. v. En snarlik och i tyskspråkig doktrin flitigt använd term är »Anspruchskonkurrenz», varmed avses det sammanhang mellan flera fordringar, som består däri, att genom uppfyllandet av en av dessa de övriga falla bort (jfr den romerska rättens *concursum actionum*, vilken brukar anses såsom upphovet till rättsfiguren »Anspruchskonkurrenz»). Härifrån måste man skilja s. k. »Gesetzeskonkurrenz» (se därom t. ex. OFTINGER s. 354 ff.), vilken förutsätter, att blott ett ansvarssubjekt finnes men att detta i sig förenar flera ansvarsgrunder antingen så att en ansvarsgrund utesluter de övriga (exklusivitet) eller så att talan valfritt kan grundas på den ena eller den andra ansvarsgrunden (alternativitet). Ibland föras hit även fall av s. k. kumulativ lagkonkurrens, se t. ex. ENNECCERUS, *Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts* (14. Bearb., von H. C. NIPPERDEY, 1952) s. 217. Alternativ lagkonkurrens kallas även »Anspruchskonkurrenz» eller »Klagenkonkurrenz», vilket begrepp i *Motive zu dem Entwurfe eines bürgerlichen Gesetzbuches I* (1888) s. 278 definieras såsom »das Zusammentreffen mehrerer in ihrem Endzwecke auf ein und dasselbe gerichteten Ansprüche in einer Person». När man talar om »Anspruchskonkurrenz» i denna sistnämnda mening, rör man sig tydligen med ett snävare begrepp än motsvarande förut nämnda begrepp, under vilket anses falla även konkurrens vid flera ansvarssubjekt samt mellan skadestånd och försäkring. Slutligen må i detta sammanhang även nämnas begreppet »Kollision von Forderungsrechten», vilket åsyftar det fall, att en borgenär på grund av att andra borgenärer utöva sina fordringsrätter icke alls eller i varje fall icke fullt kan av sin gäldenär utfå en prestation, vartill han är berättigad (ex.: med anledning av ett oförutsett importstopp kan en säljare endast disponera över sitt ineliggande lager och därför ej fullt tillgodose alla köpare, med vilka han ingått kontrakt; på grund av ansvarsbegränsning till absolut maximum kunna icke samtliga skadelidande vid en trafikolycka utfå dem eljest tillkommande ersättning; o. s. v.). Ang. dessa situationer må hänvisas till huvudarbetet i frågan, nämligen DE BOOR, *Die Kollision von Forderungsrechten* (1928). Om skillnaden mellan »Forderungskollision» och »Haftungskollision» i förevarande hänseende, se a. a. s. 46 ff.

- varför en blott presumtionsansvarig skadelidande skall komma i åtnjutande av full ersättning från den, som är skadeståndsskyldig enligt den allmänna culparegeln.
- b. Det överlämnas åt *domarens fria skön* att avgöra, huruvida ersättningen skall reduceras och till hur stor del en eventuell reduktion skall genomföras. Vad beträffar det sista ledet i denna bedömning kan man välja mellan att genomföra reduktionen till fullo, varigenom ersättningen alltså bortfaller i sin helhet, eller att bestämma skadeståndet till viss kvotdel, vars storlek domaren får fastställa efter skönsmässig prövning.
- c. Skadan fördelas efter *ansvarsreglernas stränghetsgrad*. Man kan härvid tänka sig antingen fasta relationstal (t. ex. presumtionsansvar — presumtionsansvar = 50 — 50; presumtionsansvar — fullt strikt ansvar = 33 — 66 e. d.) eller också en mera rörlig bedömning, som ger utrymme även åt en skönsmässig värdering av omständigheterna i det enskilda fallet. Samma metod kan också användas så, att ersättningen till den enligt en strängare ansvarsregel skadeståndsskyldige alltid helt bortfaller i förhållande till skadegörare, vilken åvilar ett mildare ansvar (jfr vad nyss sagts ovan under a).
- d. Skadan fördelas med ledning av en *kausalitetsbedömning* eller *adekvansbedömning*. I den mån det kan tillfredsställande utredas, till vilken del vardera parten orsakat¹ skadan, skall enligt allmänna skadeståndsregler ersättning utgå blott för den del av skadan, som skadegöraren orsakat; den skadelidande måste alltså själv bära sin skada så långt, som han själv förorsakat densamma. Vid bedömningens företagande kan man antingen nöja sig med att kräva kausalitet eller också därutöver fordra adekvans. Här når man tydligen en uppdelning av ansvaret utan att anlita medverkansregler. Sådana träda — såsom framhållits redan i början av denna undersökning² — i funktion blott om en övertygande kausalitetsutredning ej kan förebringas. Kvar står emellertid möjligheten att, i den händelse sagda utredning ej kan åstadkommas, inom medverkansreglernas ram företa en provisorisk kausalitetsbedömning med hjälp av mera lösliga sannolikhetsantaganden beträffande i vilken utsträckning vardera parten inverkat på skadans omfattning och med ledning därav verkställa en fördelning av skadan.

¹ Ang. innebörden av orsaksbegreppet i sammanhang som detta, se ovan under II: 1.

² A. st.

- e. I den mån man har att göra med ansvar för s. k. farlig verksamhet, fareansvar, kan man tänka sig att fördela skadan efter *faregraden* hos vederbörande handling eller verksamhet. Även här kan man använda antingen fasta relationstal eller en mera rörlig och skönsmässig bedömning.
- f. De å ömse sidor hotande farorna kunna tillåtas upphäva varandra, s. k. *fareneutralisation*. Det praktiska resultatet av detta tillvägagångssätt blir, att ersättningen alltid bortfaller i sin helhet.
- g. Slutligen kan skadan fördelas — eventuellt även så att ersättningen helt bortfaller — efter en *delvis skönsmässig prövning*, vilken dock *rationaliseras* såtillvida, som domaren har att ta hänsyn till ett eller flera sådana för jämkning relevanta moment, vilka nyss omnämnts, exempelvis faregraden och ansvarsreglernas inbördes stränghet.

Överblickar man de nu antydda alternativen faller genast i ögonen, att det andra (b) till skillnad från de övriga egentligen icke innebär någon som helst »lösning», om man på en dylik ställer kravet, att den skall erbjuda några mer eller mindre tydliga riktlinjer för bedömningen av konkreta fall. Problemet har i stället kringgåts genom att överlämnas åt rättstillämpningen och samtidigt helt förläggas till det irrationella planet. Övriga lösningsmöjligheter fördela sig på två huvudgrupper, av vilka den ena (a) innebär, att ingen som helst reduktion skall verkställas, och den andra (c—g) går ut på att ersättningen skall jämkas helt eller delvis. Vilken av dessa båda möjligheter, som bör föredras, beror naturligen på vilka ändamålshänsyn som kunna anföras till förmån för det ena eller andra alternativet.

Till förmån för det första, nämligen att icke företa någon som helst reduktion, talar huvudsakligen den rent rättstekniska synpunkten, att en sådan lösning är den enklaste att praktiskt handha. Med densamma tarva gängse skadeståndsrättsliga regler ingen modifikation, varför man besparar sig de ej obetydliga svårigheter, som här eljest måste uppstå.

Tyvär är dock en sådan lösning även förbunden med avsevärda nackdelar, vilka alltså samtliga i stället tala till förmån för jämningsalternativet.

Till en början må erinras om att det strängare ansvaret grovt taget kan sägas vara ett uttryck för uppfattningen, att den därav drabbade har förmåga att bära en så vittgående skadeståndsskyldighet eller i varje fall bör göra det med hänsyn särskilt till arten och

omfattningen av hans verksamhet.¹ I överensstämmelse härmed bör han då också i ungefär motsvarande utsträckning kunna bära sina egna skador, d. v. s. tåla en reducering av honom tillkommande skadeståndsanspråk, åtminstone i förhållande till vissa skadegörare. Samhällsekonomiska och socialpolitiska skäl synas tala för jämkning i förhållande till ekonomiskt sett svagare skadegörare.

Samma skäl kunna även ges formen av en ren billighetsmotivering, vilket kanske lättast framgår av ett konkret exempel. Om en presumtionsansvarig bilägare sammanstötter med en culpös fotgängare, varvid både bil och fotgängare lida skada, skulle geme-
ne man säkerligen finna det vara högst »orättfärdigt», om fotgängaren fullt ut måste ersätta bilisten hans skada under det att bilisten på grund av fotgängarens medvållande enligt bilskadela-
gen 2 § andra st. blott hade att utge ett jämkat skadestånd. Att även en jurist rent intuitivt kan finna detta resultat stötande, beror kanske icke så mycket på rättviseresonemang av denna typ som snarare därpå, att det illa överensstämmer med själva ansvarssystemets uppbyggnad. Bilförarens och bilägarens skärpta ansvar, kombinerat med obligatorisk försäkring, har tillkommit bl. a. just för att särskilt skydda de blott culpaansvariga fotgängarna. Det förhållandet, att bilisten och fotgängaren icke stå »på samma linje i ansvarshänseende»,² har medfört det med utgångspunkt från skyddssyftet överraskande resultatet, att den såsom särskilt skyddsvärde ansedde blir strängare behandlad än den mindre skyddsvärde motparten.³ Endast genom jämningsregler

¹ Till undvikande av missförstånd må framhållas, att det här förda resonemanget är både starkt sammanträngt och i hög grad approximativt. Med formuleringen i texten åsyftas därför ingalunda att ta ställning till problemet, vad som bör krävas eller faktiskt kräves för att en verksamhet skall kvalificeras såsom »farlig» och påläggas fareansvar.

² Jfr KARLGRÉN s. 129 överst. Detta uttryckssätt lider av viss oklarhet. Kräves absolut identitet mellan ansvarsreglerna (t. ex. två regler om presumtionsansvar) eller räcker det med att reglerna äro hänförliga till det skärpta ansvarets område? Anses m. a. o. en presumtionsansvarig bilägare och en principalansvarig järnvägsägare stå »på samma linje i ansvarshänseende» i förhållande till varandra? Jfr nedan s. 160.

³ Någon skulle möjligen till försvar för resultatet vilja anföra, att den blott presumerat culpöse skadegöraren helt följdriktigt förtjänar att få en bättre ställning än den bevisat culpöse skadelidanden, eftersom någon vårdslöshet på skadegörarens sida aldrig bevisats. Ett sådant resonemang synes dock förbise det rättspolitiska ändamålet med att redan presumerad culpa utlöser skadeståndsskyldighet och i stället grunda sig på föreställningen om mindre och större (moralisk) skuld till skadan.

kan man väntas överbrygga dessa inkonsekvenser och harmoniskt sammanfoga de skilda ansvarssystemen.

En annan svårighet, vilken även den kan undanröjas blott med hjälp av jämningsregler, är den ojämnhet, med vilken konsekvenserna av inträffad skadegörelse komme att drabba, om full ersättning alltid skulle utgå. Den skadade skulle då nämligen åtnjuta full ersättning, medan den motpart, som vid olyckstillfället haft »oturen» att komma undan utan att lida någon skada, till fullo måste bära konsekvenserna av motpartens förlust; hade han däremot själv skadats, hade även han fått full ersättning och sålunda delat konsekvenserna av skadegörelsen med sin motpart.¹ En sådan reglering skulle stå i strid med preventionssynpunkten. Risken att helt eller delvis gå miste om egna ersättningskrav kan nämligen även i detta sammanhang tänkas bidra till att vederbörande är rädd om och väl vårdar sin egendom samt företar erforderliga säkerhetsåtgärder, något som har särskild betydelse i fråga om skärpt ansvariga, vilka regelmässigt besitta dyrbar egendom av den största samhällsekonomiska betydelse (t. ex. bilar, flygplan, elektriska anläggningar).

Det är vidare anledning att uppmärksamma sambandet mellan å ena sidan regressreglerna vid flera skadegörares samverkan till skada för utomstående och å andra sidan här behandlade fall. För att anknyta till det nyss givna exemplet kan detta förändras därhän, att bilisten och fotgängaren under i övrigt oförändrade omständigheter gemensamt skada en cyklist. Vid den slutliga uppgörelsen mellan skadegörarna torde då enligt svensk rätt den culpöse fotgängaren icke ensam behöva bära hela skadan — vilket ju ordalagen i bilskadelagen 11 § närmast skulle tyda på — utan den presumtionsansvarige bilisten anses ha regressrätt gentemot fotgängaren med blott jämkat belopp,² varvid jämningsalternativet förutsättes gälla i exemplets tidigare utformning. Den ena lösningen påverkar sålunda den andra, och detta för att man skall uppnå konsekvens i regelsystemet. I svensk doktrin har också STENBECK uttalat, att »då fråga uppstår om jämkning vid sammanträffande av skilda skadestandsgrunder hos den skadade och den skadade, ledning i regel [synes] böra hämtas av de skadestandsprinciper, som skolat äga tillämpning i händelse skadan drabbat annan än de till skadan medverkande under i övrigt likartade förhållanden, främst rörande det slutliga ansvaret för skadan av de medverkande inbördes».³ STRAHL synes i ett samman-

¹ Jfr MEIER, a. a. s. 76 f.

² Se härom närmare KARLGREN s. 128 f. och 212 samt BENNICH s. 50 f.

³ STENBECK i SvJT 1928 s. 523. Jfr i utländsk doktrin MEIER, a. a. s. 163.

hang ha givit uttryck åt en härifrån avvikande mening med motivering, att det vid medverkan av den skadelidande själv ej förefinnes samma anledning som vid samverkan till skada för tredje part »att av hänsyn till tredje persons direkta skadeståndsrätt emot den vållande låta denna vidkännas hela förlusten».¹ Det är säkerligen också riktigt, att man ej slaviskt bör följa den av Stenbeck angivna principen. Denna kan ej göra anspråk på att vara en generell formel, som mekaniskt löser samtliga konfliktfall. Men det synes icke desto mindre vara önskvärt att uppnå en hög grad av parallellitet med hänsyn till kravet på regelsystemets konsekvens och överskådlighet.

Liksom satsen »ingen skadeståndsreduktion utan skadeståndsansvar» förut befunnits innebära en realitet, så kan tydligen även den omvända satsen »intet skadeståndsansvar utan skadeståndsreduktion» i viss mening sägas ha fog för sig. Äro nämligen rekvisiten för skadeståndsansvar principiellt uppfyllda, bör man också anta åtminstone en möjlighet att genomföra en reduktion av ersättningen, där nu antydda synpunkter tala för en dylik reduktion. Oavsett vilken vikt man tillmäter varje särskilt argument vid ett isolerat bedömande, torde det ofta vid ett samlat övervägande vara ofrånkomligt att som regel välja jämningsalternativet framför alternativet ständigt full ersättning. Man kan också spåra en tydlig tendens i främmande rätt att anknyta till jämningslösningen.²

I den mån man väl beslutat sig för denna lösning, ställes man emellertid genast inför nya och vittutseende problem. Skall reduktionen ske helt eller blott till viss del? Och hur kan man vid delvis reduktion finna en användbar måttstock? På dessa frågor vilja alternativen c—g ge svar. Till ett par av dessa lösningsförsök må knytas några kompletterande anmärkningar.

ad e. Metoden att avpassa jämkningen efter faregraden kan betecknas såsom ett motstycke inom det skärpta ansvarets område till den ur culpaansvaret framvuxna metoden att jämka efter graden av vållande. Till det yttre företer sagda tillvägagångssätt alltså en påtaglig likhet med den hävdvunna jämningsmetoden och har kanske just därför funnit åtskilliga förespråkare.³ Djupare sett föreligger dock en olikhet. Culpa utgör en rättslig kvalifice-

¹ STRAHL i SvJT 1927 s. 467 noten.

² Jfr t. ex. GERNHUBER i ACP 152 (1952/53) s. 79 samt DREYER i NFT 1952 s. 319 överst och i publikationen *Bør erstatningsreglene i de nordiske billover ensrettes — og i tilfelle hvorledes?* (1952) s. 20.

³ Sålunda utgör jämkning med hänsyn till faregraden ett ledmotiv i framställningen hos OFTINGER s. 235 ff.

ring av vissa såsom socialt oönskvärda ansedda handlingsformer, och en avvägning av culpans grovlek (intensitet) lämnar därvid vidsträckt utrymme för skönsmässiga värderingar. Den allmänna medverkansregeln är också, liksom likartade speciella medverkansregler, särskilt avpassad härefter. Man bör sålunda observera, att jämkning efter skälighet uttryckligen nämnes i lagtexten och att avvägning med ledning av culpans grovlek i förhållande härtill innebär en i rättstillämpningen företagen rationalisering av skälighetsbedömningen. När man vill jämka på grundval av en handlings eller en verksamhets faregrad, avser man — och detta gäller vare sig man söker få fram fasta relationstal eller vill genomföra bedömningen mera *in casu* — vanligen icke att röra sig med mer eller mindre oskarpa rättsliga värderingar utan att med ledning av tillgängligt erfarenhetsmaterial direkt uppmäta den faktiska faregraden. Man har t. o. m. gjort försök att siffermässigt räkna ut olika trafikmedels inbördes farlighet.¹ Att på denna väg nå fram till korrekta resultat synes emellertid vara alldeles omöjligt på grund av materialets och mätningens bristfällighet.² Man måste nöja sig med mindre exakta metoder. En handlings eller en verksamhets farlighet kan endast uppskattas just genom en rättslig värdering, varvid man arbetar med faran såsom ett relationsbegrepp.³ Skall denna värdering ej ske rent intuitivt, måste man dock bygga på vissa svåråtkomliga erfarenhetsfakta för att kunna utföra jämförelsen. Ytterligare tvingas man ej sällan till jämförelse mellan fullständigt olikartade handlingar eller verksamheter. Man möter sålunda betydande svårigheter, vilka kunna lösas blott om man sänker målsättningen och inskränker faregradsmetoden till en metod att jämka efter skälighet, varvid man söker ledning i vissa approximativa och osäkra farebedömanden. Härmed förlorar faregradsmetoden dock den eleganta och närmast räknemässiga utformning, i vilken den brukar presenteras.

ad f. Även idén om fareneutralisation har sin motsvarighet på culparegelns område, nämligen i läran om culpakompensation. Användandet av fareneutralisation såsom rekvisit för skadeståndsreduktion är icke förbundet med svårigheter av nyss berörd art. För reduktionsfrågans avgörande synes det nämligen vara tillräckligt med ett konstaterande, att vederbörande verksamhet av

¹ Se t. ex. von WALDKIRCH i Zeitschrift für schweizerisches Recht 1943 s. 25 ff. Jfr kritiken hos MEIER, a. a. s. 116 ff.

² Jfr t. ex. MEIER, a. a. s. 194.

³ Jfr Trafikskadeansvar s. 133 f.

rättsordningen kvalificerats såsom en s. k. farlig verksamhet och därmed belagts med skärpt ansvar. Ej heller sanktionen — ersättnings totala bortfall — bereder något bekymmer. Ur rätts-teknisk synpunkt måste metoden därför betecknas såsom ytterst tillfredsställande. Däremot synes den med läran om culpakompensation dela svagheten att vara onyanserad och därför ej sällan i de moderna, rikt nyanserade ansvarssystemen leda till föga ändamålsenliga resultat. Försöker man att råda bot på denna brist genom att förläna den en större nyansrikiedom — exempelvis så, att för fareneutralisation och därmed ersättnings bortfall krävas två (eller flera) mot varandra stående verksamheter av ungefär likvärdig faregrad¹ — hamnar man strax i samma svårigheter som vid jämkning med hänsyn till faregraden. Beträffande metodens principiella ståndpunkt »allt eller intet» — vilken, såsom framgår av det förut uppställda schemat, även låter sig för-ena med flera av de övriga lösningsmöjligheterna — må särskilt betonas, att denna ofta måste förefalla olämplig med hänsyn till de många tveksamma gränfall, som uppstå på grund av att rekvisiten för reduktion synas vara tämligen oskarpa.²

2. Den skadelidande bär presumtionsansvar

Det första av de fyra hithörande konfliktfallen är det, där *skadegöraren ansvarar enligt den allmänna culparegeln*.

En situation av detta slag har lösts i lagstiftningen. Enligt bilskadelagen 5 § andra st. är nämligen vid bilkollisioner den presumerat culpösa bilisten berättigad till fullt skadestånd av den bevisat culpösa bilisten (alternativ a eller den sist nämnda varianten av alternativ c enligt det ovan under 1 angivna schemat). Denna lösning, vilken alltså innebär att ingen som helst jämkning sker, valdes på grund av de därmed förbundna rättstekniska och processekonomiska fördelarna i jämförelse med en jämkning.³ Att observera är emellertid, att lagrummet endast gäller vid sammanstötningar mellan två eller flera bilar, vilkas ägare resp. förare ju alla äro underkastade samma ansvarsreglering. Såväl skadegö-

¹ Jfr OFTINGER s. 240 i. f. En sådan utveckling av läran om fareneutralisation skulle innebära en klar parallell till culpakompensationens stegvisa utveckling från dess »grova» form i romersk rätt över »finare» kompensationsregler fram till våra dagars mjuka fördelningsregler.

² Jfr JustR KARLGRENS yttrande i *NJA* 1948 s. 182 (s. 187 i. f.).

³ Se ovan s. 137. Jfr ang. äldre rätt *NJA* 1927 s. 394 och STENBECK i *SvJT* 1928 s. 525.

rare som skadelidande stå m. a. o. i princip »på samma linje i ansvarshänseende».

I den motsatta situationen, då skadegöraren är en culpaansvarig vägtrafikanter (fotgängare eller cyklist), har praxis utan direkt lagstöd stannat för en annan och ur den skadelidandes synpunkt strängare¹ lösning.

NJA 1936 s. 215. En berusad fotgängare raglade ut mot vägbanans mitt, varvid en mötande buss, fördr av annan än ägaren, för undvikande av påkörning tvingades att styra mot högra diket. Fotgängaren träffades dock av någon del på bussens vänstra sida och skadades; även på bussen uppkommo vissa skador. Den påkörde yrkade ersättning av såväl bussens förare som dess ägare, och den sistnämnde framställde i sin tur kvittningsvis anspråk på ersättning i anledning av bussens reparation. Blott sistnämnda yrkande har intresse i förevarande sammanhang. HR ansåg den culpöse fotgängaren till fullo ersättningskyldig gentemot den presumtionsansvarige bussägaren. HovR:s majoritet däremot bestämde det belopp, som bussägaren ägde kvittningsvis göra gällande, till hälften av den yrkade ersättningen, enär bussägaren i denna sin egenskap lagligen vore medansvarig för den vid tillfället uppkomna skadan och således av fotgängaren ägde utfå allenast en skäligen till hälften jämkad ersättning för den del av skadan, som drabbat honom. En avvikande ledamot fann det ej vara styrkt, att fotgängaren genom eget vållande medverkat till påkörningen, och saknade därför anledning att ta ställning till jämkningsspörsmålet. NRev hemställde i betänkande, att KM:t måtte pröva rättvist fastställa HovR:s dom, och HD gillade betänkandet.

NJA 1949 s. 171. Skadeståndstalan av motorcyklist mot en gosse i 13-årsåldern för vållande till trafikolycka därigenom, att gossen från en sidoväg sprungit ut på allmän väg utan att se sig för och därför tvingat en omedelbart framför motorcykeln körande bil att gira och tvärbromsa, varvid motorcyklisten ej kunde undgå att törna mot bilens bakre högra flygel och ådra sig skador. Varken i RR:s eller HovR:s dom hade man anledning att ingå på här behandlade jämkningsfråga (RR och en avvikande ledamot i HovR fann gossens förfarande ej kunna tillräknas honom såsom vållande av beskaffenhet att för honom medföra skadeståndsskyldighet gentemot motorcyklisten, under det att HovR:s majoritet ansåg både gossen och motorcyklisten vållande). Av största intresse är däremot HD:s dom, enligt vilken gossen vore vållande och den skadelidande motorcyklisten presumtionsansvarig. Beträffande jämkningsspörsmålet uttalade sig HD på följande sätt: »Det skadestånd som vid sagda förhållande bör utgå måste — med tillämpning av regeln i 6 kap. 6 § strafflagen, att minderårig är skadeståndsskyldig allenast om och i den mån det med hänsyn till hans sinnesart, gärningens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt må anses skäligt, samt av grunderna för 2 § första stycket lagen ang. ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik — underkastas jämkning...» Gossen förpliktades

¹ Jfr STENBECK i SvJT 1934 s. 281, KARLGRÉN s. 127 och 128 samt BENNICHT s. 42.

härefter att utge gottgörelse för $\frac{1}{3}$ av motorcyklistens skada. — Avgörande för jämningsresultatet var här tydligen två jämningsregler, vilka här kommit till *samtidig* användning. Av dessa har man att i förevarande sammanhang uppmärksamma den andra, nämligen grunderna för bilskadelagen 2 § (första st.).

SvJT 1951 s. 496. Skadeståndstalan av motorcyklist mot femårig gosse och hans föräldrar, emedan gossen utan att se sig för i stark fart cyklat ut på allmän väg och tvingat motorcyklisten att hastigt väja, varvid denne kört mot ett träd och skadat sig. HR fann motorcyklisten exculperad och gossen vållande. HovR, som även ansåg gossen vara vållande, uttalade däremot, att då motorcyklisten icke styrkt sig vara fri från vållande han under alla förhållanden skäligen borde själv vidkännas $\frac{1}{3}$ av skadan. Gossen befriades dock jämlikt strafflagen 6 kap. 6 § helt från skadeståndsansvar. Gossens moder befanns ha brösttit i tillsyn och förpliktades till motorcyklisten utge $\frac{2}{3}$ av det belopp, vartill skadan uppskattades.

Samtliga dessa fall representera en enhetlig linje, enligt vilken konflikten mellan presumtionsansvar på den skadelidandes sida och culpaansvar på skadegörarens sida löses så, att den skadelidande erhåller blott ett skäligen jämkat skadestånd.¹ Om detta skall gälla alltid eller blott om vissa särskilda förutsättningar äro uppfyllda (i så fall vilka?) är väl icke alldeles klart. Att döma av ett HD-uttalande skulle det i varje fall vara möjligt att — liksom vid tillämpning av bilskadelagens jämningsregel eller den allmänna medverkansregeln — helt underlåta jämkning (utnyttja »jämkningsskalans ena ändpunkt») i den händelse skadegöraren befundes vållande i så hög grad, att han ensam borde svara för uppkomna skador.² Själva jämkningen synes, där sådan företas, vara avsedd att verkställas genom en delvis skönsmässig prövning, vilken rationaliserats såtillvida, att man tar hänsyn till ansvarsreglernas inbördes stränghet, konsekvensen i regelsystemet och liknande omständigheter (alltså överensstämmande med alternativ g).³

¹ Jfr *NJA 1948 s. 259* (diss. led. i HovR).

² Se HD:s majoritet i *NJA 1953 A 10*: »Genom den förebragta utredningen är icke styrkt att E (= bilisten) varit medvållande till sammanstötningen, men av omständigheterna framgår ej heller att han är fri från vållande. Med hänsyn till den oklarhet, som råder beträffande de närmare omständigheterna vid tillfället, finner KM:t anledning saknas att anse skulden till sammanstötningen i så hög grad åvila P (= cyklist), att han bör ensam eller till större andel än den i HovR:s dom bestämda svara för de å bilen uppkomna skadorna.» Minoriteten (JustR Tammelin, varmed JustR G. Lind instämde) underlät på av majoriteten antytt sätt att jämkat skadeståndet.

³ I den mån den presumtionsansvarige bilägaren vid skadetillfället icke själv fört sin bil, skulle jämningslösningen möjligen kunna beskrivas så, att förarens

Motiveringarna för den valda lösningen variera. I 1951 års hovrättsfall synes man närmast ha tagit sikte på resonemanget, att vållande egentligen föreläge på båda sidor, låt vara att motorcyklistens vållande blott vore presumerat. De andra avgörandena tyckas båda snarast vila på en annan tanke. När man åberopar »grunderna för bilskadelagen 2 § (första st.)», torde man nämligen åsyfta just att bilägaren i denna sin egenskap »lagligen är medansvarig för skadan». Här som eljest, då man stöder jämkningen på »grunderna» för vederbörande lagrum (se särskilt plankorsningsfallen ovan under VIII:1), eftersträvar man så långt möjligt parallellitet mellan skadeståndsansvar och skadeståndsreduktion för att på så sätt uppnå en mera ändamålsenlig överensstämmelse mellan olika ansvarssystem. Synpunkten har redan utförts ovan under 1. Om man vill uttrycka den något annorlunda, skulle man kanske kunna säga, att en hänvisning av typen »grunderna för bilskadelagen 2 §» innebär att vederbörande ansvarsstadgande så att säga tillämpats baklänges. En presumtionsansvarig bilist är skyldig att utge jämkat skadestånd till en culpös fotgängare; omvänt bör då, menar man, bilisten på motsvarande sätt vidkännas jämkning av sin ersättning i förhållande till fotgängaren. På detta sätt uppnår man ett slags »naturlig symmetri» mellan de mot varandra stående skadeståndskraven.

Sedd enbart ur bilistens synpunkt kan onekligen denna jämkningsprincip i vissa lägen föra till rätt egendomliga resultat. Det är möjligt, att bilisten vid en hotande kollision med en cyklist har att välja mellan två handlingsalternativ. Antingen kan han för att så långt möjligt undvika att skada cyklisten köra bilen av vägen, varvid betydande skador på bilen men ej någon fara för eget liv måhända skulle uppkomma. Eller också kan han hålla kvar bilen på vägen och därmed orsaka betydligt allvarligare skador för cyklisten men också mycket lindrigare skador på bilen (på sin höjd en tillbucklad stänkskärm e. d.). Det förutsättes, att cyklis-

presumerade culpa i överensstämmelse med identifikationsprincipen tillräknas ägaren. Den sistnämnde saknar dock regressrätt mot föraren i fråga om skador på den egna bilen, när föraren icke varit bevisat culpös (jfr bilskadelagen 11 §). Detta betyder m. a. o., att bilägaren får finna sig i att tillräknas förarens presumerade culpa utan att regressvägen kunna täcka sig för skadan beträffande nämnda del. Identifikationen kan därför ej ens »teoretiskt sett» i ett fall som detta framstå blott och bart såsom en lösning av problemet, vem som skall stå risken för den medverkandes insolvens. Jfr ovan s. 117. Emellertid synes identifikationsläran knappast behöva tillgripas vid presumerat culpös medverkan utan lämpligen kunna begränsas till fall av bevisat culpös medverkan av någon på den skadelidandes sida (således de ovan under VIII behandlade fallen).

ten i båda fall anses vara culpös samt att bilisten icke i någotdera fallet lyckas exculpera sig, och vidare, att nödreglerna icke komma till användning. Väljer bilisten det förra och för cyklisten förmånligare handlingsalternativet, får han blott jämkad ersättning för de stora skador, vilka uppkommit just genom hans omtanke om cyklisten. Han gör alltså en avsevärd ekonomisk förlust, vilken kanske ej är täckt av vagnskadeförsäkring. Väljer han däremot det senare handlingsalternativet, vilket ju är det för cyklisten mindre förmånliga, får han även då jämkad ersättning, men den uppkomna skadan är i och för sig av så ringa omfattning, att den ekonomiska förlusten blir föga kännbar. De för cyklisten uppkomna skadorna kunna samtidigt vara helt täckta av bilistens obligatoriska ansvarsförsäkring. Om man i skadeståndsreglerna ser ett medel att tvinga fram önskvärda handlingssätt hos samhällsmedlemmarna, måste denna konsekvens av reglerna i en ingalunda opraktisk skadesituation anses föga önskvärd. Det synes icke finnas någon möjlighet att korrigera enstaka olämpliga resultat av detta slag annat än inom ramen för jämkningen. Nämnade omständigheter torde därför böra beaktas av domaren och tillåtas inverka på fastställandet av jämkningsbråket.

Den ur nu behandlade rättsfallsserie framgående jämkningsprincipen synes ej stå alldeles oemotsagd i praxis.

NJA 1944 s. 107. Två bilar, av vilka den ena just bogserat i gång den andra, stannade i på körbanan befintliga spårvägsspår och blevo därvid påkörda av en spårvagn, vars förare ej lyckades bromsa in vagnen i tid. Skadan torde anses ha inträffat »i följd av trafik» med de stillastående bilarna, vilka blott gjorde ett tillfälligt uppehåll i färden under det att den ena bilens förare lossade bogsertrossen. Bilskadelagen synes därför ha varit tillämplig.¹ Bilarnas ägare, vilka icke själva förde bilarna, yrkade ersättning av spårvagnsföraren. I målet var bl. a. fråga, huruvida — som det heter i rubriken — bilförarna gjort sig skyldiga till medvållande genom att låta bilarna stanna i spåren. HR uttalade, att enär spårvagnsföraren vore vållande till de vid sammanstötningen uppkomna skadorna samt vållande till desamma icke visats ligga förarna av bilarna till last, spårvagnsföraren vore pliktig att till bilägarna utge fullt skadestånd. HovR:s majoritet gjorde ej ändring i denna del (två diss. ledamöter ansågo dock styrkt, att bilförarna varit medvållande), och HD fann ej skäl att göra ändring i HovR:s utslag.

FFR 1950 s. 212. En lantbrukare anbragte tillfälligt, i samband med hämtning av kreatur från beteshage, en slana tvärs över en enskild men allmänligen befaren väg. En motorcyklist, som en stund härefter kom körande vägen fram, observerade ej slanan i tid utan körde på densamma och skadades till döds. Lantbrukaren åtalades för vållande till annans död, varjämte en ensam dödsbodelägare yrkade ersättning

¹ Jfr Trafikskadeansvar s. 233 ff.

för begravningskostnad m. m. HR lämnade både ansvars- och ersättningsstalan utan bifall. Svea HovR fann däremot, att lantbrukaren genom att anbringa slanan över vägen utan att medelst utställande av vakt eller på annat betryggande sätt varsko vägfarande om hindret varit vållande till påkörningen och motorcyklistens död. Det hade icke visats, att motorcyklisten varit medvållande till påkörningen. Fullt skadestånd utdömdes.

I dessa båda fall har man således — på liknande sätt som vid tillämpningen av bilskadelagens särskilda sammanstöttningsregler — utdömt full ersättning (alternativ a eller sista varianten av alternativ c). Det förefaller emellertid vara ytterst tvivelaktigt, om man vågar tillmäta avgörandena någon större principiell betydelse. I varje fall kunna de icke rubba jämkningslösningen i skadefall av fotgängar- och cyklisttyp, vilken lösning så klart framgår av de tre förut refererade domarna. Vidare synes det icke finnas något, som tyder på att man avsiktligt tagit ställning till frågan, hur konflikten mellan en culpaansvarig skadegörare och en presumtionsansvarig skadelidande skall lösas. Man kanske icke ens observerat problemet i fråga eller att man möjligen kommit i strid med den redan i 1936 års rättsfall godtagna jämkningsprincipen. Men det är också möjligt, att jämkningslösningen ansetts icke böra upprätthållas genomgående, och man skulle då trots det nyss sagda här ha framför sig ett par fall av avsiktligt underlåten jämkning. Kanske skulle man kunna anföra några »särskilda omständigheter», vilka måhända ha bidragit till ett sådant ställningstagande. Vad beträffar 1944 års avgörande må anmärkas, att detta angår kollision mellan bil och (med järnväg i skadeståndsrättsligt hänseende likställd) spårväg. Även om talan förts blott mot spårvagnsföraren på grundval av den allmänna culparegeln — närmare bestämt enligt den allmänna regeln, att brottslig handling ådrar skadeståndsansvar — kan man ha tagit viss hänsyn till den bakomliggande regeln om järnvägsinnehavares skärpta ansvar och sålunda närmast ansett skadegörare och skadelidande stå »på samma linje i ansvarshänseende», låt vara att järnvägens ansvar är något mildare utformat än bilisternas.¹ Med ett sådant resonemang skulle man kunna tänkas komma till resultatet, att full ersättning bör utdömas i analogi med regleringen av sammanstötning mellan bilar enligt bilskadelagen 5 § andra st. I fråga om

¹ Häremot talar möjligen, att praxis jämkat ersättningen vid sammanstötning i plankorsning mellan tåg och bil, se strax härnedan i texten. Principalansvar och presumtionsansvar torde då *icke* ha likställts i ansvarshänseende. Emellertid synes man icke böra tillmäta detta argument någon avgörande betydelse, enär praxis på förevarande område ännu icke kan sägas ha nått stadga och följdriktighet.

1950 års hovrättsfall kan tillfogas, att rättstillämpningen visat en påfallande känslighet för synpunkten, att den allmänna trafiken skall beredas ett vittgående skydd mot dolda faror på vägbanan,¹ något som kanske skulle kunna bidra till valet i detta särskilda fall av den för skadegöraren strängare ståndpunkten att full ersättning bör utdömas (jfr HovR:s culpamotivering). Ett samlat övervägande av nu anförda omständigheter synes leda till slutsatsen, att varken 1944 eller 1950 års avgörande kan anses kullkasta den redan förut antagna jämkningslösningen, vilken sålunda — åtminstone i princip men ovisst huru långt — måste antas gälla för de hithörande situationer, i vilka skadegöraren och den skadelidande stå »på olika linjer i ansvarshänseende».

Ett godtagande av en dylik slutsats betyder i själva verket, att svensk rätt på bl. a. denna viktiga punkt måste anses avvika från den »princip om konkret likabehandling av skadegörare och skadelidande», som en tysk författare menat sig kunna utläsa ur sitt lands ledande praxis.² Sagda princip skulle nämligen innebära, att jämkning på grund av en skärpt medverkansregel (icke-culpös medverkan) företoges, endast om *skadegöraren* samtidigt vore skärpt ansvarig. Tillämpad på här behandlade situation skulle principen medföra det mot svenska avgöranden stridande resultatet, att en presumtionsansvarig skadelidande (exempelvis en bilist) alltid erhöle fullt skadestånd av en culpaansvarig skadegörare (t. ex. en cyklist). Ej heller i övrigt synes en sådan princip ha varit vägledande för svenska domstolar. Det undersökta materialet torde i varje fall icke kunna ge något påtagligt stöd för en förmodan, att den på skadegöraren tillämpliga ansvarsregeln använts såsom enda eller ens såsom avgörande norm för jämkningsfrågans lösning. Men därmed är givetvis icke sagt, att synpunkten aldrig kan tänkas ha legat bakom och bidragit till i rättstillämpningen valda lösningar.³

Den grupp av fall, i vilken *principalansvar åvilar skadegöraren*, uppvisar med hänsyn till valda lösningar en påtaglig överensstämmelse med nu behandlade situation.

Vid hilsammanstötningar är sålunda den presumtionsansvarige

¹ Se härom Trafikskadeansvar s. 325 ff.

² GERNHUBER i ACP 152 (1952/53) s. 78 f., särskilt s. 79 i. f. Motsatt uppfattning hävdas såsom huvudregel i tysk rätt av LARENZ, Lehrbuch des Schuldrechts I (1953) s. 124 f., varvid dock i not 1 på s. 125 erkännes, att man i vissa rättsfall velat ta hänsyn till den på den skadelidandes sida föreliggande och till skadan medverkande »sak- eller driftsfaran», blott om skadegöraren ansvarat oberoende av culpa.

³ Jfr ovan s. 134.

skadelidande berättigad till full ersättning (alternativ a eller sista varianten av alternativ c) enligt bilskadelagen 5 § andra st., vilken bestämmelse ju även avser det fall, att bilens ägare utan egen culpa ansvarar för sin förarens bevisade vållande. I en situation, där skadegörare och skadelidande i princip icke lyda under samma ansvarsregel, nämligen då skadegöraren varit en principalansvarig järnväg och den skadelidande en presumtionsansvarig bilist, har man i stället valt att utdöma blott en skäligen jämkad ersättning (alternativ g). Detta framgår av de förut under VIII:1 refererade rättsfallen *NJA 1929 s. 670* (sammanstötning mellan bil och järnvägståg) och *1934 s. 543* (kollision mellan bil och järnvägsdressin), i vilka åberopades bl. a. grunderna för bilskadelagen 2 §.¹ Samma innebörd har HovR:s dom i *NJA 1934 B 158* (sammanstötning mellan bil och järnvägståg; HD:s majoritet fann bilföraren vara styrkt medvållande och tog därför i detta mål aldrig ställning till här behandlade fråga). Ett ytterligare belägg erbjuder följande rättsfall:

NJA 1936 s. 12. I en plankorsning sammanstötte en av ägaren själv framförd personbil med ett järnvägståg, varvid bl. a. bilägaren skadades så svårt, att han avled. Av intresse i detta sammanhang är dödsbodelägarnas yrkande om ersättning av järnvägsstyrelsen, vilket stöddes på att denna vore ensam vållande till olyckan. HR fann järnvägsstyrelsen vållande samt tillade, att av utredningen i målet framginge, att bilägaren icke varit till sammanstötningen medvållande. Även HovR ansåg järnvägsstyrelsen ha varit vållande till sammanstötningen. Beträffande bilägaren kunde väl icke genom vad i målet förekommit anses styrkt, att denne genom ovarsamhet eller på annat sätt medverkat till sammanstötningen, men å andra sidan gäve utredningen icke vid handen, att han vore fri från vållande. Bilägarens dödsbodelägare i denna egenskap tillkommande skadestånd skulle förty jämligt grunderna för bilskadelagen 2 § utgå endast med jämkad del, vilken skäligen kunde bestämmas till $\frac{2}{3}$ av det belopp, som eljest skulle ha utgått. NRev hemställde, att KM:t måtte pröva rättvist fastställa HovR:s dom. HD:s majoritet gjorde

¹ I 1929 års rättsfall gav dock JustR Molin i sitt minoritetsvotum uttryck för en motsatt uppfattning. Lika med majoriteten fann han bilisten presumtionsansvarig och därför ersättningsskyldig gentemot järnvägsbolaget, dock i anledning av det vållande, som låge järnvägens förvaltning till last, allenast med ett skäligen jämkat belopp. Däremot vore bolaget pliktigt att ersätta bilisten den genom sammanstötningen förorsakade skadan utan någon som helst jämkning. En tillämpning av grunderna för bilskadelagen 2 § avvisades alltså. JustR Wedbergs minoritetsvotum i 1934 års rättsfall innebär intet dylikt principiellt avståndstagande från majoritetens jämkning med stöd av grunderna för bilskadelagen 2 § utan blott att bilisten befunnits bevisat culpös. — I det ovan under VIII:2 refererade rättsfallet *NJA 1933 s. 403* förenade sig JustR Molin med övriga i avgörandet deltagande JustR och jämkade med stöd av grunderna för bilskadelagen 2 § ersättning till en bilägare på grund av förarens *medvållande*.

ej ändring i HovR:s dom såvitt angår här behandlade del. I domsmotiveringen framhölls, att vållande måste anses ligga järnvägsförvaltningen till last samt att det ej styrkts, att bilägaren medverkat till sammanstötningen, men ej heller av omständigheterna framginge, att han vore fri från vållande. JustR Ekberg ansåg bilägaren vållande och hade därför icke att ta ställning till majoritetens jämkningsavgörande.

Från jämkningslösningen, vilken alltså i stort sett synes ha stadgat sig beträffande parter under olika ansvarsregler, har praxis före 1953 uppvisat ett viktigt undantag, nämligen vid skada på bil i följd av försummad väghållning o. d. Mot bilistens presumtionsansvar står då vägdistriktets eller likställd väghållares ansvar för egen culpa, d. v. s. vanligen för sina organs vållande, eller för underlydandes culpa (principalansvar). I dessa situationer förefaller man så gott som undantagslöst ha utdömt full ersättning och jämkat endast i den händelse bevisat medvållande från bilistens sida låtit sig konstateras (alternativ a eller sista varianten av alternativ c).¹ Troligen bör man dock ej tillägga detta undantag alltför stor vikt i förevarande sammanhang. Av allt att döma tycks man i sagda skadefall icke ens ha sett en konfliktsituation av samma slag som mellan en skadelidande bilists presumtionsansvar och exempelvis en fotgängares culpaansvar eller en järnvägs principalansvar,² ehuru fallet ur synpunkten av »sammanträffande» mellan vissa ansvarstyper onekligen är alldeles analogt.

Den antydda inkonsekvensen i rättspraxis synes numera ha undanröjts genom ett avgörande av högsta instans.

¹ Se ur praxis särskilt *NJA 1929 s. 520* (det i rättslitteraturen mycket omdiskuterade målet om en av telegrafverkets arbetare på vägbanan kvarglömd telefontrådsrulle, som snärjde in sig i ett av hjulen på en passerande bil), *1932 s. 546*, *1939 s. 478* och *1940 s. 166* (dock tveksamt fall, enär HD:s dom skulle kunna uppfattas även så, att bilisten ansetts exculperad), jfr *NJA 1932 s. 480*, *1937 s. 570*, *1941 s. 89* samt HovR i *NJA 1943 s. 213* och NRev i *NJA 1946 s. 407*. Jfr KARL-GREN s. 127 och MALMÆUS, Svensk rättspraxis i skadeståndsmål (1945) s. 51 ff. Se även RR:s av HovR i förevarande avseende ej ändrade dom i målet *NJA 1953 C 267*; HD meddelade ej prövningstillstånd, enär anledning icke förekomme till ändring i det slut, vartill HovR kommit, samt ej heller eljest sådana omständigheter förelåge, att enligt rättegångsbalken 54 kap. 10 § stadens talan borde komma under HD:s prövning. Delar av RR:s dom samt av parternas argumentation ha avtryckts i STENELID, Vägtrafikants rätt vid halka (1953). — Se däremot *NJA 1942 s. 578*, nedan under 3.

² Särskilt närbesläktad med ansvar enligt järnvägsskadelagen synes skadesituationen i det i föregående not nämnda rättsfallet *NJA 1937 s. 570* vara. Detta mål angår nämligen frågan om järnvägs ersättningskyldighet på grund av försummelse av förvaltningen att avhjälpa viss brist i vägbanan inom en plankorsnings område, till följd av vilken brist en buss fastnade i spåren och påkördes av ett tåg.

H/1956 n. 762.

NJA 1953 s. 144. Till följd av stark halka på allmän väg inträffade en bilsammanstötning, vid vilken betydande skador uppkommo. För dessa skador utgav ett försäkringsbolag i egenskap av försäkringsgivare ersättning. Bolaget instämde därefter väghållaren och yrkade, att denne på grund av visad försummelse (underlåtenhet att sanda) måtte förpliktas ersätta bolaget dess kostnader i anledning av vid olyckan uppkomna skador. I målet kommo flera spörsmål upp till bedömning, däribland jämningsfrågan, vilken i rättsfallets rubrik formulerats på följande sätt: »Bör även i sådant fall där ett från bilägare härlett skadeståndskrav riktas mot någon som icke är trafikant skadeståndet jämkas när bilföraren ej exculperats?» RR ansåg, att väghållarens underlåtenhet att sanda innefattade vållande till olyckan och att väghållaren därför vore skyldig att till försäkringsbolaget utge ersättning för därvid uppkommen skada. Men med hänsyn till att bilföraren icke visats vara fri från vållande fann RR skäligt föreskriva, att det försäkringsbolaget tillkommande skadeståndet skulle jämkas till hälften av vad eljest skulle utgå. HovR däremot, som även ansåg väghållaren vållande, utdömde full ersättning utan jämkning, enär det i målet icke kunde anses styrkt, att bilföraren varit (med)vållande. En diss. led. frikände väghållaren från vållande och hade därför icke att ingå på jämningsfrågan. HD fann väghållaren vållande och bilföraren icke exculperad. Härefter uttalade HD: »Vid sist angivna förhållande bör jämlikt grunderna för 2 § lagen d. 30 juni 1916 ang. ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik jämkning äga rum av det skadestånd som eljest skolat utgå. Jämkning synes, såsom RR funnit, böra ske till hälften.» Ett avvikande votum (JustR Beckman, med vilken JustR G. Lind instämde) angick blott en fråga om rättegångskostnaderna.

Jämkningsspörsmålet har i detta rättsfall ställts på sin spets, varvid jämningslösningen föredragits framför det förut tillämpade alternativet full ersättning. Vägmålen framstå därför icke längre såsom en undantagsgrupp. Av intresse är, att skadeståndskrav ansetts böra jämkas ej blott när det framställes av bilägaren själv utan även när det framställes av en person, som härleder sitt krav från bilägaren. En viss tvekan beträffande avgörandets räckvidd kan uppkomma, därför att domen knappast kan sägas alldeles klart framstå såsom ett brott mot den tidigare, så gott som undantagslöst tillämpade, motsatta principen. Detta kan naturligtvis ha sin förklaring däri, att man — såsom nyss framhållits — i dessa tidigare domar icke vågar inläsa ett medvetet ståndpunkts-tagande till här uppkommande jämningsspörsmål. Men det kan också bero på att 1953 års avgörande ansetts icke angå exakt samma situationer som de äldre vägmålen och därför ej heller stå i strid med desamma. Vilka de relevanta skiljaktigheterna i detta senare fall skulle vara och hur räckvidden av 1953 års avgörande vore begränsad undandrar sig dock varje bedömande. Den först hävdade tolkningen förefaller troligare men torde med hänsyn

till nu antydda betänkligheter böra förses med reservation för möjligheten, att domen måhända skall ges en mera begränsad innebörd.¹

Det tredje av de hithörande typfallen är det, där såväl den skadelidande som *skadegöraren lyder under en regel om presumtionsansvar*.

Denna situation har tilldragit sig särskild uppmärksamhet i fransk rätt i fråga om bilkollisioner, varvid man grundar regeln om presumtionsansvar på stadgandet i Code civil art. 1384. I rättstillämpningen har man anlitat icke mindre än tre olika lösningar. Vissa domstolar ha fördelat ansvaret i enlighet med intensiteten av de på ömse sidor skadebringande farorna (överensstämmet med alternativ e i det förut angivna schemat). Vidare har man ofta använt metoden att låta ansvarspresumtionerna neutralisera varandra och sålunda ej utdömt någon som helst ersättning (alternativ f). Till denna metod ha även ett flertal framstående rättsvetenskapsmän anslutit sig. Numera synes dock en annan lösning ha segrat, i det att man vanligen utdömer full ersättning till vardera sidan (alternativ a). Anledningen härtill förmodas vara en önskan att låta ansvarighetsförsäkringen bära hela skaderisken.²

I svensk rätt är den praktiska situationen sammanstötning mellan två (eller flera) presumerat culpöst förda bilar, varvid skada uppkommer för någondera bilens ägare eller förare. Enligt bilskadelagen 5 § andra st. skall skadeståndet då jämkas efter skälighet (alternativ g).³ Avgörande för denna jämkning torde i första hand

¹ Jfr vidare ang. betydelsen av denna dom nedan s. 181.

² Se närmare ang. vad nu sagts om fransk rätt MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile* II (4. éd. 1949) nr 1532, 1534 och 1537 samt SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile en droit français* II (2. éd. 1951) nr 486, 508 ff. MAZEAUD, a. a. nr 1536 anser varje system, som ej ålägger vardera parten att fullt ersätta motpartens skada, bli inexakt. Han avvisar tanken på hälftindelning av skadan (motsvarande alternativ c), ersättning av annan del av skadan med ledning av en kausalitetsbedömning (alternativ d) eller en farlighetsbedömning (alternativ e, jfr a. a. nr 1536—2) och ersättning av på annat sätt fixerad viss del av motsidans skada.

³ Äldre rätt intog en annan ståndpunkt beträffande skada för någondera bilens förare, som icke samtidigt var dess ägare. Av rättsfallet *NJA 1928 s. 112* framgår sålunda, att bevisat culpös medverkan fordrades för att jämkning skulle äga rum (talan av ej bevisat vållande bilförare mot den kolliderande bilens presumtionsansvarige ägare). Man ansåg sig nämligen på grund av uttryckligt uttalande i förarbetena (*NJA II 1917 s. 94*) icke kunna tillämpa 5 § andra st., vilket enligt sin äldre lydelse angick blott skada för någondera bilägaren, analogt på särskild förare. Jfr STENBECK i *SvJT 1934 s. 278 f.* Se i detta sammanhang HR:s dom i målet *NJA 1934 B 458*.

Malmgrens!
SvJT 1954. 426 f.

anses vara graden av presumerat vållande på vardera sidan.¹ Svårigheten att företa en avvägning av det presumerade vållandet är emellertid uppenbar, låt vara att denna avvägning blott ingår i en skälighetsprövning och därför ingalunda åsyftar någon högre grad av exakthet. Som en naturlig följd av denna svårighet har man i rättstillämpningen regelmässigt använt metoden att mer eller mindre schematiskt halvera skadan, varvid resultatet anses framgå ur en uppskattning av vardera sidans presumerade culpa såsom likvärdig med motsidans.² Här, liksom redan enligt den allmänna medverkansregeln, finnes emellertid möjlighet att vid skälighetsbedömningen ta hänsyn även till andra omständigheter, och med tanke på den nyss påtalade svårigheten synes denna senare metod vara särskilt användbar. Framför allt torde mera lösa sannolikhetsantaganden rörande omfattningen av skadegörarens och den skadelidandes inverkan på skadornas storlek ha betydelse. Saknas hållpunkter för en jämkning, måste skadan delas lika.³

Slutligen är att uppmärksamma den grupp av fall, vari *skadegöraren lyder under en regel om fullt strikt ansvar*. Som exempel kan nämnas, att ett startande eller landande flygplan skadar en presumtionsansvarig bilägares fordon. I praxis ha några andra hithörande situationer varit föremål för bedömning.

NJA 1937 s. 196. Under nattlig truppövning i närheten av allmän väg blevo några av truppförbandets hästar skrämde, sletto sig och skenade upp på vägen, där en av dem sammanstötte med en bil, som fördes av annan än ägaren. Bl. a. bilägaren och bilföraren yrkade skadestånd av kronan. Såväl HR som NRev:s majoritet och HD ansågo kronan fullt strikt ansvarig för den uppkomna skadan med hänsyn till den med en övning av ifrågavarande slag förbundna särskilda faran. Beträffande den skadelidande bilföraren framhöll HR, att av omständigheterna måste anses framgå, att han icke genom eget vållande medverkat vid kollisionen, varför fullt skadestånd utdömdes. NRev:s betänkande innefattade en hänvisning till detta domskäl («... förty och på de av domstolarna i övrigt anförda skälen...»), och HD gillade betänkandet.

SvJT 1946 Rf s. 99. En motorcyklist blev under färd påsprungen av en

¹ Jfr BENNICH s. 40.

² Se närmare MALMÆUS i Gjallarhornet 1944 s. 191 ff., där även ett undantag från halveringsmetoden behandlas, nämligen *NJA 1939 A 282*.

³ Såsom ett hithörande specialfall skulle möjligen kunna betraktas den någon gång förekommande situation, att en bilägare skadas av sin egen, vid skadetillfället av annan person framförda bil utan att vare sig bilägaren eller bilföraren kan exculpera sig. Ägaren anses då berättigad till halvt skadestånd (den kvarstående delen av skadan måste han själv bära såsom ägaransvar). Någon skälighetsjämkning blir det alltså icke tal om i denna säregna situation. Se Trafikskadeansvar s. 240 och där såsom ledande rättsfall anförda mål *NJA 1943 s. 221*. Jfr *NJA 1952 A 44* (JustR Beckman).

hund, varvid han föll av motorcykeln och tillfogades kroppsskada. Motorcyklisten yrkade ersättning av hundens vårdare (hunden ansågs av HR vara omhändertagen av vederbörande under sådana omständigheter, att hundlagen 4 § andra st. ägde tillämpning). HR utdömde fullt skadestånd, enär vårdaren jämlikt hundlagen 4 § första st. vore ansvarig oberoende av vållande för den av hunden orsakade skadan och det ej visats, att motorcyklisten genom eget vållande medverkat till skadan. HovR fann på motsvarande sätt vårdaren vara fullt strikt ansvarig, men betonade i fråga om motorcyklisten, att utredningen finge anses ge vid handen, att denne vore fri från vållande till olyckan, i följd varav jämkning av skadeståndet ej skulle äga rum.

SvJT 1953 Rf s. 8. Detta mål angår en skadesituation av samma slag som närmast föregående mål. En motorcyklist sammanstötte med en hund, som vid tillfället sprang över vägen utan tillsyn. Vid sammanstötningen föll motorcyklisten omkull och skadade bl. a. motorcykeln. Han yrkade skadestånd av hundens ägare. RR ansåg, tydligen med stöd av viss särskild ordningsföreskrift för vederbörande stad jfrd med ordningsstadgan för rikets städer 5 §, att hundägaren på grund av vållande vore ansvarig för olyckan; skadeståndet jämkades dock till hälften på grund av motorcyklistens egen ovarsamma medverkan. Domen saknar därför intresse i förevarande sammanhang. HovR däremot ansåg hundägaren fullt strikt ansvarig enligt hundlagen 4 §. Vidare fann HovR det icke vara styrkt, att motorcyklisten genom eget vållande medverkat till skadorna, men å andra sidan framginge icke av omständigheterna att motorcyklisten vore fri från sådant vållande. Jämlikt grunderna för bilskadelagen 2 § vore motorcyklisten därför pliktig vidkännas jämkning av det honom tillkommande skadeståndet. Jämkningsbestämningen efter företagen skälighetsprövning så, att motorcyklisten erhöll $\frac{3}{4}$ av fullt skadestånd.

HovR i 1946 års fall utgick tydligt från uppfattningen, att motorcyklisten måste exculpera sig för att åtnjuta full ersättning. Om han ej lyckats föra en övertygande exculpationsbevisning, skulle blott jämkat skadestånd ha utdömts. Även för denna situation har man således anslutit sig till jämkningslösningen (alternativ g). Rättsfallet bekräftas av 1953 års hovrättsavgörande. Det förefaller sannolikt, särskilt med hänsyn till den exculpationsartade formuleringen av domskälet om medverkan i HR:s dom, att även HD i 1937 års rättsfall utgått från samma uppfattning. Någon säker slutsats torde man dock ej våga dra på denna punkt.

Beträffande den i 1953 års hovrättsfall företagna jämkningen må särskilt framhållas den relativt lindriga reduktionen av skadeståndet, nämligen till $\frac{3}{4}$ av vad eljest skolat utgå. Bakom denna bestämning av ansvarsbråket ligger förmodligen bl. a. en uppskattning av »strängheten» hos hundlagens fullt strikta ansvar jämfört med bilskadelagens presumtionsansvar. Möjligen har denna uppskattning skett mekaniskt efter följande schema: om fullt strikt

ansvar i förhållande till fullt strikt ansvar ger jämkning till $\frac{1}{2}$, bör fullt strikt ansvar i förhållande till den »mildare» regeln om presumtionsansvar lämpligen ge jämkning till $\frac{3}{4}$ — alltså en särskild favör till den sida, som ansvarar enligt den »mildare» regeln. I den mån härmed avsetts att spegla förhållandet mellan de båda verksamhetsgradernas »farlighet» inbördes, kan man emellertid ifrågasätta, om den valda lösningen verkligen har goda skäl för sig. Att en jämförelse mellan två olika verksamheters »farlighet» i förhållande till varandra måste stöta på utomordentliga svårigheter har redan förut påpekats,¹ och detta måste i särskilt hög grad gälla en jämförelse mellan så olikartade faremoment som »hundfara» och »bilfara».² Ur denna synpunkt förefaller det schematiska resonemanget med ledning av ansvarsreglernas inbördes »stränghet» vara väl motiverat. Men någon återspeglning av farevärderingen synes man på denna indirekta väg icke ha er nått i förevarande fall. Ansvaret för hund torde nämligen ganska allmänt uppfattas såsom påfallande strängt i förhållande till de risker, som hållande av hund vanligen anses innebära. I själva verket skärptes ju också det ursprungligen föreslagna presumtionsansvaret för hundar till fullt strikt ansvar först på ett sent stadium av lagstiftningsärendets behandling.³

3. Den skadelidande bär fullt strikt ansvar

Av hithörande situationer torde den mest praktiska vara den, där *skadegöraren ansvarar enligt den allmänna culparegeln*. Hit föras sålunda alla fall av culpös skadegörelse på exempelvis startande eller landande flygplan, elektriska anläggningar eller hemdjur, för vilket ägaren är skadeståndsskyldig enligt ägofredslagen 47 §. I rättspraxis synes man dock endast sällan ha haft anledning att ta ställning till förevarande medverkansproblem. Intresse tilldrar sig en hovrättsdom rörande skada på hundägare, vartill hunden medverkat.

SvJT 1949 s. 263 (fallet dessförinnan refererat i *FFR 1948 s. 303*). En buss framfördes nära en framförvarande personbil. När denna för att undvika påkörning av en hund, som plötsligt sprang ut i körbanan

¹ Se ovan under 1 *ad e*.

² Vid hundlagens tillkomst torde man särskilt ha haft en speciell skadesituation i sikte, nämligen att en hund biter någon och därigenom ger upphov till skada. »Hundfaran» torde därför närmast kunna bestämmas såsom »bitfara»; hundens roll som faremoment i trafiken synes man ej ha uppehållit sig vid.

³ Jfr ovan under VII: 3: A.

framför bilen, hastigt inbromsades, kunde bussen icke i tid stannas utan körde på och skadade dels personbilen och dels två fotgängare, av vilka den ena var hundens ägare. I den följande processen framställdes bl. a. yrkande av hundens ägare, att bussföraren på grund av visad ovarsamhet måtte åläggas utge ersättning för ägarens skador. HR fann bussföraren vållande¹ samt uttalade vidare, att den omständigheten att personbilens inbromsning föranletts av hunden icke medförde, att hundägaren själv borde stå sin skada eller att denne tillkommande skadestånd borde jämkas på grund av medvållande, så mycket mindre som hundägarens uppgifter att hon uppehållit sig så nära högra vädkanten som möjligt ingalunda blivit vederlagd. Bussföraren vore alltså pliktig att till hundägaren gälda fullt skadestånd. Bussföraren fullföljde talan mot HR:s dom i skadeståndsfrågan och yrkade, att skadeståndet till hundägaren måtte kraftigt jämkas. HovR ansåg hundägaren icke ha blivit övertygad om medvållande. Av utredningen framginge emellertid, att personbilens förare hastigt inbromsade fordonet för att söka undvika att köra på hunden, som sprungit ut i körbanan framför personbilen, samt att det efterföljande händelseförloppet till väsentlig del berodde på personbilens för bussföraren oväntade inbromsning. Då olyckan sålunda delvis förorsakats av hunden, funne HovR hundägaren jämlikt grunderna för hundlagen 4 § själv böra vidkännas hälften av den henne åsamkade skadan.

Denna hovrättsdom innebär tydligen ett godkännande av jämningslösningen (alternativ g),² varvid man stött sig på grunderna för hundlagen 4 §, liksom man i andra motsvarande sammanhang byggt på grunderna för bilskadelagens och järnvägsskadelagens ansvarsbestämmelser. Om man på nu refererade fall söker använda resonemanget om »tillämpning av ansvarsstadgandet baklänges»,³ kommer man till följande resultat: liksom hundägaren enligt hundlagen 4 § sammanställd med den även här tillämpliga allmänna medverkansregeln⁴ ansvarar gentemot en medvållande skadelidande med skäligen jämkat ersättningsbelopp, så skall i konsekvens härmed en culpös skadegörare vara skadeståndsansvarig gentemot hundägaren med skäligen jämkat belopp. Såsom en avvikelse från bil- och järnvägsfallen kan möjligen framstå, att icke hunden — motsvarande bilen eller järnvägsvagnen — utan

¹ I målet var det sålunda *icke* — i motsats till vad CURVALL uttalar i Gjallarhornet 1948 s. 631 — fråga om »konkurrens mellan ansvaret i bilansvarighetslagen och hundlagen».

² För denna lösning uttalade sig MALMÆUS redan i Gjallarhornet 1944 s. 137. HÖRSTADIUS har i Skadeståndsrättsliga spörsmål (1953) s. 79 med utgångspunkt just från nu refererade hovrättsavgörande karakteriserat jämningslösningen såsom en för hundägaren »mycket sträng lagtolkning».

³ Se ovan s. 158.

⁴ Se därom ovan under VII: 3: A.

dess ägare blivit skadad. Skadan befann sig så att säga ett steg längre bort. Denna skillnad är emellertid blott skenbar. Om endast ägaren skadas eller både ägaren och hunden eller hunden ensam har lika liten betydelse som att blott bilägaren skadas eller både han och bilen eller endast bilen. Avgörande är att ägarens »intressen» på något sätt lidit skada, varvid en omständighet medverkat, vilken för ägaren principiellt skulle ha utlöst skadeståndsansvar, om skadegöraren eller någon med honom likställd utomstående därigenom skadats. 1949 års hovrättsfall torde därför även i detta hänseende stå i full överensstämmelse med tidigare praxis.

Till samma grupp av fall eller möjligen till den grupp, i vilken *skadegöraren är principalansvarig*,¹ synes följande mål kunna räknas.

NJA 1942 s. 578. Då en lastbil, förd av sin ägare, en vinterkväll körde i en utförsbacke, »slocknade på en gång bilens belysning, sannolikt till följd av att säkringen gått sönder». Ägaren blev därför tvungen att inbromsa bilen, som då råkade i sladdning på den istäckta och hala vägbanan samt gled av vägen, varvid den skadades svårt. HR fann vägdistriktet genom försummelse att sanda eller på annat sätt avlägsna halkan vara vållande till olyckan och utdömde full ersättning, när det ej kunde antas, att den omständigheten att bilens lyktor slocknat i och för sig skolat föranleda bilen att lämna vägbanan, och det ej heller styrkts, att ägaren genom egen vårdslöshet medverkat till dikeskörningen. HovR fann ej skäl att göra ändring i HR:s dom. NRev, som likaledes ansåg vägdistriktet vållande, yttrade däremot i betänkande, att den omständigheten att bilens lyktor slocknat före dikeskörningen måste anses ha medverkat till denna i sådan mån, att det ägaren tillkommande skadeståndet borde jämkas till hälften. HD:s majoritet gillade betänkandet. JustR von Steyern, med vilken JustR Forsberg var ense, ansåg bilisten medvållande på grund av att denne hållit högre hastighet än försvarligt och hade därför ej anledning att ta ställning till majoritetens uppfattning i medverkansfrågan.

Ägarens ansvar för bristfällighet på bilen synes i detta fall närmast vara att anse såsom ett fullt strikt ansvar.² Att söka läsa in någon culpa hos ägaren vore att tillgripa en uppenbar fiktion.³ Jämkningslösningen (alternativ g) har tydligen accepterats, varvid man såsom måttstock i första hand torde ha tillgripit en san-

¹ I jämkningsfrågan torde man nämligen komma till samma resultat, vare sig ansvaret i följande mål uppfattas såsom grundat på culparegeln eller på en regel om principalansvar.

² Jfr ovan s. 96.

³ Jfr KARLGREN s. 124 överst.

nolikhetsuppskattning av å ena sidan halkans och å andra sidan de slocknade billyktornas inverkan på skadornas omfattning.¹

Samma lösning — en skälig jämkning — finnes med avseende på bilsammanstötningar lagfäst i bilskadelagen 5 § andra st. för det fall, att *skadegöraren är presumtionsansvarig* och den skadelidande är ägare eller förare av en med bristfällighet behäftad bil. Ur praxis kan särskilt hänvisas till HD:s utslag i målet *NJA 1947 s. 331* (den Pettersson av Jehnich tillkommande ersättningen, vilken jämkades till $\frac{1}{3}$). Här må vidare framhållas, att Trafikförsäkringsföreningen enligt uppgift regelmässigt lämnar blott en till hälften jämkad ersättning för utan vederbörande ägares medvållande skadade hundar, vilka påkörts av okända (jfr lagen 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon 21 §), presumtionsansvariga bilister, när de närmare omständigheterna vid olyckan äro outredda.

Återstår så det fall, att såväl den skadelidande som *skadegöraren ansvarar enligt en regel om fullt strikt ansvar*. Frågan om full, på visst sätt jämkad eller ingen ersättning här skall utdömas har veterligen aldrig ställts på sin spets. Av lagstiftningen framgår dock, att man söker undvika att fullt strikta ansvarsregler komma i tillämpning även på fullt strikt ansvariga skadelidande. Sålunda har från luftfartsskadelagens ansvarssystem undantagits kollision mellan luftfartyg (2 § andra st.), varför allmänna skadestandsregler i stället bli tillämpliga.² En motsvarighet härtill erbjuder el-lagen 6 §, vari vårdslöshet kräves för ansvar, då en elektrisk anläggning skadar en annan elektrisk anläggning. Vid lagens tillkomst synes man närmast ha uppfattat denna inskränkning av ansvaret såsom grundad på billighetsskäl.³ Ett fall av fullt strikt ansvar på båda sidor kan sägas vara inrymt i bilskadelagen 5 § andra st., nämligen kollision mellan två bilar på grund av bristfällighet på vardera bilen.⁴ I enlighet med systemet i sagda lagrum utgår då jämkad ersättning (alternativ g).⁵ Att jämknings-

¹ Enligt WIBERG i TFR 1943 s. 169 skulle jämkning i förevarande mål ha skett, enär verksamheten (biltrafiken) på grund av sin farlighet medverkat till skadan. Innebörden av detta uttalande förefaller dunkel.

² Se närmare härom Trafikskadeansvar s. 281 ff. Enligt KARLGREN s. 131 not 19 ligger det »nära till hands att åtminstone i princip analogt tillämpa» sjölagens sammanstöttningsregler.

³ NJA II 1904 nr 6 s. 40 f., 46 i. f. och 54.

⁴ Jfr ovan s. 96.

⁵ Samma lösning har förordats av tyska Reichsgericht för det fall, att en fullt strikt ansvarig ägare av luftfartyg (Luftverkehrsgesetz 1922 § 19) orsakat skada för en fullt strikt ansvarig djurägare (BGB § 833 p. 1). Se *Entscheidungen des Reichs-*

lösningen sålunda valts i detta speciella fall torde dock ej böra föranleda till vittgående slutsatser beträffande andra situationer av hithörande slag, särskilt som man måhända icke klart uppfattat ansvaret för bristfällighet som ett fullt strikt ansvar.

gerichts in Zivilsachen 158 (1939) s. 34 (s. 39 f.). — I ett januari 1952 framlagt förberedande förslag till schweizisk bilskadelag har man däremot valt utvägen att tillerkänna den skadelidande full ersättning (alternativ a). Se Vorarbeiten für ein Bundesgesetz über den Strassenverkehr, Vorentwurf und Bericht (stencil, Bern 1952, Eidgenoessisches Justiz- und Polizeidepartement) art. 53 st. 1.

ÖMSESIDIG SKAdegÖRELSE

Den härmed slutförda undersökningen av de särskilda typfallen har genomgående tagit sikte på den situationen, att blott den skadelidande tillfogats skada av skadegöraren. Däremot har särskild hänsyn ej tagits till det läge, att två parter vid ett skadefall båda förorsakat varandra skada (ömsesidig skadegörelse). Vid behandlingen av fall angående ömsesidig skadegörelse — plankorsningsolyckor, bilkollisioner o. s. v. — ha mot varandra stående ersättningskrav upplösts i sina enkla beståndsdelar så, att varje parts skadeståndsfordran och den därtill eventuellt anknutna möjligheten till reduktion betraktats isolerad. Därför återstår att undersöka, huruvida den ömsesidiga skadegörelsen medför någon modifikation av hittills uppnådda resultat och alltså i förhållande till övriga medverkansfall helt eller delvis kräver en särbehandling.

Om man utgår från tesen, att fall av ömsesidig skadegörelse skola lösas genom att reglerna om skadeståndsansvar och medverkan vid enkel skadegörelse tillämpas på vardera parten, blir resultatet tydligen, att domaren vid avgörandet av medverkansfrågan måste ta hänsyn till följande fyra moment:

- (a) A:s skadeståndsansvar gentemot B.
- (b) B:s medverkan till sin av A tillfogade skada.
- (c) B:s skadeståndsansvar gentemot A.
- (d) A:s medverkan till sin av B tillfogade skada.

Följes då ett sådant schema konsekvent av domstolarna?

Nej, icke genomgående. Såvitt man vågar döma av brukliga formuleringar begagnas ej sällan ett annat och förhållandevis enklare resonemang. Man söker nämligen avgöra, i vilken utsträckning vardera parten bidragit till totalskadan, varefter man med ledning av erhållna bråktal jämkar dels A av B tillkommande ersättning och dels B av A tillkommande ersättning. Vid bedömandet av ömsesidig skadegörelse av två parter, vilka båda ansvara enligt den allmänna culperegeln, blir systemet alltså det, att parterna sägas ha bidragit till olyckan i exempelvis proportionen $\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{3}$, varför de själva anses böra svara för sin skada i mot-

svarande mån och dem tillkommande skadestånd i överensstämmelse härmed skäligen jämkas. Detta tillvägagångssätt torde emellertid icke innebära någon avvikelse från det angivna schemat utan endast en sammandragning av det resonemang, för vilket detta schema är ett kortfattat uttryck. Vardera partens vållande måste nämligen *i regel* antas samtidigt utgöra hans medvållande.¹ Man kan därför avstå från en dubbel jämförelse vållande—medvållande och i stället direkt mäta den ena partens culpa i förhållande till den andra partens. En motsvarande förenkling kan ej sällan genomföras även då skärpt ansvar föreligger. Svårigheterna bli dock ej sällan större i sådana fall. Ganska vanligt är också, att man fullständigare utför den med schemat illustrerade tanken; såsom exempel må hänvisas till de ovan under VIII:1 refererade målen *NJA 1929 s. 670* och *1933 s. 547* (NRev, jfr HD:s därmed i princip överensstämmande men beträffande jämningsfrågan mera summariska dom). Det torde dessutom vara en stadgad uppfattning, att medverkansproblemet vid ömsesidig skadegörelse skall avgöras genom en konsekvent tillämpning på båda parter av reglerna om skadelidandes medverkan vid enkel skadegörelse.²

Av det nu sagda torde framgå, att *förut uppnådda resultat icke kräva någon modifikation för fall av ömsesidig skadegörelse*.³ Det samma måste då antas gälla även i den situationen, att *flera än två* ömsesidigt förorsaka varandra skada.⁴

¹ Alltid synes denna sats ej hålla streck, och man tvingas därför ibland att utföra det fullständiga resonemanget. Ett exempel må här anföras. Vid företagande av räddningsåtgärder i eget intresse handlar sålunda den räddande främst så att säga inom sin egen sfär. Det medvållande, som kan finnas belöpa på en sådan räddningsåtgärd, saknar möjlighet att anta den självständiga karaktären av vållande (räddningsåtgärden är »nödvändigt» förbunden med att en skada hotar eller redan inträffat) och bör då skiljas från det vållande, som riktar sig mot utomstående. Ang. de särskilda svårigheter, som räddningsåtgärder ge upphov till vid medvållandebedömningen, samt förhållandet mellan begreppen vållande och medvållande, se ovan under II: 2.

² Jfr t. ex. uttalande av Ussing s. 193 överst, jfrt med s. 186.

³ Däremot kan man i förhållandena vid ömsesidig skadegörelse möjligen finna ytterligare ett argument till stöd för att jämka ersättningen, när den skadelidande varit skärpt ansvarig och ej culpöst medverkat (ovan under IX). Detta framgår bäst av ett konkret exempel. En presumtionsansvarig bilist har sammanstött med en culpös cyklist, varvid båda skadats. Det förefaller då naturligtast att företa en enhetlig bedömning av kollisionen såtillvida, att ansvaret för olyckan fördelas i vissa kvotdelar (exempelvis 2/3—1/3), vilka tillsammans ge talet ett — ej så, att cyklisten göres fullt ansvarig men bilisten blott till viss bråkdel, som saknar motsvarighet på cyklistens sida. Sistnämnda »haltande» bedömning skulle troligen möta ringa förståelse hos gemene man.

⁴ Jfr *NJA 1947 s. 331* och därtill *Trafikskadeansvar s. 244*.

En sak för sig är, att själva uträkningen av de ömsesidiga skadeståndsfordringarna kan föranleda särskilda problem (dubbelkravsläran contra enkelkravsläran). Dessa uppkomma dock först efter det att jämningsbråken fastställts och äro alldeles oberoende av själva medverkansspörsmålet. De göra därför ej anspråk på särskild uppmärksamhet i förevarande sammanhang.

ÅTERBLICK

1. Resultaten av förestående utredning torde — utan att de resonemang, som lett fram till dessa resultat, rekapituleras — i allra största korthet kunna återges med följande *sammanfattning*.

När *den skadelidande endast är culpaansvarig*, förutsättes genomgående — med visst, strax härnedan nämnt undantag — någon form av culpös medverkan av den skadelidande personligen för att jämkning skall ske. I det fall, att skadegöraren är (culpaansvarig eller) principalansvarig, begagnas den allmänna medverkansregeln.¹ Detsamma gäller om skadegöraren lyder under en regel om presumtionsansvar, men vanligen användes en speciell medverkansregel av typen, att domaren skall pröva efter skälighet, »om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå». I prövningen ingår då såsom första fråga, huruvida skadestånd överhuvud skall utdömas. Denna skiljaktighet i förhållande till den allmänna medverkansregeln är dock huvudsakligen av formell natur, enär man inom ramen för den allmänna medverkansregeln kan nå samma resultat med hjälp av s. k. jämkning till noll. Vad slutligen beträffar det fall, att skadegöraren är fullt strikt ansvarig, förekomma samma två jämkningsregler som i föregående fall. Ytterligare kan för jämkning krävas grov vårdslöshet av den skadelidande. Genom avsaknaden av ett culpaprekvisit på skadegörarens sida uppkomma emellertid betydande tillämpningssvårigheter. Utöver sagda tre elastiska jämkningsregler förekomma även stela medverkansregler av innebörd *dels* att ersättningsskyldigheten helt bortfaller vid uppsåtlig medverkan, *dels* att ersättningsskyldigheten helt bortfaller vid grovt medvållande, *dels* att motsvarande effekt inträder redan vid okvalificerat vållande och *dels slutligen* att ersättningsskyldigheten helt bortfaller, om det med hänsyn till omständigheterna ej är skäligt att ersättning ut-

¹ Den speciella medverkansregeln i järnvägsskadelagen 5 § tredje st. och 6 § andra st., vilken för motsvarande fall utesluter all jämkning, hänger intimt samman med de i sagda lag upptagna ansvarsreglernas särskilda konstruktion och synes därför böra antas vara strängt begränsad till sitt i lagen uttryckligen angivna tillämpningsområde.

går. Det finnes alltså ej mindre än sju olika lösningar av det fall, att skadegöraren är fullt strikt ansvarig. Därtill kommer, att vissa speciella medverkansregler äro exklusiva under det att i andra fall den allmänna medverkansregeln är subsidiärt tillämplig.

När *den skadelidande ansvarar enligt en skärpt ansvarsregel* och *culpös medverkan föreligger* visserligen icke av honom själv¹ men *av någon person »på den skadelidandes sida»*, användes den s. k. identifikationsprincipen. Denna innebär företagandet av en subjektväxling (ett personbyte) sålunda, att medvållande av en omedelbart handlande tillräknas den skadelidande som om denne själv varit medvållande. Genom detta konstgrepp blir det möjligt att i princip lösa fallen såsom i föregående stycke sagts. Identifikationsprincipen tycks inom i denna undersökning behandlade område vara tillämplig åtminstone så långt som principalansvar åvilar den skadelidande. Däremot har praxis än tillämpat och än avvisat identifikationsprincipen i fall, där principalansvar icke åvilat den skadelidande utan blott culpaansvar. Starka skäl synas emellertid tala för att undvika identifikation, om den skadelidande är blott culpaansvarig. I den mån man här ändock tillämpar identifikationsprincipen, har man tydligen gjort avkall på grundsatsen, att en blott culpaansvarig skadelidandes ersättning kan jämkas endast om han själv culpöst medverkat till sin skada. Själva jämkningen har genomgående företagits efter skälighet med särskild hänsyn till den underordnades fel och försummelse, d. v. s. såsom enligt den allmänna medverkansregeln.² Även vid presumptionsansvar eller fullt strikt ansvar på den skadelidandes sida begagnas identifikationsprincipen för att sammanföra skadelidande och medverkande till en part, men beträffande förutsättningarna för reduktion och sättet för dennas genomförande variera lösningarna mellan ersättningens totala bortfall vid grov vårdslöshet eller redan vid okvalificerat vållande, jämkning efter skälighet med särskild hänsyn till graden av vållande ävensom till andra relevanta jämkningsdata — exempelvis en sannolikhetsuppskattning av vardera partens inverkan på skadans omfattning — samt jämkning enbart efter beskaffenheten av å ömse sidor begångna fel.

Den tredje och sista huvudgruppen av fall är den, i vilken *den*

¹ Har han själv culpöst medverkat, blir han helt att jämställa med en ordinär medvållare.

² Ett undantag utgöra sammanstötningsreglerna i bilskadelagen 5 § andra st., nämligen i fråga om den situationen, att en oklanderligt förd men med bristfällighet behäftad bil skadar en av annan än ägaren culpöst framförd bil. Här skall ersättningskyldigheten helt bortfalla.

skadelidande är presumtionsansvarig eller fullt strikt ansvarig och någon culpös medverkan icke föreligger, vare sig av den skadelidande själv eller av någon annan, för vilken den skadelidande anses skola ansvara. I denna del av undersökningen synas de erhållna resultaten delvis vara särskilt osäkra, vilket beror därpå, att man har att göra med ett regelsystem i vardande, skapat framför allt genom i viss mån trevande insatser av rättstillämpningen. Om både skadelidande och skadegörare stå »på samma linje i ansvarshänseende», tycks man föredra lösningen att icke verkställa någon som helst jämkning utan låta den skadelidande få full ersättning, om skadegöraren i det enskilda fallet svarar redan enligt den allmänna culporegeln eller enligt en regel om principalansvar; i övrigt användes vanligen, liksom i närmast följande fall, jämkning efter skälighet. I den motsatta situationen, att parterna stå »på olika linjer i ansvarshänseende», företas regelmässigt — även om skadegöraren själv gjort sig förfallen till culpaansvar eller någon hans »underlydande» varit culpös — en jämkning efter skälighet, vilken rationaliserats såtillvida, att man tar hänsyn till ansvarsreglernas inbördes stränghet, konsekvensen i regelsystemet och andra dylika omständigheter. Då presumtionsansvar åvilar både skadegörare och skadelidande, jämkas likaledes skadeståndet efter skälighet. Att motsvarande fall inträffar vid fullt strikt ansvar söker man så långt möjligt undvika genom uttryckliga lagbud; i visst fall föreskrives jämkning efter skälighet.

Fall av ömsesidig skadegörelse lösas genom att reglerna om skadeståndsansvar och medverkan vid enkel skadegörelse tillämpas på vardera parten, varför dessa situationer ej kräva någon särbehandling med avseende på medverkansbedömningen.

2. Härmed sammanfattade resultat ha erhållits genom en undersökning av det föreliggande materialet med utgångspunkt från principen, att skillnaden mellan de olika ansvarstyperna har relevans för lösningen av medverkansspörsmålen.¹ I vad mån kan nu den verkställda analysen sägas bekräfta riktigheten av den uppställda principen?

Ett flertal omständigheter förefalla ge gott stöd för påståendet, att den valda systematiken varit ändamålsenlig och gjort materialet rättvisa. Lösningen av de uppkommande problemen har visat sig i allmänhet vara beroende av vilka ansvarsformer som stå mot varandra. Såsom belägg härför kan ett flertal exempel ur den föregående framställningen anföras.

¹ Jfr ovan s. 70 f.

Den allmänna medverkansregeln och närbesläktade regler äro bundna vid rekvisitet medvållande och därmed i princip konstruerade liksom regler om culpaansvar. Deras egentliga »juridiska miljö» är den allmänna culparegeln, och de äro tydligt präglade av detta förhållande. De regler, enligt vilka jämkning sker vid icke-culpös medverkan, förete en annan struktur och en i viktiga avseenden avvikande problematik.¹ Även inom var och en av dessa båda grundtyper av medverkansregler anta problemen växlande karaktär. Jämkning på grund av medvållande erbjuder sålunda olika aspekter och skiftande svårigheter, allteftersom skadegöraren varit principalansvarig, presumtionsansvarig eller fullt strikt ansvarig.² Och i de fall, där jämkning sker av presumtionsansvarig skadelidandes ersättning, anses den skadelidande dock kunna få full ersättning, om han kan exculpera sig³ — en regel, som givetvis är avhängig av själva ansvarets konstruktion och därför måste sakna motsvarighet beträffande fullt strikt ansvariga skadelidande.⁴

Men det sagda hindrar icke, att man även kan anföra omständigheter, vilka kanske tyda på att andra gränslinjer än de mellan ansvarsformerna haft betydelse.

Sålunda är det ej ovanligt, att *en och samma medverkansregel omfattar fall av skilda ansvarstyper*. Identifikationsprincipen tillgripes såsom gemensam lösning av ett flertal medverkansproblem utan att vara bunden vid en enda ansvarsform. Detta gäller emellertid blott tekniken att vid medvållandebedömningen företa en subjektivväxling mellan den »underordnade» medvållaren och den »överordnade» skadelidanden; förutsättningarna för reduktion och sättet för dennas genomförande kunna däremot variera något.⁵ Vidare kan anföras regeln om bilkollisioner i bilskadelagen 5 § andra st. Denna regel tar nämligen sikte på såväl culpaansvar som principalansvar, presumtionsansvar och t. o. m. fullt strikt ansvar — det sistnämnda i fråga om ansvar för bristfällighet på bilen.⁶ Den dominerande gränslinjen här markeras av förekomsten eller avsaknaden av bevisad culpa på någondera sidan, vilket alltså innebär ett likställande av å ena sidan culpaansvar och principalansvar och å andra sidan presumtionsansvar och ett särfall

¹ Se ovan under IX jfrt med den föregående framställningen.

² Ovan under VII.

³ Ovan under IX: 2.

⁴ Ovan under IX: 3.

⁵ Se ovan under VIII, jfr ovan s. 177.

⁶ Jfr ovan s. 96, 170, 171.

av fullt strikt ansvar. Även i andra situationer möter man för övrigt en lika behandling av culpaansvar och principalansvar.¹

En ytterligare omständighet, som kan tyda på att man låtit andra hänsyn än gränserna mellan de olika ansvarstyperna vara avgörande, är att *medverkansproblemet vid en och samma ansvarskonstellation lösts på flera olika sätt*. Så har exempelvis befunnits vara fallet, när den skadelidande är presumtionsansvarig och skadegöraren ansvarar enligt den allmänna culparegeln.² Emellertid har det i nämnda situation visat sig svårt att avgöra, huruvida några motsättningar egentligen äro avsedda, hur djupgående de — om den första frågan besvaras jakande — böra anses vara samt vilka syften som orsakat olikheten i lösningarna. Några säkra omdömen angående de svenska domstolarnas inställning på denna punkt synas därför icke vara möjliga. Dessutom bör framhållas, att man beträffande de enhetligt lösta typsituationerna ingalunda äger förutsätta, att de avsetts att helt täckas av en enda lösning. Rättsfallsmaterialet är genomgående förhållandevis magert, och man måste därför räkna med att samma ansvarskonstellation i icke alldeles identiska fall (exempelvis vid tillämpning av en annan lag) kan komma att behandlas på avvikande sätt.³

Omständigheter sådana som de nu nämnda *kunna* utan tvivel tala mot principen, att ansvarsformerna tillagts relevans vid lösningen av medverkansproblemen. Men det är också klart, att de ingalunda *behöva* göra detta. Att en i ansvarshänseende enhetlig situation behandlas på skilda sätt betyder icke nödvändigtvis, att ansvarsformerna ansetts sakna relevans. Och lika litet kan man utläsa ett sådant underkännande av ansvarsformernas betydelse ur det motsatta förhållandet, att en och samma medverkansregel omfattar i ansvarshänseende skilda situationer. Förklaringen kan nämligen även vara den, att vid sidan av ansvarsformerna tillkomma *särskilda rättspolitiska skäl*, vilka variera i ett av ansvarsformerna oberoende mönster och därför motivera mer eller mindre betydande avvikelser i olika riktningar.

Granskar man de avvikelser, som kunna konstateras i den föregående utredningen, skall man också finna, att de vanligen sannolikt böra förklaras på sist angivna sätt. Ett belysande exempel utgöra de ej mindre än sju olika lösningarna av culpös skadelidandes medvållande till skada av fullt strikt ansvarig skadegöra-

¹ Se t. ex. ovan s. 161, 170.

² Ovan under IX: 2.

³ Jfr ovan s. 71.

re.¹ Genom avvikelser i förhållande till jämkningslösningarna, vilka på denna punkt torde kunna betecknas såsom de »normala», söker man enligt vad förut visats tillgodose speciella ändamål, som nära sammanhånga med själva skadeståndsansvarets struktur i vederbörande ansvarssituation. Rättspolitiska skäl av detta slag, vilka sålunda kunna påvisas ha betydelse för medverkansreglernas närmare utformning, synas vara mer eller mindre starkt *begränsade* till en eller några få ansvarssituationer. Att ur dessa skiftande synpunkter leta fram någon för hela medverkansproblemet gemensam ledande princip torde icke låta sig göras.

I den mån en utveckling i praxis låter sig konstateras, måste denna också sägas gå i riktning mot ett allt tydligare hänsynstagande till ansvarstypen såsom för medverkansproblemet relevant faktum. Det senaste ledet i denna utveckling representerar HD:s avgörande av målet *NJA 1953 s. 144* (väghållares skadeståndsansvar gentemot bilist på grund av underlåten sandning).² Före detta avgörande skulle möjligen den skadades egenskap av trafikant eller icke ha kunnat ställas upp såsom avgörande synpunkt vid ifrågavarande typfall av skadegörelse (jfr rättsfallets rubrik). Tanken härmed skulle då vara, att risken att lida skada är beroende av samma eller åtminstone någorlunda likartade faktorer som risken att orsaka skada, när det gäller förhållandet mellan trafikanter inbördes, medan däremot det motsatta måste sägas gälla beträffande en trafikant i relation till en väghållare. 1953 års dom torde emellertid innebära, att man i stället tagit sikte på ansvarstypen.

Sammanfattningsvis kan alltså sägas följande. Den enda synpunkt, som kan tänkas ha mera allmän räckvidd, synes vara tanken på ansvarsformernas relevans för lösningen av medverkansproblemen. Blott denna synpunkt förefaller därför ägnad att läggas till grund för systematiken på förevarande område. Detta grepp får dock ej skymma blicken för de särskilda, därutöver tillkommande ändamålssynpunkter, vilka motivera att en och samma ansvarssituation får olikartade lösningar eller att olika ansvarssituationer erhålla en gemensam lösning. Om ansvarstypernas relevans således måste sägas vara den *sammanhållande* synpunkten, är den därmed långt ifrån den *enda* synpunkten. Undersökningen har klart visat, att fördelningen i olika ansvarstyper icke utgör en nyckel, som mekaniskt ger lösningen av uppkommande medverkansspörsmål.

¹ Ovan under VII: 3: A—G.

² Se ovan s. 164.

3. Innan granskningen av de speciella medverkansreglerna påbörjades, uttalades såsom en förmodan, att rättspolitiska motive-ringar av liknande slag som de beträffande den allmänna medverkansregeln anförda kunde väntas ligga till grund för de speciella medverkansreglerna men att även vissa skiljaktigheter måste antas förefinnas, därför att jämkningssituationerna vid skärpt ansvar uppvisa åtskilliga särdrag.¹ Det synes nu lämpligt att efter avslutad detaljanalys blicka tillbaka och ställa frågan, i vad mån de för de speciella medverkansreglerna påvisbara syftena verkligen överensstämmer med eller skilja sig från de ändamål, vilka antagits uppbära den allmänna medverkansregeln.

Det faller då genast i ögonen, att vissa synpunkter återkomma oförändrade och besitta samma bärkraft i fall av skadelidandes medverkan vid ansvar utanför culparegeln. Detta gäller kausalitetsmotiveringarna och ibland även preventionssynpunkten. Denna sistnämnda får dock ej sällan en annan färgning och måste användas med ännu större försiktighet än på den allmänna medverkansregelns område. Det har exempelvis förut anförts, att trafikpersonal icke bör hindras från säkerhetsfrämjande åtgärder genom att riskera att få sin ersättning för därvid ådragen skada reducerad på grund av lindrigt medvållande.² Synpunkten motiverar då en från den allmänna medverkansregeln avvikande utformning av reduktionsregeln, t. ex. begränsning till grovt medvållande.

Även riskbegränsningstanken kan ligga till grund för speciella medverkansregler; den synes i själva verket, såsom redan förut påpekats,³ ha särskilt berättigande vid skärpt ansvar.

Ofta återkommande äro rättvisesynpunkterna, vilka dock måste förändras och anpassas efter de särskilda förhållandena vid ansvar utanför culparegeln.

En vanlig utformning av rättvisesynpunkterna är följande. En medvållande skadelidande, som har ett ersättningskrav gentemot en skärpt ansvarig skadegörare, har ådragit sig (moralisk) skuld till åtminstone en del av skadan, vilket däremot skadegöraren icke har. Det vore, menar man, under sådana omständigheter orimligt att bortse från medvållandet. Tvärtom borde egentligen ersättningskravet helt bortfalla — man kan jämföra de stadganden, enligt vilka en skärpt ansvarig åtnjuter full regress gentemot den omedelbare, culpaansvarige skadegöraren (exempelvis bilskadela-

¹ Ovan s. 79 f.

² Ovan s. 107.

³ Ovan under I: 3.

gen 11 § första st.). Om man icke ansluter sig till denna för den culpaansvarige stränga lösning, bör man åtminstone erkänna det berättigade i en jämkning av skadeståndet.¹

Men rättvisesympunkterna uppträda också i annan dräkt. Ibland formuleras de så, att den medvällande genom sin skuld förverkat det i jämförelse med culpaansvaret utvidgade skydd, som genom den skärpta ansvarsregeln givits honom.² Närliggande är tanken, att man i utbyte mot det strängare ansvaret billigtvis bör lämna vidgade jämkningsmöjligheter.³ Det bör emellertid observeras, att denna tanke utan svårighet kan vändas till ett argument mot jämkning: eftersom man funnit skäl att speciellt skydda vissa kategorier av skadelidande genom regler om skärpt ansvar, bör detta skydd ej utan synnerligen starka skäl försvagas genom att skadeståndet reduceras.⁴

Sambandet med culparegeln kan naturligen icke anföras i oförändrad form såsom rättspolitiskt motiv vid skärpt ansvar. Där- emot kunna, såsom förut framhållits, både denna synpunkt och kausalitetsmotiveringarna i själva verket betraktas såsom utslag av en mera vittomfattande ändamålssynpunkt, nämligen önskvärdheten av konsekvens i regelsystemet. Denna synpunkt uppträder i flera varianter.

När det gäller jämkning av ersättning från principalansvarig skadegörare på grund av en culpaansvarig skadelidandes medvållande, kan man hänvisa till den skadelidandes möjlighet att vända sig direkt mot den »underordnade» skadevällaren, varvid den allmänna medverkansregeln äger tillämplighet. Om den skadelidande i stället riktar sin talan mot den »överordnade», vilken ansvarar såsom om han själv varit vållande, synes det vara mest konsekvent att inta samma ståndpunkt i jämkningsfrågan,⁵ helst som en och samma skadesituation ofta kan betraktas än såsom ett fall av culpaansvar och än såsom ett fall av principalansvar.⁶

Därest den skadelidande är skärpt ansvarig, kan tillräknande av den »underordnades» medvållande försvaras med resonemanget, att man åtminstone i samma utsträckning som man ansvarar för »underordnads» vållande och därför pålægges ersättningsskyldighet också bör *a fortiori* ansvara för den »underordnades» medvållande och tåla en reduktion av eventuella skadeståndsbelopp;

¹ Jfr motiven till luftfartsskadelagen, ovan s. 96 f.

² Ovan under VII: 3: F.

³ Ovan s. 91.

⁴ Jfr t. ex. ovan under VII: 3: B och E.

⁵ Jfr ovan s. 80 f.

⁶ Jfr ovan s. 86 not 1.

ansvarar man redan för presumerat vållande eller rent av helt oberoende av vare sig eget eller annans vållande, bör resonemanget gälla med än större slagkraft.¹ Man kan t. o. m. ha anledning att släppa kravet på medvållande och säga, att den skadelidande måste tåla jämkning lika långt som han är skadeståndsskyldig.²

Vidare kan i många fall pekats på sambandet med regressreglerna.³ Ytterligare finnes anledning att sträva efter en jämnhet i bedömningen av de fall, i vilka skadegörelsen är ömsesidig, och de fall, där blott den ena sidan lidit skada och samtidigt medverkat därtill. Om icke denna synpunkt beaktades, skulle resultaten bli beroende av den ur parternas synpunkt vanligen slumpartade omständigheten, huruvida skadegörelsen var ömsesidig eller ej.⁴

Alla dessa synpunkter gå ytterst tillbaka på önskvärdheten av konsekvens i regelsystemet.

I vissa fall tillkomma speciella rättspolitiska skäl, vilka äro karakteristiska för just vederbörande skadesituation och måste antas ha legat till grund för ifrågakommande avvikelser från »vanliga» medverkansregler.⁵ Lösningens samband med själva ansvarsregelns uppbyggnad är då vanligen särskilt starkt därigenom, att medverkansregeln avsiktligt utnyttjats såsom en särskild begränsning av skadeståndsregeln. Detta kan exempelvis sägas gälla i fråga om konstruktionen av gnistskadeansvaret jämlikt järnvägsskadelagen 5 §. Eljest är de speciella medverkansreglernas syfte att fungera såsom skadestånds begränsande regler lika obestämt till sin natur som motsvarande ändamål för den allmänna medverkansregeln.⁶

De till grund för de speciella medverkansreglerna liggande rättspolitiska motiveringarna kunna tydligen ytterst föras tillbaka på samma synpunkter som den allmänna medverkansregeln. Därvid måste emellertid uppmärksammas, att dessa synpunkter ofta uppträda i starkt modifierad form, anpassade efter de vid ansvar utanför culpa regeln rådande förhållandena. De äro då vanligen så förändrade, att deras klassificering under någon av de för den allmänna medverkansregeln angivna synpunkterna snarast förefaller vara en lek med ord. En viktig likhet är dock, att synpunkternas inbördes vikt varierar med de olika typsituationerna. Ej

¹ Jfr ovan s. 116, 127 f., 136 och 140 f.

² Se ovan under IX behandlade situationer.

³ Jfr t. ex. ovan s. 152 f.

⁴ Jfr ovan s. 131 f., 152 och 174 not 3.

⁵ Jfr ovan s. 180 f.

⁶ Se ovan under I: 4.

heller på detta område synes det vara möjligt att reducera de rättspolitiska synpunkterna till ett enda, konstant ändamål. Tvärtom måste varje typsituation av medverkan analyseras för sig.

Slutligen torde det undersökta materialet kunna ge belägg för påståendet, att de situationer, i vilka speciella medverkansregler komma till användning, vanligen erbjuda större rättstekniska svårigheter än situationer inom den allmänna medverkansregelns egentliga tillämpningsområde vad beträffar genomförandet av själva jämkningen. Denna omständighet synes tala till förmån för »grova» regler, vilka ej avse att genom en mera noggrann avvägning i varje särskilt fall åstadkomma en finfördelning av skadeståndsbördan.¹

¹ Jfr t. ex. bilskadelagen 5 § i vad denna avser förhållandet mellan en bevisat culpös och en icke bevisat culpös sida.

NÅGRA LEGISLATIVA SYNPKUNKTER

Det härmed skildrade systemet av medverkansregler synes onekligen förhållandevis komplicerat och kan ge anledning till åtskilliga reflexioner ur legislativa synpunkter. En mera omfattande och djupgående behandling av medverkansproblemen *de lege ferenda* torde emellertid vara omöjlig att företa inom ramen för denna utredning. En sådan behandling skulle nämligen på grund av medverkansreglernas intima beroende av reglerna om skadeståndsskyldighetens inträde nödvändiggöra ett fullständigt ställningstagande till det vittsyftande spørsmålet, hur hela ansvarssystemet lämpligen bör utformas vid en kommande skadeståndsreform. Detta hindrar emellertid icke, att några utvalda legislativa synpunkter med mindre räckvidd väl kunna anläggas och även vara motiverade såsom komplettering till den positivrättsliga undersökningen. Diskussionen kommer härvid nödvändigtvis att inskränka sig till *några frågeställningar av mera utpräglat juridisk-teknisk karaktär*. Resonemangen skola i huvudsak föras utifrån förutsättningen, att ansvarssystemet tänkes ha ungefärligen samma struktur som det nuvarande.

Granskningen av lagstiftning och rättspraxis torde ha visat, att man vid lösandet av medverkansproblem utanför culparegelns ram begagnat endera av två metoder.

Den ena av dessa innebär, att den för culpaansvaret avpassade allmänna medverkansregeln eller därmed i stort sett likställda regler om jämkning överflyttats till det skärpta ansvarets område. Och detta har vanligen skett utan att på grund därav uppkommande svårigheter uppmärksammas, åtminstone såvitt man vågar döma av lagstiftningsförarbeten och domstolsavgöranden. Sålunda har en regel om jämkning efter skälighet och då i främsta rummet efter culpagraden upptagits i bilskadelagen utan hänsyn till att skadegörarens culpa vid ansvar enligt denna lag är presumerad och därför svårare att mäta i förhållande till den skadelidandes bevisade culpa.¹ Från bilskadelagen har samma regel

¹ Ovan under VII: 2: B. Här bortses från i bilskadelagen ingående, förut berörda regler om culpaansvar (vissa situationer jämlikt sammanstöttningsreglerna i 5 §),

överförts till luftfartsskadelagen, utan att det i förarbetena ens antytts den ytterligare förändring i situationen, som på detta sätt kommit till stånd. Luftfartygets ägare (brukare) ansvarar nämligen fullt strikt, varför icke någon som helst culpa erbjuder sig såsom jämförelsenorm på skadegörarens sida.¹ En snarlik situation föreligger vid tillämpning av hundlagen, vars särskilda medverkansregel ströks under riksdagsbehandlingen med motivering bl. a., att den med hänsyn till allmänt gällande rättsgrundsatser vore överflödig.² Den allmänna medverkansregeln blir här tillämplig, ehuru skadegöraren ansvarar fullt strikt. I detta sammanhang må även erinras om att identifikationsprincipen i huvudsak använts såsom ett rättstekniskt hjälpmedel att applicera framför allt den allmänna medverkansregeln eller därmed likställda jämningsregler på situationer utanför culpaansvarets område.³

Den andra metoden innebär däremot, att man tillskapar nya och för vederbörande skadefall särskilt avpassade medverkansregler. Sålunda har man för vissa situationer, där skadegöraren är fullt strikt ansvarig medan den skadelidande blott ansvarar enligt den allmänna culparegeln, konstruerat stela medverkansregler, vilka med avseende på förutsättningarna för deras tillämplighet erhållit växlande utformning men alla överensstämma därutinnan, att dem tillagts fullt ansvarsupphävande verkan.⁴ Hit böra även räknas de huvudsakligen av rättspraxis utformade reglerna om skärpt ansvar för medverkan utanför identifikationsfallens område.⁵ Här har man tvungits att helt ge avkall på det eljest i medverkansregler vanligen ingående rekvisitet medvållande. Någon möjlighet att anpassa den allmänna medverkansregeln eller liknande jämningsregler för dessa situationer har därför icke förelegat, utan man har varit hänvisad till att bryta ny mark.

Av de båda nu antydda metoderna för införande av medverkansregler har den första på grund av sin bundenhet vid kravet på medvållande en begränsad räckvidd. Så långt den kan användas synes den vara förbunden med vissa risker. Man lockas nämligen att mekaniskt och okritiskt överföra den allmänna medver-

principalansvar (bilägares ansvarighet för förarens bevisade culpa) och fullt strikt ansvar (ägares ansvarighet för bristfällighet på bilen).

¹ Ovan under VII: 3: C.

² Ovan under VII: 3: A.

³ Ovan under VIII. Någon gång har dock med identifikationsprincipen kombinerats en reduktionsregel av innebörd, att skadeståndet helt bortfaller. Se sålunda bilskadelagen 5 § andra st. och järnvägsskadelagen 6 § andra st. första p.

⁴ Ovan under VII: 3: D—G.

⁵ Ovan under IX.

kansregeln eller jämställda regler till skadefall, i vilka de egentligen passa illa eller icke alls. Att härav uppkommande problem ej synas ha blivit akuta i rättstillämpningen innebär knappast, att allt kan sägas vara väl beställt. Det sammanhänger blott därmed, att den till grund för jämkningen liggande bedömningen i så stor utsträckning förlagts till det irrationella planet. Målet måste emellertid vara att med hänsyn till rättssäkerheten så långt det överhuvud visar sig möjligt rationalisera bedömningen, och en dylik rationaliseringsprocess bör ej förhindras av sådana nytillkomna svårigheter, som bottna i att regeln användes på en för densamma främmande skadesituation.

Icke desto mindre är den flitiga användningen av den första metoden delvis försvarlig och låter sig icke avvisas blott med en hänvisning till bristande analys av de olika ansvarssituationerna. Bakom metoden kan nämligen, medvetet eller omedvetet, ligga en i och för sig prisvärd strävan efter enkelhet och överskådlighet i regelsystemet. Den andra metoden — tillskapandet av en efter varje ansvarssituation särskilt avpassad medverkansregel — skulle konsekvent tillämpad leda till ett lika svåröverskådligt som tungmanövrerat komplex av skiftande medverkansregler. För att undvika detta föga önskvärda resultat tillgriper man den naturliga utvägen att begagna den allmänna medverkansregeln i så många fall som möjligt. Risken är dock, att man härvid kommer att vidga gränserna för denna regels tillämpningsområde alltför kraftigt.

Vid lösandet av medverkansproblem torde man därför ständigt böra hålla för ögonen de sinsemellan oförenliga önskemålen *dels* om en för vederbörande ansvarssituation lämpligt utformad medverkansregel och *dels* om ett enkelt och lätt överskådligt regelsystem. Det slutliga resultatet bör framgå ur en kompromiss mellan dessa båda huvudsynpunkter.

Finns då några möjligheter att bättre än hittills skett tillgodose önskemålet om ett enkelt regelsystem utan nämnvärda förändringar av de nuvarande reglernas materiella innehåll?

Åtminstone *en* förenkling av reglerna synes kunna vidtas med lätthet, nämligen en sammanslagning av den allmänna medverkansregeln med speciella medverkansregler av typen »bestämme rätten efter ty provas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå» (bilskadelagen 2 § andra st. och luftfartsskadelagen 1 § andra st.). Som förut påpekats ger tillämpningen av dessa båda regeltyper praktiskt sett samma resultat på grund av den i allmänna medverkansregeln inneslutna möjligheten att

»jämka till noll».¹ Att under sådana förhållanden bibehålla två skilda formuleringar förefaller omotiverat.

Vidare torde det ur nu behandlade synpunkt vara önskvärt att slopa den avvikelse från den allmänna medverkansregeln, som består däri, att jämkning får ske *uteslutande* med hänsyn till det på vardera sidan begångna felet (sjölagen 220 § andra st. första p. och el-lagen 6 § andra st.).² I flertalet fall kommer en tillämpning av den allmänna medverkansregeln utan sagda förbehåll att ge alldeles samma resultat. Ej heller synes det överensstämma med jämningsreglernas utvecklingstendenser i modern rätt att konsekvent avskära möjligheten för domaren att vid skälighetsbedömningen ta hänsyn även till andra omständigheter än culpa-graden. Ett särskilt hinder för ändring på denna punkt ligger dock beträffande sjölagens jämningsregel i att denna grundar sig på en internationell konvention (Brysselkonventionen 1910) och att en ändring skulle spoliera den önskvärda internationella rättsöverensstämmelsen.

I övrigt synas möjligheterna till förenkling av medverkansreglerna vara mera svårbedömda. Måhända kan det hävdas, att fingraderingen i åtminstone fyra typer av stela regler angående culpaansvarig skadelidandes medvållande till skada av fullt strikt ansvarig skadegörare är väl långt driven.³ Men det bör då även uppmärksammas, att flertalet av dessa regler konstruerats för rätt speciella situationer och ha ett påfallande snävt begränsat tillämpningsområde. Någon väsentlig lättnad ur rättsteknisk synpunkt skulle knappast en reducering av dessa reglers antal kunna väntas medföra. Som ett annat exempel kan nämnas, att visserligen behovet av ett förenklat regelsystem synes vara avsevärt i fråga om de fall, där den skadelidande är presumtionsansvarig eller fullt strikt ansvarig och någon culpös medverkan icke föreligger,⁴ men möjligheterna till en sådan förenkling äro osäkra. Om man vill bygga vidare på de resultat, vilka hittills uppnåtts i praxis, förefaller det vara värt att överväga uppställandet av följande regel: jämkning av ersättningen skall ske efter en så långt möjligt rationaliserad skälighetsbedömning utom i det fall, att både skadegörare och skadelidande ansvara enligt samma ansvars-

¹ Se ovan s. 87, 176.

² En regel av motsvarande innehåll har dock föreslagits såsom grundläggande medverkansregel av FR. VINDING KRUSE, En nordisk lovbog (1948) 1. bog, 1. kapitel § 12. Här må även erinras om 1952 års Romkonvention art. 6 st. 1 p. 2, se ovan s. 102 med not 1.

³ Ovan under VII: 3: D—G.

⁴ Ovan under IX.

regel och skadegöraren i den konkreta situationen gjort sig förfallen till ansvar redan jämlikt den allmänna culparegeln eller jämlikt en regel om principalansvar, då full ersättning skall utgå. Det är väl möjligt, att en dylik regel icke skulle visa sig passa till alla här uppkommande situationer och därför måste förses med några undantag, men den skulle måhända kunna göra tjänst som huvudregel. Ett ställningstagande till dessa spörsmål kan dock ej ske på huvudsakligen rättstekniska grunder utan blott genom en avvägning mellan rättspolitiska och rättstekniska skäl.

I detta sammanhang må ytterligare erinras om att bibehållandet av en allmän medverkansregel tvingar till avgörandet av spörsmålet om denna regels förhållande till de speciella medverkansreglerna. Emedan tillvägagångssättet att än tillmäta en speciell medverkansregel exklusivitet och än använda den allmänna medverkansregeln såsom subsidiärt gällande onekligen är komplicerat och kan ge upphov till osäkerhet, bör man ur rättsteknisk synpunkt föredra en ordning, enligt vilken speciella medverkansregler alltid skola vara exklusiva. Om denna lösning sedan är lämplig i alla fall är ett rättspolitiskt spörsmål, vid vars avgörande önskemålet om enkelhet i regelsystemet dock synes böra tillämnas betydande vikt.

Det hittills anförda torde kunna utgöra tillräckligt belägg för påståendet, att möjligheter till en förenkling av regelsystemet finnas, men att dessa möjligheter ha sin begränsning i för vederbörande ansvarssituation relevanta rättspolitiska synpunkter. Av betydelse i sistnämnda hänseende måste vidare vara den mera rättstekniska synpunkten, att medverkansreglerna böra vara konstruerade för att så väl som möjligt passa in i ansvarssystemet.

Finns då några möjligheter att bättre än hittills skett avpassa medverkansreglerna efter ansvarstyperna?

Att företa en jämkning efter graden av medvållande möter särskilda svårigheter, när den skadelidandes medvållande icke kan — såsom vid »normal» tillämpning av den allmänna medverkansregeln — ställas i relation till något vållande på skadegörarsidan. Så är ju fallet ej blott vid presumtionsansvar utan även och i än högre grad vid fullt strikt ansvar. Såsom förut framhållits har praxis i viss mån eliminerat denna svårighet genom att utbilda stela medverkansregler, innebärande totalt bortfall av ansvaret under särskilt angivna omständigheter.¹ Det är tydligt, att man här anvisat ett verksamt medel att övervinna jämkningssvårigheterna. Att låta redan enkelt medvållande som regel medföra total

¹ Ovan under VII: 3: D—G.

förlust av ersättningen skulle dock knappast överensstämma med moderna rättspolitiska målsättningar¹ och torde därför ej kunna upptas såsom lämplig lösning av problemet. Däremot förefaller särskilt preventionssynpunkten med visst fog kunna anföras till förmån för regeln, att ingen ersättning skall utgå vid uppsåtlig medverkan av den skadelidande.² Möjligen skulle man med liknande motivering vilja låta denna effekt inträda även i händelse av grovt medvållande. Häremot synes dock tala, att begreppet culpa lata i andra sammanhang visat sig svårt att praktiskt hantera samt att domstolarna på grund av bundenheten vid de båda alternativen »full ersättning eller också ingen ersättning alls» tveka att kvalificera ett medvållande såsom grovt.³ Med avseende på det praktiska resultatet torde därför skillnaden mellan en regel om ersättningens bortfall vid uppsåt och en regel om samma effekts inträde vid grovt medvållande bli minimal. Skälen för den förra regeln torde vid sådant förhållande väga tyngre.

I vissa hänseenden måste det sägas vara en betydande svaghet, att regeln är av typen »allt eller intet». Detta försvårar gränsdragningen omkring regelns tillämplighetsområde och kan ej sällan tvinga domstolarna till resultat, vilka uppfattas såsom stötande. Även om man med stela medverkansregler kan nå fram till en ur rättsteknisk synpunkt bättre anpassning efter ansvarstypen i vissa situationer, synes dock denna fördel dra med sig vissa beaktansvärda nackdelar ur såväl rättstekniska som allmänt rättspolitiska synpunkter.⁴ Möjligheterna att konstruera för nu avsedda situationer särskilt väl avpassade medverkansregler måste därför på denna punkt anses vara ganska snävt begränsade.

Problemet att anpassa medverkansreglerna efter ansvarstyperna blir måhända än mera brännande, när det gäller icke-culpös medverkan av presumtionsansvarig eller fullt strikt ansvarig skadelidande.⁵ Om man vill tillgripa jämkningslösningen — vilket svensk praxis, såsom förut visats, gjort i vidsträckt omfattning —

¹ Jfr nedan s. 195 f.

² Ej sällan framställes den åsikten, att en sådan regel är alldeles självklar och icke behöver någon motivering. Se t. ex. HVINDEN i TfR 1940 s. 367.

³ Se särskilt HELLNER, Regressrätt s. 64.

⁴ BERGENDAL, Ersättningskyldighet s. 200 f. anser en medverkansregel såsom den i bilskadelagen 2 § andra st. och luftfartsskadelagen 1 § andra st. upptagna »förtjäna företräde» framför en stel medverkansregel av innehåll, att ersättningskyldigheten helt bortfaller vid grovt medvållande (närmast avses järnvägsskadelagen 3 §). Skälet härför säges vara, att blott den förra medverkansregeln om jämkning efter skälighet gör rättvisa åt preventionssynpunkten.

⁵ Ovan under IX.

ställes man nämligen inför avvägningsspörsmål, där möjligheterna till rationalisering av den skönsmässiga bedömningen förefalla att vara små. Svårigheterna att väga presumerad culpa mot bevisad culpa ha redan påpekats. Det fall, att både skadegörare och skadelidande ansvara enligt en regel om presumtionsansvar, kan givetvis lösas enkelt genom en mekanisk hälftindelning av ersättningen. Vill man däremot uppnå en mera rörlig jämkning, torde man vara hänvisad till en skälighetsprövning med hänsyn till andra faktorer än »graden av presumerad culpa» — att försöka mäta denna synes nämligen vara en olöslig uppgift. Likaså torde man sakna hållpunkter för en avvägning av presumerad culpa mot fullt strikt ansvar. En sak är visserligen, att den presumtionsansvarige kan anses behöva exculpera sig för att erhålla fullt skadestånd, något som väl knappast vållar några rättstekniska problem utöver dem, som normalt äro förbundna med exculpationsbevisning. En annan sak är däremot — och här möter en särskild svårighet — att värdera de båda ansvarsformerna sinsemellan. Om både skadegörare och skadelidande äro fullt strikt ansvariga, har man givetvis även här möjligheten till en mekanisk hälftindelning av skadeståndet; en rörlig jämkning förutsätter däremot högst osäkra, för att icke säga godtyckliga, uppskattningar av vederbörande parter inbördes »farlighet» e. d.

En anpassning av reglerna om icke-culpös medverkan kan tydligen ske på två vägar. *Antingen* kan man välja lösningen att ge full ersättning eller ingen ersättning alls. Man kommer då förbi de med ansvarstyperna förknippade svårigheterna. Rättspolitiska överväganden torde emellertid lägga hinder i vägen för ett mera intensivt bruk av denna lösning.¹ *Eller* också har man möjligheten att bestämma förhållandet mellan olika ansvarstyper genom fasta relationstal. Jämkningsen i det konkreta fallet blir då blott en elementär aritmetisk operation.

Den uppställda frågan om möjligheterna att konstruera för de skärpta ansvarsformerna särskilt väl avpassade medverkansregler tycks med ledning av vad nu anförts vara att besvara på följande sätt. Dyliga möjligheter förefinnas otvivelaktigt, men de äro — liksom möjligheterna att förenkla regelsystemet — begränsade av för vederbörande ansvarssituation relevanta rättspolitiska synpunkter. Denna begränsning förefaller i vissa avseenden vara tämligen kraftig.

I den mån önskemålet om ett enklare regelsystem verkligen tillgodoses, resulterar detta givetvis i ökad generalisering och kon-

¹ Se ovan under IX: 1.

centration av medverkansreglerna. Ett tillgodoseende av önskemålet om för vederbörande ansvarstyper särskilt avpassade regler medför däremot större specialisering och differentiering. Här uppkommer problemet, huruvida motsatsen mellan dessa båda tendenser möjligen skulle låta sig överbryggas med hjälp av starkt skönsmässiga inslag i de uppställda reglerna. Redan tidigare har vidare framhållits, att en rätt hög grad av elasticitet synes ändamålsenlig ur skadeståndssynpunkt, medan däremot försäkrings-synpunkter snarare torde tala till förmån för fixa regler, vilka kunna underlätta skadeståndsregleringen.¹

Regler med starkt skönsmässiga moment erbjuda i berörda avseende en dubbel möjlighet. Å ena sidan lämna de betydande utrymme för individuella hänsynstaganden och besitta därför en hög grad av elasticitet. Å andra sidan består möjligheten, att rättstillämpningen inom ramen för det anvisade skönet utbildar en rad olika typfall med fasta »normaltaxor». En sådan strävan efter typisering kan också spåras i domstolspraxis, men man skulle måhända kunna komma ett gott stycke längre på den inslagna vägen. Detta förefaller kunna bestyrkas av försäkringsbolagens skaderegleringar, där man i vissa avseenden synes ha uppnått en mera effektiv användning av metoden att arbeta fram bestämda typfall med »normaltaxor» för jämkning.

Någon universallösning av jämningsproblemen erbjuda de skönsmässiga reglerna dock icke. För att de skola fungera på antytt sätt kräves bl. a. ett målmedvetet samt av förmåga till överblick och enhetliga synpunkter sammanhållet arbete på att få fram lämpliga »normaltaxor». Ett sådant arbete måste stöta på avsevärda hinder redan därför, att avgörandena äro splittrade på ett stort antal domstolar, låt vara att högsta instans utgör riktmärke. För att större grupper av typfall skola kunna utbildas fordras vidare en tämligen långtgående förmåga till abstraktion, under det att det skönsmässiga bedömandet snarast frestar till ett ganska noggrant hänsynstagande till flertalet eller samtliga omständigheter i det konkreta fallet med åtföljande överbetoning av de från vidare synpunkt sett mera obetydliga individuella variationerna.

Det genomgångna materialet torde också kunna anses ge åtskilliga belägg för svårigheterna att i praxis inom ramen för en skönsmässig bedömning arbeta fram ett konsekvent jämnings-system. Några exempel må i detta sammanhang anföras.

¹ Se ovan s. 80 f.

I målet *NJA 1951 s. 550* orsakade en bilist vårdslöst skada för en medvällande hundägare; denne tillkommande ersättning jämkades till $\frac{1}{2}$. Hovrättsfallet *SvJT 1949 s. 263* angår däremot den situationen, att en culpös bilist orsakat skada för en hundägare, som icke övertygats om medvällande; emellertid ansågs hunden delvis ha orsakat skadan. Den i princip fullt strikt ansvarige hundägaren tilldömdes även här en till $\frac{1}{2}$ jämkad ersättning. Dessa båda resultat kunna även beskrivas sålunda, att medvällandet praktiskt sett icke fått någon som helst betydelse, ehuru den allmänna medverkansregeln här är tillämplig. Härmed kan ytterligare jämföras Trafikförsäkringsföreningens praxis att tillerkänna icke medvällande hundägare ett likaledes till $\frac{1}{2}$ jämkat skadestånd, när hunden påkörts av en *presumtionsansvarig* (okänd) bilist.¹

Ett annat exempel erbjuder culpös eller principalansvarig väg- hållares ersättnings skyldighet gentemot bilister, vilka skadats på grund av försummad sandning vintertid e. d. Är bilisten *presumtionsansvarig*, utdömdes före avgörandet *NJA 1953 s. 144* genomgående full ersättning (under det att numera jämkad ersättning torde utgå).² I en alldeles likartad situation, där bilisten dock icke ens varit presumerat culpös utan snarast blott haft fullt strikt ansvar (nämligen för bristfällighet på bilen), har emellertid endast ett till $\frac{1}{2}$ jämkat skadestånd utdömts; se *NJA 1942 s. 578*.

Ytterligare kan framhållas, att vid skador mellan tåg och bil den principalansvariga järnvägen och den *presumtionsansvariga* bilisten i flera fall pålagts ansvar i proportionen $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ (se särskilt *NJA 1929 s. 670* och *1934 s. 543*). I rättsfallet *NJA 1937 s. 143* var bilisten däremot medvällande, men detta till trots fördelades ansvaret i alldeles samma proportioner.

Ojämnheter av detta slag kunna icke tillfredsställande förklaras enbart med en hänvisning till att graden av vållande och medvällande varierat i de enskilda fallen; därtill är spänningen mellan lösningarna alltför stor. Man måste därför, åtminstone i viss utsträckning, anse det föreliggande betydande och föga uppmärksammade inkonsekvenser i rättstillämpningen. Dessa illustrera väl de svårigheter, varmed den skönsrättsliga bedömningen är förbunden.

Ett särskilt problem, vilket synes förtjäna uppmärksamhet, utgör behandlingen av de skadesituationer, i vilka ansvaret på någondera sidan är förbundet med försäkring. En ledande synpunkt måste då bli, hur långt försäkringen lämpligen skall bära motsidans skada. Man kan exempelvis ställa frågan, huruvida det verk-

¹ Se ovan s. 171.

² Se ovan s. 163 f.

ligen är motiverat att låta trafikförsäkringen bära en del av järnvägsföretagens skaderisker vid plankorsningsolyckor. Tydligast framgår måhända det berättigade i sagda frågeställning, om man särskilt tar sikte på det fall, att vållande icke visats föreligga på någondera sidan.¹ Järnvägen blir då icke i något avseende ansvarig gentemot bilisten — vare sig skadeståndsskyldig eller medverkansansvarig — under det att den presumtionsansvarige bilisten däremot är skyldig ersätta järnvägen fulla skadan. Är det verkligen rimligt, att trafikförsäkringen skall bära denna skaderisk, särskilt som järnvägarna, i varje fall Statens järnvägar, framstå såsom s. k. självförsäkrare? Samma fråga skulle nu kanske med visst fog kunna ställas även beträffande medvållandesituationer (någon järnvägens tjänsteman har gjort sig skyldig till culpa). Just förekomsten av försäkring resp. självförsäkring skulle rent av kunna tänkas motivera, att vid plankorsningsolyckor vardera parten regelmässigt själv skulle bära sina skador, varigenom medverkansreglerna och därmed förbundna rättstekniska svårigheter på förevarande område helt skulle bortfalla.

Härmed står man emellertid i begrepp att flytta över resonemanget på ett principiellt sett helt annat plan. Den hittillsvarande diskussionen har nämligen, såsom förut framhållits, tagit sin utgångspunkt i ett ansvarssystem av ungefärligen samma struktur som det nuvarande svenska. Det finnes även anledning att fråga, hur medverkansproblemen skulle ställa sig i ett ansvarssystem, som mera konsekvent lägger försäkringen till grund för ersättningsreglerna.

Detta problem har senast behandlats av STRAHL i hans förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område.² En huvudtanke i hans framställning är, att medvållande — och i så stor utsträckning som möjligt även grovt medvållande — vanligen icke skulle behöva inverka på den skadelidandes ersättningsrätt. I denna princip borde man göra blott de undantag, vilka syntes påkallade ur preventionssynpunkt. Huvudsakligen skulle man då nöja sig med att undanta uppsåtlig medverkan. Att ta ställning till detta vittsyftande rättspolitiska program ligger, i enlighet med vad förut påpekats, utanför den här företagna undersökningens ram. Däremot förtjänar det i detta sammanhang un-

¹ Jfr SOU 1938: 27 s. 49.

² STRAHL, Skadeståndsutredning s. 84 ff., 110 ff. och 141. Jfr samme förf. i SvJT 1931 s. 614, där det uttalas, att jämningsreglerna vid bilkollisioner lämpligen helt borde avskaffas. Denna ståndpunkt överensstämmer med vad som redan accepterats såsom gällande rätt i Frankrike, se ovan s. 165.

derstrykas, att man med ett dylikt program öppnar betydande möjligheter att undvika de med hävdvunna medverkansregler förbundna rättstekniska svårigheterna. Det huvudsakliga intresset i hithörande skadesituationer kommer då att knytas till önskemålet om en lämplig slutlig fördelning av ansvaret mellan olika försäkringsgivare och olika försäkringsbranscher.¹ De skadeståndsrättsliga och försäkringsrättsliga reglerna kunna härvidlag även kompletteras och i viss grad korrigeras genom överenskommelser mellan försäkringsbolagen.²

Härmed har föreliggande utredning nått sitt slut. Resultaten ha på grund av materialets beskaffenhet i många stycken varit osäkra. I ett avseende tycks man dock kunna dra en i hög grad säker slutsats, nämligen att behovet av en lagstiftningsreform framstår som utomordentligt stort. Med hänsyn till medverkansproblemens intima samband med reglerna om ansvarets inträde synes en sådan reform i första hand böra vidtas såsom ett led i en allmän reform av ersättningsreglerna. En översyn av medverkansreglerna står också på den dagordning för kodifikationsarbetet, som rekommenderats av de tre nordiska sakkunniga (USSING, STRAHL och WIKBORG), åt vilka anförtrotts att verkställa den förberedande utredningen angående lagstiftning på skadeståndsrättens område.³ Men även om det skulle visa sig omöjligt att inom överskådlig tid genomföra en så omfattande lagstiftning, förefaller det önskvärt att icke dröja med begränsade lagstiftningsåtgärder i fråga om medverkansreglerna. Det föregående torde ha utvisat, att man inom ramen för en partiell reform skulle kunna komma tillrätta med åtminstone en del allvarliga rättstekniska brister hos det nuvarande regelsystemet. Rättstillämpningen torde icke kunna väntas lösa medverkansproblemen på ett tillfredsställande sätt utan stöd av lagstiftarens snara ingripande.

¹ Jfr ovan s. 80 f.

² Jfr nu gällande s. k. regressöverenskommelse och kollisionsöverenskommelse. Se härom särskilt HELLNER i *Skadeståndsrättsliga spörsmål* (1953) s. 31 ff.

³ Se STRAHL, *Skadeståndsutredning* s. 165 f. (gemensamt uttalande av de delegerade). Jfr USSING, *Nordisk lovgivning om erstatningsansvar* (1950) s. 53.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

1. Otryckta källor

Riksarkivet.

Revisionsakter (t. o. m. 1935).

Utslagshandlingar (d:o).

Högsta domstolens arkiv samt Nedre justitierevisionens arkiv.

Akter till domar, utslag och beslut efter 1935.

Stockholms högskolas juridiska bibliotek.

BERGENDAL, R., Studier över ersättningskyldighet för ekonomiskt intresse. [Maskinskrivet manuskript, odat.] *Cit.* BERGENDAL, Ersättningskyldighet.

ICAO — International Civil Aviation Organisation, Montreal.

Doc 6029—LC/126. Legal Committee. 5. — 5. Session. Taormina—Rome, January 5th—January 21st 1950. Minutes and documents. Montreal 1950. [Stencil.]

Doc 7031, A4-LE-/1. 4. Session of the Assembly. Montreal, May—June 1950. Legal Commission. Minutes and documents. Montreal 1950. [Stencil.]

Eidgenoessisches Justiz- und Polizeidepartement, Bern.

Vorarbeiten für ein Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Vor-entwurf und Bericht. [Bern] 1952. [Stencil.]

LJUNGMAN, S., [Utlåtande d. 23 sept. 1952 i mål mellan direktören Bengt Svartz, å ena, samt Svedia Dental-Industri AB och direktören E. Nordin, å andra sidan, ang. intrång i svenska patentet nr 126 006.] [Stencil.]

Se även förteckningen över citerade svenska rättsfall, rubriken Otryckta rättsfall.

2. Urkundspublikationer, kommittébetänkanden och periodica

Riksdagens protokoll . . . [med] Bihang. Sthlm.

Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Amtliche Ausg. Bd. 1. Allgemeiner Theil. Berl. & Lpz. 1888.

Anm. Litteraturförteckningen har granskats av bibliotekarien, fil. kand. Gerd Bodman.

13†—531977. *Försäkr.-jur. fören. Publ. nr 11.*

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Im Auftrage des Reichs-Justizamts bearb. VON ACHILLES, GEBHARD und SPAHN. Bd 1. Berl. 1897.

Cases and materials on torts. By Y. B. SMITH & W. L. PROSSER. New York 1952. (University casebook series.)

[Lagkommittén.] Förslag till allmän civillag. Sthlm 1826. — 2. uppl., med de förändringar, som, wid utarbetande af Förslag till criminallag bliwit gjorde, och tillökt med register. Sthlm 1838.

[Lagkommittén.] Förslag till allmän criminallag. Sthlm 1832. — 2. uppl., med de förändringar, hwilka Lag-commiteen wid slutlig granskning av förslaget infört. Sthlm 1839.

[Äldre lagberedningen.] Förslag till straff-balk. Sthlm 1844. — Sthlm 1848.

[Äldre lagberedningen.] Förslag till handels-balk och utsöknings-balk m. m. Sthlm 1850.

Betänkande och lagförslag afg. d. 22 febr. 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut d. 8 sept. 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen. Sthlm 1887.

Förslag till lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område, lag om avbetalningsköp m. m. Avg. d. 31 jan. 1914 av därtill utsedda kommitterade. Sthlm 1914.

Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 1. Förslag till lag om förmynderskap m. m. Sthlm 1921.

SOU 1925: 21. Förslag till lag om försäkringsavtal m. m. Avg. av därtill utsedda kommitterade.

SOU 1938: 27. Betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar. Avg. av inom justitiedepartementet tillkallade sakkunniga.

SOU 1941: 9. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 2. Motiv.

SOU 1944: 35. Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. Avg. av inom justitiedepartementet tillkallad utredningsman.

SOU 1947: 38. Lagberedningens förslag till jordabalk. 1.

SOU 1950: 16. Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område. Av I. STRAHL. *Cit.* STRAHL, Skadeståndsutredning.

SOU 1951: 27. Konkurrensbegränsning. Betänkande med förslag till lag om skydd mot samhällsskadlig konkurrensbegränsning. Avg. av nyetableringssakkunniga. D. 1.

SOU 1953: 14. Förslag till brottsbalk. Avg. av straffrättskommittén.

Nordisk lovgivning om erstatningsansvar. Betänkning afg. af H. USING samt indstilling fra delegerede for Danmark, Norge og Sverige. Khvn 1950.

- Archiv für die civilistische Praxis. Heidelb., Freib. i B., Lpz. & Tüb.
Cit. ACP.
- Arkiv, Nytt juridiskt. Avd. I. Sthlm. *Cit.* NJA. — Avd. II. Sthlm. *Cit.*
NJA II.
- Entscheidungen des Reichsgerichts. Hrsg. von den Mitgliedern des
Gerichtshofes und der Reichsanwaltschaft. Entscheidungen in Zivil-
sachen. Lpz., Berl. & Lpz.
- Författningssamling, Svensk. Sthlm. *Cit.* SFS.
- Försäkringstidskrift, Nordisk. Sthlm. *Cit.* NFT.
- Gjallarhornet. Nordisk försäkringstidning. Göteborg, Sthlm.
- Jahrbücher, Iherings, für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts. Jena.
Cit. IhJb.
- Journal, The, of air law and commerce. Chicago. (Fortsättning på: The
journal of air law.)
- Juristtidning, Svensk. Sthlm. *Cit.* SvJT.
- Michigan law review. Ann Arbor.
- Northwestern university law review. Chicago. (Fortsättning på: Illinois
law review.)
- Retstidende, Norsk. Kra, Oslo. *Cit.* NRt.
- Revue trimestrielle de droit civil. Paris.
- Rättsfallssamling, Försäkringsjuridiska föreningens. Sthlm. *Cit.* FFR.
- Samling, Trafikförsäkringsföreningens, av rättsfall. [Stencil.] Sthlm. *Cit.*
TR.
- Tidskrift för lagstiftning, lagskipning och förvaltning. Utg. af C. NAU-
MANN. Sthlm. *Cit.* NT.
- Tidskrift, utg. av Juridiska föreningen i Finland. Hfors. *Cit.* FJFT.
- Tidsskrift for rettsvitenskap. Chra, Oslo, Khvn & Sthlm. *Cit.* TfR.
- Ugeskrift for Retsvæsen. Afd. B. Khvn. *Cit.* UfR B.
- Verhandlungen des deutschen Juristentages. 31. (Wien 1912.) Bd 2.
Berl. 1912.
- Yale law journal, The. New Haven.
- Zeitschrift für schweizerisches Recht. Basel.

3. Övrig litteratur

- AGGE, I., Den svenska straffrättens allmänna del i huvuddrag. H. 2.
Sthlm 1948.
- ALMÉN, T., Lagen om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhets-
rättens område av d. 11 juni 1915 samt därav föranledda författ-
ningar. Med litteraturhänvisningar och förklarande anmärkningar.
Sthlm 1916.
- , Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen d. 20 juni
1905. D. 1. 3. delvis omarb. uppl., ombesörjd av R. EKLUND. Sthlm 1934.
- ANDENÆS, J., Identifikasjonsproblemet i erstatningsretten. (TfR 1943
s. 361 ff.)

- ANDERSEN, KR., Norsk erstatningsrett i hovedtrekk. Oslo 1952.
- ARNHOLM, C. J., Sammensatte avtaler. Oslo 1952.
- BEAUMONT, K. M., se SHAWCROSS, C. N., BEAUMONT, K. M., & BROWNE, P. R. E.
- BECKMAN, N., Barns skadeståndsskyldighet. Sthlm 1950. (Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 7. — Även i TfR 1950 s. 273 ff.)
- BECQUÉ, E., Coexistence ou incompatibilité des présomptions légales en matière de responsabilité civile. (Revue trimestrielle de droit civil 1952 s. 309 ff.)
- BENNICH, L., Bilansvarighetslagen. 2. uppl. Sthlm 1945. (Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 2.) *Cit.* BENNICH.
- BERGENDAL, R., se ovan under 1.
- BERGLUND, H., Stadsbyggnadslagstiftning och grannelagsrätt. Studier föranledda av bestämmelserna i Göteborgs byggnadsordningar om gemensamma murar mellan tomtgrannar. Göteborg 1929. (Göteborgs Kungl. vetenskaps- och vitterhetssamhälles handlingar. F. 4. Bd 33. N:o 5.)
- BJÖRLING, C. G. E., Om betydelsen af lagspråkets uttryck »vårda som sitt eget». (NJA II 1900 nr 5.)
- BLANC, E., La responsabilité des parents. Préface de A. BESSON. Paris 1953.
- BOOR, H. O. DE, Die Kollision von Forderungsrechten. Berl. & Wien 1928.
- BRÆKHUS, S., Meglerens rettslige stilling. [Akad. avh.] Oslo 1946.
- BROWNE, P. R. E., se SHAWCROSS, C. N., BEAUMONT, K. M., & BROWNE, P. R. E.
- CAVONIUS, E., se EKSTRÖM, F. W.
- COHN, A. G., Ansvarsfraskrivelse og Tab af Forsørger. (UfR 1946 B 287 ff.)
- CURVALL, R., Om ersättningsskyldighet till hundägare för skada i följd av trafik med bil, då den skadelidandes hund delvis orsakat skadan. Full eller jämkad ersättning? (Gjallarhornet 1948 s. 631.)
- DREYER, J. S., Bør erstatningsreglerne i de nordiske motorlove ensrettes og i bekræftende fald: hvordan? (NFT 1952 s. 313 ff. — Även i publikationen Bør erstatningsreglene i de nordiske billover ensrettes — og i tilfelle hvorledes? Referat . . . Oslo 1952. — Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner. Nr 32.)
- ECKHOFF, T., Rettsvesen og rettsvitenskap i U. S. A. Oslo, Lund & Århus 1953.
- EK, C. H., Bidrag till läran om utomobligatoriskt skadeståndsansvar vid rättsenlig farlig verksamhet enligt Finlands gällande civilrätt. Akad. avh. Hfors 1943. (Juridiska föreningens i Finland publikationsserie. N:o 12.)
- EKELÖF, P. O., Straffet, skadeståndet och vitet. En studie över de rättsliga sanktionernas verkningssätt. Upps. & Lpz. 1942. (Uppsala universitets årsskrift. 1942: 8.)
- EKLUND, R., se ALMÉN, T.
- EKSTRÖM, F. W., Privaträttens allmänna läror. Utg. av E. CAVONIUS. Hfors 1921—25.
- ENNECCERUS, L., Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts. Ein Lehrbuch. Halbbd 1. 14., Neubearb. Aufl. von H. C. NIPPERDEY. Tüb. 1952. (Enneccerus, L., Kipp, T., & Wolff, M., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd 1.)

- ENNECCERUS, L., *Recht der Schuldverhältnisse. Ein Lehrbuch.* 13. Bearb. von H. LEHMANN. Tüb. 1950. (Enneccerus, L., Kipp, T., & Wolff, M., *Lehrbuch des bürgerlichen Rechts.* Bd 2.)
- FLODIN, J., & WIKANDER, H., *Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften, med anmärkningar och sakregister jämlikt Kungl. Maj:ts beslut* utg. Sthlm 1933.
- GERNHUBER, J., *Die Haftung für Hilfspersonen innerhalb des mitwirkenden Verschuldens.* (ACP 152, 1952/53, s. 69 ff.)
- GISTRÉN, P., *Några anmärkningar vid 6 kap. 1 § Strafflagen angående vållande till skada.* (NT 1879 s. 228 ff.)
- GREEN, L., *The individual's protection under negligence law: risk sharing.* (Northwestern university law review 47, 1952/53, s. 751 ff.)
- GRÖNFORS, K., *Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndspröblem vid trafik till lands, till sjöss och i luften.* Akad. avh. Sthlm 1952. *Cit.* Trafikskadeansvar.
- HELLNER, J., *Försäkringsgivarens regressrätt.* (The insurer's right of subrogation.) Upps. & Wiesb. 1953. (Uppsala universitets årsskrift. 1953: 3.) *Cit.* HELLNER, Regressrätt.
- , *Om försäkringsbolagens utövande av regressrätt.* (Skadeståndsrättsliga spörsmål. Sthlm 1953. S. 31 ff. — Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 10.)
- , *Om obehörig vinst särskilt utanför kontraktsförhållanden. Ett civilrättsligt problem i komparativ belysning.* Akad. avh. Upps. 1950. *Cit.* HELLNER, Obehörig vinst.
- HERSLOW, E., *Om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift enligt lagen d. 12 mars 1886.* (NJA II 1886 nr 8. — Även separat: *Om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift.* Sthlm 1887. — *Partiet om gnistskador finnes även avtryckt i en anonymt utg. skrift: Om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.* Göteborg 1913.)
- HULT, PH., *Civilrättsliga spörsmål.* Sthlm 1939.
- , *Föreläsningar över försäkringsavtalslagen.* Sthlm 1936.
- , *Juridisk debatt. Valda rättsvetenskapliga uppsatser.* Upps. 1952.
- , *Kan försäkringshavarens rätt prejudiceras genom avtalsstridiga åtgärder av tredje man?* (NFT 1932 s. 517 ff.)
- HVINDEN, B., *Noen spredte spörsmål i samband med ansvaret for farlig bedrift og liknende »risikoansvar» etter norsk rett.* (TfR 1940 s. 355 ff.)
- HÖRSTADIUS, E., *Om ersättning för skada av djur enligt gällande svensk rätt.* (Skadeståndsrättsliga spörsmål. Sthlm 1953. S. 51 ff. — Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 10.)
- ILLUM, K., *Om Skade paa slet funderede Ejendomme.* (UfR 1950 B s. 202 ff.)
- JAMES, F., JR., *Assumption of risk.* (The Yale law journal 61, 1952, s. 141 ff.)
- , *Contributory negligence.* (The Yale law journal 62, 1952/53, s. 691 ff.)
- JUGLART, M. DE, *Traité élémentaire de droit aérien.* Préface de G. RIPERT. Paris 1952.
- JØRGENSEN, S., *Kausalitetsspørgsmål i erstatningsretten.* (UfR 1953 B s. 33 ff.)
- KARLGREN, HJ., *Några anmärkningar om det s. k. identifikationsspörs-*

- målet inom försäkringsrätten. (Försäkringsrättsliga spörsmål behandlade av C. W. U. Kuylentierna, Hj. Karlgren, E. Hörstadius . . . Sthlm 1938. S. 25 ff. — Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 1.)
- KARLGREN, HJ., Skadeståndsläran. Lund 1943. (Skrifter utg. av Juridiska fakulteten i Lund. 3.)
- , Skadeståndsrätt. Sthlm 1952. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning. [1.]) *Cit.* KARLGREN.
- KESSLER, F., Die Fahrlässigkeit im nordamerikanischen Deliktsrecht unter vergleichender Berücksichtigung des englischen und des deutschen Rechts. Berl. & Lpz. 1932. (Institut für ausländisches und internationales Privatrecht. Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht. Hrsg. . . von E. Rabel. H. 6.)
- KÔERSNER, A., De nordiska sjölagarna. Några anteckningar. (TfR 1919 s. 45 ff.)
- KRUSE, FR. VINDING, En nordisk lovbok. Udkast til en fælles borgerlig lovbog for Danmark, Finland, Island, Norge og Sverrig. Khvn 1948.
- KRÜCKMANN, P., Verschuldensaufrechnung, Gefährdungsaufrechnung und Deliktsfähigkeit. (IhJb 55, 1909, s. 1 ff.)
- KÜSTER, O., Ausgleichspflicht ohne eigene Haftpflicht? Über die Bedeutung der Haftpflichtbeschränkung für die Ausgleichspflicht. (ACP 148, 1943, s. 309 ff.)
- LARENZ, K., Lehrbuch des Schuldrechts. Bd 1. Allgemeiner Teil. Münch. & Berl. 1953.
- LASSEN, J., Haandbog i Obligationsretten. Almindelig Del. 3. tildels omarb. Udg. Khvn 1917—20.
- LAWSON, F. H., Negligence in the civil law. Introduction and select texts. Lond. 1950.
- LEHMANN, H., se ENNECCERUS, L.
- LEIBEE, H. C., Liability for accidents in physical education, athletics, recreation. Ann Arbor 1952.
- LEJMAN, F., Rättsförhållandet mellan hyresvärd och hyresgäst. Lund 1951. (Skrifter utg. av Juridiska fakulteten i Lund. 12.)
- , Skadeståndsskyldighet vid anlitande av självständig företagare. (Skadeståndsrättsliga spörsmål. Sthlm 1953. S. 89 ff. — Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 10.)
- LJUNGMAN, S., Om skada och olägenhet från grannfastighet. Ett bidrag till läran om immissionernas rättsliga behandling. Akad. avh. (Sthlm). Upps. 1943.
- , se även ovan under 1.
- LUNDSTEDT, A. V., Grundlinjer i skadeståndsrätten. D. 2. Strikt ansvar. Bd 1, 2: 1. Upps. 1944, 1948. (Lundstedt, A. V., Föreläsningar över valda delar av obligationsrätten. 4.) *Cit.* LUNDSTEDT, Strikt ansvar I, II: 1.
- LØKEN, J., Forsikringskravet. Grenser og tapsregler. Oslo 1952.
- MALMÆUS, B., En jämkningsfråga. (SvJT 1947 s. 68 ff.)
- , Ersättning för hundskada genom bilpåkörning. (Gjallarhornet 1944 s. 137.)
- , Jämkning enligt bilansvarighetslagen vid presumerat vållande å ömse sidor. (Gjallarhornet 1944 s. 191 ff.)

- MALMÆUS, B., Svensk rättspraxis i skadeståndsmål. Register över skadeståndsmål med korta referat. Sthlm 1945. (Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 6.)
- MAZEAUD, H., & MAZEAUD, L., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. T. 2. 4. éd. Paris 1949.
- MEIER, E. TH., Schadenstragung bei Kollision von Gefährdungshaftungen. Eine methodologische Untersuchung. (Diss.) Aarau 1945. (Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft. N. F. H. 119.)
- MØLLER, A., Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. D. 1. [Akad.] Afh. Khvn 1914. *Cit.* MØLLER.
- NÁNÁSSY, B. DE, *Le droit international des transports par chemins de fer. Commentaire à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) du 23 nov. 1933. Traduit... par E. RUFFY avec une préface de P. DURAND.* Bâle 1946.
- NERDRUM, J., Om de luftrettslige ansvarsforhold. Foredrag... (NFT 1953 s. 380 ff.)
- NIAL, H., Aktiebolagsrättsliga studier. Röstavtal. Enmansbolag och dotterbolag. Fusion. Sthlm 1935.
- NIPPERDEY, H. C., se ENNECCERUS, L.
- NYBERGH, G., Jämkning av skadestånd de lege lata. (FJFT 1950 s. 343 f.)
- ODING, G., Varför 2/3? (Gjallarhornet 1949 s. 416 ff.)
- OFTINGER, K., *Schweizerisches Haftpflichtrecht*. Bd 1. Zürich 1940. *Cit.* OFTINGER.
- POPP-MADSEN, C., Bod. Bidrag til Læren om Retshaandhævelsens Midler. 1. [Akad.] Afh. Khvn 1933.
- PROSSER, W. L., Comparative negligence. (Michigan law review 51, 1952/53, s. 465 ff.)
- , Handbook of the law of torts. St. Paul 1941. (The Hornbook series.) *Cit.* PROSSER.
- , se även Cases and materials on torts... (ovan under 2).
- RABUT, A., *La Convention de Varsovie. Règles relatives au transport aérien international. Texte, commentaire, liste des états ayant ratifié la convention.* Paris 1952.
- RAPHAEL, A., Om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift. Några anmärkningar med anledning af lagen d. 12 mars 1886. Sthlm 1886. (NJA II 1886. Bil.)
- RHYNE, C. S., *Aviation accident law. A complete collection and analysis of all reported court decisions involving aircraft accidents together with a reference to legislation and international conventions which have application in this field.* Wash. 1947.
- RODHE, K., Om begreppet vårdslöshet. Några reflexioner med syftning särskilt på kontraktsförhållanden. (SvJT 1952 s. 696 ff.)
- RODIÈRE, R., *La responsabilité civile.* Paris 1952. (Ur Beudant, Ch., Cours de droit civil français. T. 9 bis. 2. éd.)
- , Sur la présomption de responsabilité du fait des choses inanimées. (Sa force et sa nature.) (Le droit privé français au milieu du XX^e siècle. Etudes offertes à Georges Ripert. T. 2. Paris 1950. S. 188 ff.)
- SATZ, M., Et Par nyere Ændringer i engelsk Erstatningsret. (UfR 1946 B s. 210 ff.)

- SAVATIER, R., *Traité de la responsabilité civile en droit français civil, administratif, professionnel, procédural*. Préface de G. RIPERT. T. 2. 2. éd. Paris 1951.
- SCHMIDT, F., *Faran och försäkringsfallet. En försäkringsrättslig studie*. Lund 1943. (Skrifter utg. av Juridiska fakulteten i Lund. 4.)
- , *Föreläsningar i sjörätt*. Lund 1944. *Cit.* SCHMIDT, *Sjörätt*.
- , *Kollektiv arbetsrätt*. 2. uppl. Sthlm 1951.
- SHAWCROSS, C. N., BEAUMONT, K. M., & BROWNE, P. R. E., *Shawcross and Beaumont on air law*. 2. ed. by C. N. SHAWCROSS, K. M. BEAUMONT and P. R. E. BROWNE assisted by A. R. PATERSON and R. S. KINSEY. Lond. 1951.
- SIEGWART, A., se TUHR, A. VON.
- SMITH, Y. B., se *Cases and materials on torts . . .* (ovan under 2).
- STANG, F., *Skade voldt av flere*. Kra 1918. (Stang F., *Fra spredte retsfelter* 2.) *Cit.* STANG.
- STARK, E. W., *Beitrag zur Theorie der Entlastungsgründe im Haftpflichtrecht (Höhere Gewalt, Selbst- und Drittverschulden)*. Diss. Aarau 1946. (Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft. N. F. H. 122.)
- STENBECK, E., *Ny lagstiftning rörande skadestånd vid automobilsammansötningar*. (SvJT 1934 s. 273 ff.)
- , *Om skadeståndsskyldighet och jämkning i skadestånd vid sammansötning mellan automobiler*. (SvJT 1928 s. 520 ff.)
- STENELID, G., *Vägtrafikants rätt vid halka*. Ystad 1953.
- STERZEL, F., *Bidrag till läran om bedrägeribrottet*. Akad. afh. Upps. 1919. (Uppsala universitets årsskrift. 1919. Juridik. 1.)
- STRAHL, I., [Anm. av] G. A. Hoel. *Risiko og ansvar . . .* (SvJT 1931 s. 609 ff.)
- , *Om jämkning i ersättning för skada å automobil*. (SvJT 1927 s. 466 ff.)
- , *Till frågan om skadeståndsskyldighet för barn*. (Festskrift til Henry Ussing. Khvn 1951. S. 495 ff.)
- , se även SOU 1950: 16 (ovan under 2).
- STRÖMBERG, H., *Om rättsförhållandet mellan offentliga anstalter och deras nyttjare*. Akad. avh. Lund 1949. (Skrifter utg. av Juridiska fakulteten i Lund. 10.)
- TAXELL, L. E., *Till frågan om den skadelidandes medverkan i utomobligatoriskt skadeförorsakande*. (FJFT 1944 s. 367 ff.)
- THORNSTEDT, H., *Om företagaransvar. Studier i specialstraffrätt*. Akad. avh. Sthlm 1948.
- TRAEGER, L., *Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht. Zugleich ein Beitrag zur Auslegung des B. G. B. Marb.* 1904.
- TUHR, A. VON, *Allgemeiner Teil des schweizerischen Obligationenrechts*. Halbbd 1. 2. erg. Aufl. hrsg. von A. SIEGWART. Zürich 1942.
- USSING, H., [Anm. av] F. Stang: *Skade voldt av flere . . .* (SvJT 1918 s. 275 ff.)
- , *Dansk Obligationsret. Almindelig Del. 3. Udg.* Khvn 1946.
- , *Erstatningsret*. [Nyt optryk.] Khvn 1947. *Cit.* USSING.
- , *Nordisk lovgivning om erstatning for skade voldt ved brug af motor-køretøjer. Foredrag . . .* (NFT 1953 s. 219 ff.)
- , *Skade på slet funderet ejendom*. (UfR 1950 B s. 257 ff.)

- USSING, H., se även Nordisk lovgivning . . . (ovan under 2).
- VAHLÉN, L., Formkravet vid fastighetsköp. Särskilt dess inverkan på regler om förutsättningar och fel. Akad. avh. Sthlm 1951.
- WALDKIRCH, H. VON, Kausalhaftung und Kausalität im Verkehr. (Zeitschrift für schweizerisches Recht 1943 s. 25 ff.)
- WALIN, G., Allmänna hyreslagen m. m. Med förklarande anmärkningar. Sthlm 1949.
- WELAMSON, L. Om anslutningsvad och reformatio in pejus. Sthlm [1953]. (Institutet för rättsvetenskaplig forskning. [3.]
- WENDT, O., Eigenes Verschulden. (IhJB 31, 1892, s. 137 ff.)
- WIBERG, A., Anteckningar om svensk och norsk skadeståndsrätt. (TfR 1943 s. 121 ff.)
- WIKANDER, H., Lag om befordran med luftfartyg. Med förklaringar ur autentiska källor samt hänvisningar och sakregister utg. Sthlm 1939. (Ur NJA II 1938.)
- , Om tullverkets ansvarighet för gods i dess vård m. m. Juridisk undersökning verkställd i enlighet med Kungl. Generaltullstyrelsens hemställen i underdånigt utlåtande, II S. 261, över tullkommissionens betänkanden. Tr. som manuskript. Sthlm 1939. *Cit.* WIKANDER, Tullverkets ansvarighet.
- , se även FLODIN, J., & WIKANDER, H.
- WILBURG, W., Zur Lehre von der Vorteilsausgleichung. (IhJb 82, 1932, s. 51 ff.)
- WILLIAMS, G. L., Joint torts and contributory negligence. A study of concurrent fault in Great Britain, Ireland and the common-law Dominions. Lond. 1951. *Cit.* WILLIAMS.
- VINDING KRUSE, FR., se KRUSE, FR. VINDING.
- WINROTH, A. [O.], Strödda uppsatser. 4. Liten uppl. Skadegörelse i utomobligatoriska rättsförhållanden. Lund 1895. *Cit.* WINROTH, Skadegörelse.
- , Strödda uppsatser. 4. Om skadestånd. 2. omarb. och tillökta uppl. Ups. 1907. *Cit.* WINROTH.
- ÖHLÉN, E., Om ersättning för skada, tillfogad arbetare genom bristfälliga skyddsanordningar. (SvJT 1946 s. 241 ff.)
- ÖSTBERG, O., En jämkningsfråga. (SvJT 1947 s. 298 f.)
- ØVERGAARD, J., Norsk erstatningsrett. 2. utg. Oslo 1951.
- , Om skyldbedomelsen etter den alminnelige erstatningsregel. (TfR 1940 s. 59 ff.)

CITERADE SVENSKA LAGAR OCH FÖRFATTNINGAR

1734 års lag

ärvdabalken (u p p h ä v d) 22
kap. 1 § s. 37
byggningabalken 22 kap. 7 och
8 §§ s. 76, 141
handelsbalken 12 kap. 2 § s.
36—37
missgärningsbalken (u p p-
h ä v d) 28 kap. 5 § s. 61

Strafflagen 16 februari 1864

3 kap. 1, 2—7 §§ s. 63
6 kap. 1 § s. 13, 26, 32, 36,
48, 53, 54, 55, 61, 62,
83, 84, 85, 86, 99, 108,
122, 123, 127, 134, 138
2 § s. 83, 85
4 § s. 51, 83, 85
5 § s. 62, 63
6 § s. 25, 35, 51, 57,
156, 157
14 kap. 3 § s. 61
21 kap. 7 § s. 60
11 § s. 60
22 kap. 4 § s. 60
7 § s. 60
10 § s. 60

Kungl. ordningsstadga 24 mars 1868 för rikets städer

5 § s. 167

KF 16 maj 1884 angående patent

19 § s. 63

Lagen 12 mars 1886 angående an- svarighet för skada i följd av järnvägs drift (järnvägsskadela- gen)

2 § s. 30, 83, 123, 138
3 § s. 83, 106, 191

5 § s. 76, 88, 93, 110, 111,
120, 141, 145, 176, 184
6 § s. 30, 76, 84, 85, 88, 108,
120, 122, 123, 138, 141,
144, 176, 187
11 § s. 117

Lagen 12 mars 1886 angående er- sättning av allmänna medel åt oskyldigt häktade eller dömda (u p p h ä v d)

1 § s. 104, 105
2 § s. 104, 105

Sjölagen 12 juni 1891

8 § s. 118, 119, 142
59 § s. 51, 117
220 § s. 38, 48, 52, 118, 119,
135, 189

Lagen 28 juni 1895 om handelsbolag och enkla bolag (handelsbolagsla- gen)

19 § s. 118

Lagen 5 juli 1901 angående ersätt- ning för skada till följd av olycks- fall i arbete (u p p h ä v d)

27 § s. 106

Lagen 27 juni 1902 om elektriska anläggningar (el-lagen)

4 § s. 74, 76, 108, 146
6 § s. 49, 76, 119, 146, 171,
189
7 § s. 107, 108
8 § s. 83, 108
9 § s. 110
12 § s. 117

- Lagen 20 juni 1905 om köp och byte av lös egendom (köplagen)*
53 § s. 37
- Lagen 8 juni 1906 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (u p p h ä v d)*
2 § s. 85
- Lagen 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom*
3 kap. 10 § (u p p h ä v d) s. 90
Se vidare hyreslagen 22 juni 1939.
- Lagen 11 juni 1915 om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (avtalslagen)*
25 § s. 94
36 § s. 49
- Lagen 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete (olycksfallsförsäkringslagen)*
12 § s. 123
25 § s. 96, 107
36 § s. 106
- Lagen 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilskadelagen)*
2 § s. 57, 87, 90, 94, 96, 97, 121, 122, 123, 133, 138, 151, 156, 157, 158, 162, 164, 167, 171, 186, 188, 191
4 § (u p p h ä v d) s. 85
5 § s. 119, 122, 127, 128, 135, 137, 138, 143, 155, 162, 165, 171, 177, 179, 185, 186
8 § s. 85
11 § s. 88, 117, 152, 158, 182—183
- Lagen 17 juni 1916 angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*
s. 122
- Giftermålsbalken 11 juni 1920*
11 kap. 24 § s. 51
- Lagen 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart (luftfartsskadelagen)*
1 § s. 94, 97, 101, 102, 135, 142, 187, 188, 191
8 § s. 117
- Sjömanslagen 15 juni 1922 (u p p h ä v d)*
50 § s. 51
- KM:ts järnvägstrafikstadga 12 juni 1925*
80 § s. 89, 111
87 § s. 37
- Lagen 8 april 1927 om försäkringsavtal (försäkringsavtalslagen)*
18—20 §§ s. 108
25 § s. 38, 106
51 § s. 115
52 § s. 108
124 § s. 108
- Lagen 22 juni 1928 om kollektivavtal (kollektivavtalslagen)*
8 § s. 51
9 § s. 27
- Lagen 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon*
21 § s. 171
- Lagen 2 juni 1933 om ägofred (ägofredslagen)*
s. 94
47 § s. 76, 141, 168

- Lagen 9 juni 1933 om boutredning och arvskifte (boutredningslagen)*
 1 kap. 6 § s. 27
 2 kap. 18 § s. 27
 4 kap. 17 § s. 27
- KF 18 maj 1934 angående postverkets ansvarighet för försändelser och medel, som mottagits till postbefordran*
 1 § s. 111
- Lagen 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haaglagen)*
 3 § s. 92
 4 § s. 93
- Lagen 11 september 1936 om förenings- och förhandlingsrätt (förenings- och förhandlingsrättslagen)*
 24 § s. 27
- Lagen 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg (luftbefordringslagen)*
 21 § s. 89, 95, 102
- Hyseslagen 22 juni 1939 (= lagen 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom, 3 kap.)*
 11 § s. 89, 90
 13 § s. 90
 14 § s. 90
 24 § s. 90
- Rättegångsbalken 18 juli 1942*
 18 kap. 1 § s. 94
 3 § s. 94
 6 § s. 29, 94
 11 § s. 27
 31 kap. 4 § s. 29
 7 § s. 27
 54 kap. 10 § s. 163
- Lagen 30 juni 1943 om tillsyn över hundar (hundlagen)*
 s. 94, 95, 119, 187
 4 § s. 114, 167, 169
- Lagen 14 september 1944 om aktiebolag (aktiebolagslagen)*
 208 § s. 37
 209 § s. 38
 211 § s. 51
 212 § s. 27
- Lagen 13 april 1945 om ersättning i vissa fall åt oskyldigt häktade eller dömda m. fl.*
 1 § s. 105, 112
 2 § s. 104, 105
- KF 23 april 1948 om ersättning och belöning av statsmedel vid biträde åt ordningsmakten*
 1 § s. 83
- Arbetarskyddslag 3 januari 1949*
 42 § s. 27
- Föräldrabalken 10 juni 1949*
 13 kap. 9 § s. 27
- KF 2 juni 1950 om ersättning i anledning av kroppsskada, ådragen under militärtjänstgöring (militärerättningsförfattning)*
 12 § s. 107
- Lagen 1 juni 1951 om ekonomiska föreningar (föreningslagen)*
 106 § s. 38
 107 § s. 38
 108 § s. 51
- Sjömanslagen 30 juni 1952*
 50 § s. 51, 117

CITERADE SVENSKA RÄTTSFALL

NJA

1899 s. 252	120, 128	1937 s. 143	84, 123, 126, 194
1906 s. 501	120	s. 196	95, 96, 166
1908 s. 209	52, 61	s. 264	27, 62
1922 s. 154	130	s. 367	53
1925 s. 374	37	s. 570	163
1926 s. 223	47, 121	s. 624	116, 135, 142
s. 301	47, 118	1938 s. 295	47
1927 s. 72	110	s. 606	124, 130
s. 394	155	1939 s. 145	124
s. 582	108	s. 206	124, 130
s. 623	90	s. 478	163
1928 s. 65	30	A 257	53
s. 112	165	A 282	166
s. 275	127	1940 s. 123	53, 111
s. 316	95	s. 166	163
1929 s. 130	47	s. 510	53, 138
s. 487	47, 120	1941 s. 89	138, 163
s. 520	163	s. 482	45
s. 670	121, 162, 174, 194	1942 s. 555	45
1930 s. 259	29	s. 578	163, 170, 194
A 449	29, 32	s. 699	125
1931 s. 232	47, 117	1943 s. 73	129
s. 681	107	s. 213	163
s. 709	47, 118	s. 221	166
1932 s. 480	163	1944 s. 107	159
s. 546	163	s. 111	47
1933 s. 403	34, 133, 138, 162	s. 301	35, 129
s. 547	122, 126, 134, 174	s. 494	30
A 87	120	s. 580	47
1934 s. 122	127	s. 646	108
s. 543	122, 162, 194	s. 666	86
B 158	162	1945 s. 11	120
B 458	165	s. 16	120
B 702	52	s. 90	35
1935 s. 118	29	s. 295	125
1936 s. 12	34, 162	s. 438	129
s. 215	156	s. 638	46
s. 357	53	A 109	118
s. 557	110	1946 s. 407	163
s. 560	30	s. 734	95
A 368	95	s. 758	34, 95, 96

1946 A 261—62	95	1949 A 84	47
B 48	124	A 108	38, 45
B 631	47	A 129	60
B 657	47	A 136	35
1947 s. 282	62	C 89	126
s. 331	171, 174	C 241	35
s. 594	95	C 532	86
s. 692	63	1950 s. 188	39
B 165	95	s. 440	59
B 647	40	s. 506	47
B 705	44	s. 550	110
B 870	47	C 85	47
B 1067	35	C 486	47
1948 s. 134	47	C 703	35
s. 182	57, 84, 85, 108, 155	C 757	126, 129
s. 259	157	1951 s. 68	115
s. 346	53	s. 79	58
s. 510	52	s. 130	93
A 54	30	s. 550	57, 114, 194
1949 s. 106	35	C 165	34
s. 171	57, 156	1952 s. 573	35, 125
s. 245	30	A 44	57, 166
s. 357	34	1953 s. 144	164, 181, 194
s. 460	47	s. 191	37
s. 660	47	A 10	157
A 38	47	C 267	163

SvJT

1927 Rf s. 2	127	1950 s. 200	53, 137
1933 Rf s. 43	118	s. 262	95
1942 Rf s. 3	90, 125	1951 s. 496	157
1945 Rf s. 26	95	1953 Rf s. 8	167
1946 Rf s. 54	127, 129, 130	Rf s. 11	129
Rf s. 99	166		
1949 s. 263	57, 168, 194		
s. 265	87		

FFR

(Citeras icke i fråga om rättsfall, vilka även återfinnas i referatavdelningen av NJA eller SvJT.)

1940 s. 247	138	1946 s. 24 = NJA 1946 B 48
1942 s. 271	47	s. 165 = NJA 1946 B 631
1944 s. 341	35	s. 185 = NJA 1946 B 657
s. 349	41	1947 s. 112 = NJA 1947 B 165

1947 s. 183 = NJA 1947 B 647	1950 s. 8 = NJA 1950 C 85
s. 200 = NJA 1947 B 705	s. 85 = NJA 1950 C 486
s. 220 = NJA 1947 B 870	s. 131 = NJA 1950 C 703
s. 286 = NJA 1947 B 1067	s. 153 = NJA 1950 C 757
s. 364 95	s. 198 47
1948 s. 74 = NJA 1948 A 54	s. 212 159
1949 s. 83 = NJA 1949 C 241	s. 235 47
s. 93 = NJA 1949 A 38	s. 238 29, 34, 52
s. 161 = NJA 1949 C 532	s. 252 95
s. 181 = NJA 1949 A 84	s. 269 53, 91
s. 228 = NJA 1949 A 108	1951 s. 53 = NJA 1951 C 165
s. 264 = NJA 1949 A 129	s. 195 47, 118
s. 276 = NJA 1949 A 136	s. 209 35
s. 303 87	s. 212 29
	s. 224 26, 35

TR

1935 nr 50 127, 130	1937 nr 6 123, 129
---------------------------	--------------------------

Otryckta rättsfall

KM:ts dom 23/6 1953..... 120	Svea HovR:s dom 7/6 1950.. 126
Svea HovR:s dom 22/4 1950	Svea HovR:s dom 11/5 1951. 51
..... 34, 53, 139	Svea HovR:s dom 12/2 1953. 120

SAKREGISTER

- Alternativ lagkonkurrens 148
 Anspruchskonkurrenz 148
 ansvarstypen, bestämning av 56 ff.
 ansvarstyper 71 ff.
 arbetstagares medvållande 40, 41, 106 f.
- barns skadeståndsskyldighet 35
 bilägares ansvar, då han skadas av sin egen, vid skadetillfället av annan person framförda bil 166
 bortfraktares ansvarsfrihet 119
- concursum actionum 148
 culpa lata, se grovt vållande
 culpakompensation 13, 154
 culpa levis, se vållande
 culpa levissima, ansvarsfrihet vid 38
 cyklists medvållande 39
 cyklists vårdslöshet 39, 50, 91
- efterföljande medverkan 34
 ekonomiska förhållanden, hänsynstagande till parternas 51
 emballagebrist, dold 111
- faktisk villfarelse 35
 fareneutralisation 150, 154
 fingerat vållande 69
 fullt strikt ansvar, innebörden av 73
 föregående medverkan 34
 företagansvar 72 f.
 förpackning, se emballagebrist, dold
 försäkringens betydelse för medverkansreglerna 80 f., 194 f.
- genomsnittsindivid, individuella avvikelser från 35
 Gesetzeskonkurrenz 148
 grov culpa, se grovt vållande
- grovt medvållande 37, 41, 107, 108
 grovt vållande 37, 141 f.
 »grunderna för» viss ansvarsregel, jämkning enligt 121, 122, 123, 130, 133, 138, 142, 156 f., 158, 162 f., 164, 167, 169
 grävning vid tomtgräns 110
- Haftungskollision (ohne Verschuldensbeteiligung) 147
 helt strikt ansvar, se fullt strikt ansvar
 hundägare, jämkning vid medverkan 114, 166 f., 168 f., 194
 husägares medvållande 110
- icke-culpös medverkan, se skärpt ansvar för medverkan
 identifikation
 innebörden av 114 ff.
 identifikation sker mellan
 bilägare — bilförare 117, 119
 elektrisk anläggnings innehavare — den som utför eller sköter anläggningen 119
 flygplansägare — flygplansförare 142
 föräldrar — barn 125
 järnväg — dess personal 124, 125
 lastägare — fartygsbefälhavare m. fl. 119
 redare för bogserat fartyg — bogserare 124
 ägare av fastighet invid järnväg — tredje män 120
- identifikation sker icke mellan
 bilförare — bilpassagerare 118
 föräldrar — barn 125
 identifikationsprincipen, ifrågasatt tillämpning därav vid presumerat medvållande av de underordnade 157 f.

Anm. Sakregistret, vilket utarbetats av förste byråsekreteraren, jur. kand. Olle Broström, har blott det begränsade syftet att komplettera lagregistret och innehållsförteckningen.

- imputabilitet 35
 invertering av skadegörare och medverkande 110 f.

 jämningskvot 52 f., 98
 jämningsmetoder 48 ff.

 kausalitetsbedömanden, uppdelning av skadeeffekten med hjälp av 28 ff., 31 f.
 Klagenkonkurrenz, se alternativ lagkonkurrens
 kollision, se sammanstötning
 Kollision Haftpflichtiger unter sich 147
 Kollision von Forderungsrechten 148
 Kollision von Gefährdungshaftungen 148
 Konkurrenz mehrer Erfolgshaftungen 148
 kumulativ lagkonkurrens 148
 kumulering av jämningsregler 57

 medveten medverkan 34
 medvållande
 innebörden av 34 f.
 dess relation till vållandet 48 ff., 98
 medverkan, innebörden av 34
 medverkansreglernas förhållande till straffrättsliga medverkansregler 61 ff.

 nödhandling 42

 obehörig vinst 42, 51
 omedveten medverkan 34

 plankorsningsolyckor 120 ff., 138, 139, 162, 163, 194 f.
 presumtionsansvar, innebörden av 73
 principalansvar, innebörden av 72

 rattfylleri, jämkning av skadestånd till bilpassagerare vid 52
 rent strikt ansvar, se fullt strikt ansvar
 räddningsåtgärder 42
 rättsvillfarelse 35

 samtycke av den skadelidande 57 ff.
 sammanstötning mellan
 bilar 119, 127, 128, 135, 137, 143, 155 f., 161 f., 165 f., 171, 177, 179, 185, 186, 187
 bil och culpaansvarig vägtrafikanter 151 f., 156 ff.
 bil och järnväg, se plankorsningsolyckor
 bil och luftfartyg 140, 166
 fartyg 118 f., 124, 130, 189
 fartyg och luftfartyg 135, 142 f.
 luftfartyg 119, 171
 samverkan mellan flera skadegörare 27 f., 61 ff., 116
 självförvållad skada 110
 skärpt ansvar, innebörden av 69 ff.
 skärpt ansvar för medverkan, innebörden av 74, 113, 144 ff.
 sprängning 110
 strikt ansvar, se skärpt ansvar

 vinst, se obehörig vinst
 vållande 35 ff., 50
 vägbanan, dolda faror på 161
 väghållares ansvar 163 ff., 170









