

Juridiska Institutionen  
Handelshögskolan vid  
Göteborgs Universitet



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

**Sjötransportörens ansvar för sakskador på annat än den transporterade egendomen,  
vid avtal om styckegodstransport.**

Tillämpade studier 30 poäng  
HT 2007  
Michele Fara  
Handledare:  
Professor Christina Ramberg

# Innehåll

<b>1</b>	<b>INTRODUKTION</b>	<b>3</b>
1.1	INLEDNING OCH SYFTE	3
1.2	DISPOSITION OCH AVGRÄNSNINGAR	4
1.3	METODFRÅGOR	5
1.3.1	<i>Allmänt</i>	5
1.3.2	<i>Material</i>	7
<b>2.</b>	<b>DEN ALLMÄNNA AVTALS RÄTTEN OCH TRANSPORTAVTALET</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR ENLIGT SJÖLAGEN 13 KAP.</b>	<b>10</b>
3.1	INLEDNING	10
3.1.1	<i>Terminologi</i>	10
3.1.1.1	<b>Skadebegrepp</b>	12
3.1.2	<i>Från Haag till 13 kap. sjölagen; bakgrunden i korthet</i>	14
3.2	TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR – HUVUDDRAGEN	16
3.2.1	<i>Vårdansvaret</i>	17
3.2.2	<i>Dröjsmål-, uppgifts- och utlämningsansvaret</i>	19
3.2.2.1	<b>Dröjsmål</b>	19
3.2.2.2	<b>Uppgifter</b>	20
3.2.2.3	<b>Utlämnning</b>	24
<b>4</b>	<b>TRANSPORTÖRENS ANSVAR FÖR SAKSKADOR PÅ ANNAT ÄN DEN TRANSPORTERADE EGENDOMEN</b>	<b>25</b>
4.1	UTREDNING	25
4.1.1	<i>Ansvarsregeln</i>	25
4.1.2	<i>Ansvarsperioden</i>	28
4.1.3	<i>Beräkningsregeln</i>	30
4.1.3.1	<b>Tillkomst och motiv</b>	30
A.	Begynnelsen	30
B.	Efter 1973 års sjölagsändringar	33
C.	Efter 1994 års sjölagsändringar	34
4.1.3.2	<b>Utvecklingen i praxis och doktrin</b>	36
A.	Praxis	36
B.	Doktrin	42
4.1.4	<i>Begränsningsregeln</i>	45
4.1.5	<i>Dröjsmålsregeln</i>	48
4.2	SAMMANFATTNING	49
4.3	ARGUMENT	49
4.3.1	<i>Rättsläget är oklart</i>	50
4.3.2	<i>Historiska faktorer och subjektiv lagtolkning</i>	51
4.3.2.1	<b>Beräkningsregeln är en ”foreseeability”-regel</b>	52
A.	Kort om ”foreseeability”	52
B.	Beräkningsregeln	54
4.3.3	<i>Systemargument och konsekvensorienterade (funktionella) argument</i>	57
4.3.3.1	<b>Bara en beräkningsregel för godsskador</b>	58
A.	Inget konstigt med att speciella skadevärderingsregler saknas	59
B.	Systeminkonsekvens utan rättspolitiska skäl	60
C.	Konsekvenser av att beräkningsregeln inte avskär ansvaret för följdskador	62
D.	Konsekvenser av att beräkningsregeln avskär ansvaret för följdskador	63
<b>5</b>	<b>UTBLICK</b>	<b>66</b>
	<b>KÄLLOR OCH LITTERATUR</b>	<b>69</b>

”När traditionella avtalsläror förs ned på transportindustrins praktiska plan uppkommer onekligen vissa störningar i sådana tankesätt, som brukar uppfattas som säkra utgångspunkter för juridisk argumentation. Detta är inget att förundra sig över i en föränderlig värld.”

*Kurt Grönfors<sup>1</sup>*

## **1            Introduktion**

### **1.1           Inledning och syfte**

Att gods som transporteras till sjöss utsätts för många risker är närmast ett sjörättsligt axiom. Sjötransporten har traditionellt betraktats som ett ”gemensamt äventyr” för de inblandade parterna – ett synsätt som än idag präglar vissa aspekter av transportörens ansvar för godset. Att riskfördelning är ”the hallmark of maritime law”<sup>2</sup> är således en naturlig utgångspunkt. Riskfördelningen mellan transportören och transportkunden när det gäller skador på godset, har särskilt under 1900-talet, utvecklats efter ett relativt fast men säreget mönster.

Utöver att godset som sådant utsätts för många risker under transport, kan godsskadorna som inträffar därvidlag få olika följdverkningar. Godset kan under transport erhålla skadebringande egenskaper som sedermera orsakar andra saksador på transportkundens egendom. Olja som kontamineras under transport kan orsaka omfattande skador på de motorer eller maskiner i vilka den senare används. Råmaterial som förorenas eller skadas på annat sätt kan omintetgöra transportkundens förädlade produkter. Maskiner som transporteras och skadas kan förstöra den egendom på vilken de arbetar eller framställa värdelösa produkter etc. Att skadorna ifråga kan bli mycket omfattande, är inte heller svårt att föreställa sig. Vem skall då bära risken för dessa skador, när godset erhållit de skadebringande egenskaperna p.g.a. av att transportören brustit i sin vårdplikt och därmed begått ett avtalsbrott? Skall transportören med hänsyn till den särskilda riskfördelningen särbehandlas härvidlag – i förhållande till det skadeståndsansvar för de berörda skadorna som kan åligga naturagäldenärer i andra kontraktstyper?

Huruvida transportkunden med stöd i 13 kap. sjölagen kan kräva ersättning av styckegodstransportören för saksador på annat än den transporterande egendomen, är inte klart. Lagtexten ger inget entydigt svar på frågan. Likaledes behandlas spörsmålet på ett allt annat än otvetydigt sätt i förarbeten, rättspraxis och doktrin. Syftet med denna uppsats är således att utreda om, och i så fall under vilka förutsättningar transportkunden kan kräva transportören på sådant skadestånd med stöd i sjölagen.

---

<sup>1</sup> Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993, s. 9 f.

<sup>2</sup> Ramberg, J, The Law of Transport Operators, 2005, s. 37.

Denna inledning avslutas med en anekdot från ett internationellt transporträttsligt colloquium som ägde rum i Swansea, Wales, sommaren 2007, där några av de ledande sjörättsjuristerna i världen deltog. Jag fick under en te-paus tillfälle att berätta för några av de deltagande att jag höll på att utreda styckegodstransportörens ansvar för en viss typ av följdskada. En belgisk sjörättsadvokat tittade bestört på mig och uttryckte på bästa fransk-engelska: "I can give you some advice. You should stop immediately, and write about something else, because it's a known fact that there is no liability for consequential loss in the Hauge-Visby rules." Vi tittade på varandra, och sedan över bordet på en engelsk sjörättsadvokat (som hade rikligt med bokstäver efter sitt namn). Engelsen gjorde en paus, och sade sedan: "Some questions are deemed to be asked in general, however answered only, in particular".

## 1.2 Disposition och avgränsningar

I avsnitt 2 sägs några generella ord om förhållandet mellan den allmänna avtalsrätten och särskilda kontraktstyper. Skälet därtill är att den för uppsatsens föremål centrala rättsfrågan rör ett problem, vars lösning ofta hämtas just från den allmänna avtalsrätten även när det gäller särskilda kontraktstyper.

Avsnitt 3 "*Transportörens skadeståndsansvar enligt 13 kap. sjölagen*" inleds med ett avsnitt om terminologi, som följs upp av en kort behandling av sjölagens bakgrund. Därefter behandlas huvuddragen av transportörens "olika" skadeståndsansvar enligt sjölagen, d.v.s. inte enbart vårdansvaret. Avsnittet om sjölagens bakgrund är nödvändigt för att kunna förstå den senare följande utredningen av rättsreglerna. Många regler i sjölagens 13 kap. är resultatet av politiska kompromisser från internationella förhandlingar, där de olika konventionerna som ligger till grund för 13 kap. förhandlats fram. Denna bakgrund kan i vissa fall förklara annars till synes märkliga drag hos sjölagen. Vidare tvingas man ofta följa förarbetena betydligt längre tillbaka i tiden än till 1994, då sjölagen fick sin nuvarande utformning, när man söker motivet till olika regler. Avsnittet om huvuddragen av transportörens skadeståndsansvar ges för att förmedla en bild av den grundläggande systematiken eller strukturen av transportörens ansvar, vilket senare har betydelse vid tolkning av enskilda regler. Behandlingen av huvuddragen är mot bakgrund av angivet syfte emellertid inte särskilt omfattande.

I avsnitt 4 utreds "*Transportörens ansvar för saksador på annat än den transporterade egendomen*". Behandlingen är disponerad på så vis att ett antal regler i 13 kap. sjölagen, som på ett eller annat sätt kan tänkas ge ledning i den aktuella rättsfrågan, behandlas i olika underavsnitt. Efter att dessa regler och andra därtill knutna rättskällor har utretts, följer ett avsnitt med rubriken "*Argument*" (avsnitt 4.3). I detta avsnitt presenteras de argument som framkommit i utredningen i en annan

systematisk ordning. I syfte att få en bättre struktur delas de därvid in i kategorier av olika argument, som grovt skisserat kan sägas bygga på olika tolkningsmodeller. Avslutningsvis ges en utblick över med rättsfrågan sammanhängande spørsmål.

Vad som behandlas är alltså styckegodstransportörens tvingande ansvar enligt sjölagens 13 kap. I uppsatsen utreds således inte dennes eventuella utomobligatoriska skadeståndsansvar för skadetyper ifråga. Att det finns risk för att transportören bär ett sådant ansvar, samt att det eventuellt är obegränsat, berörs emellertid argumentationsvis på slutet. Varför det är just avtal om styckegodstransport som behandlas – skadetyper kan ju tänkas uppkomma i andra sjötransporträttsliga avtalskonstruktioner – beror framförallt på att skadeståndsansvaret vid styckegodstransport är tvingande till transportörens nackdel. Denne kan således inte med giltig verkan mot transportkundens bestridande friskriva sig från ansvaret.

Skälet till att det är just sakskador på annat än den transporterade egendom som utreds, har att göra med det ursprungliga syftet med den utredning som förevarande uppsats bygger på. Detta var att jämföra de allmänna förmögenhetsrättsliga principerna om produktansvar mellan kommersiella parter som har utvecklats i rättspraxis, med olika tvingade skadeståndsansvar i transporträtten, och sedermera utreda problem som uppstår när systemen kolliderar. Det skall emellertid påpekas att det mesta som framkommer i denna uppsats har relevans för samtliga s.k. indirekta skador eller följdskador, eftersom sjölagen inte gör någon skillnad mellan dessa, eller ens befattar sig med någon av dem.

Utgångspunkten genom hela uppsatsen är svensk rätt och därmed även i stor utsträckning övrig nordisk rätt, eftersom sjölagarna är samnordiska. Helt utan internationella hänsyn torde sjö- och transporträtten aldrig vara, i synnerhet inte 13 kap. som bygger på internationella konventioner. Uppsatsen kan emellertid inte sägas ha några komparativa ambitioner, utan i de relativt få fall utomnordisk rätt beaktas är det för tolkning av svenska konventionsgrundande regler.

## **1.3 Metodfrågor**

### *1.3.1 Allmänt*

Med hänsyn till uppsatsens syfte och det centrala problemets karaktär av en rättsfråga, blir den metodologiska grundsynen i uppsatsen följaktligen rättsdogmatisk. Härmed skall inte förstås en metod som syftar till en beskrivning av ”gällande rätt”, utan med ”rättsdogmatik” avses här främst en anvisning om metodens initiala förhållningssätt till rättskällorna. Det sagda hänger även samman med att uppsatsens syfte i första hand inte är att utreda hur rättsfrågan *bör* lösas. En annan sak är att gränsen mellan varat och börat tenderar att suddas ut när rättsfråga är oklar.

Inom ramen för det utrymme rättsdogmatiken traditionellt ger, intas emellertid ett brett förhållningssätt. Förklaringen därtill är delvis att den tillämpade metod som används är pluralistisk, och i sin helhet sammanvägande.<sup>3</sup> Den tillämpade metoden som sådan följer i sin tur av att framställningens bakomliggande syn på rätten, vad just rättsdogmatiken beträffar, är att den svenska förmögenhetsrätten trots sin fragmentariska struktur, skall betraktas som ett sammanhängande system präglat av en strävan efter enhetlighet. Det är ett synsätt som möter särskilt stora utmaningar på sjö- och transporträttens område; själva Haag-Visby-systemets inneboende natur har beskrivits vara *sui generis*.<sup>4</sup>

Metoden har vidare anpassats till ambitionen och systematiken i framställningens olika nivåer. Sålunda blir framställningen i avsnitt 3 i princip rent deskriptiv, och bygger i huvudsak på sena förarbeten och på hur problemen behandlas i allmän sjö- och transporträttslig litteratur. I den mån någonting är av mer kontroversiell natur, nämns detta i fotnoterna. Utredningen i avsnitt 4 innehåller med nödvändighet viss deskription, men är såväl djupare som bredare i analysen av rättskällorna, och har även inslag av kritisk dekonstruktion. Utredningen har genomförts med ett systematiskt och till viss del induktivt förhållningssätt, eftersom normer som formellt inte reglerar den aktuella rättsfrågan också har undersökts. Som ett exempel därvidlag kan nämnas att dröjsmålsansvaret undersökts i syfte att utröna om slutsatser därifrån kan dras som har bäring på transportörens skadeståndsansvar vid brott mot vårdplikten. I presentationen av argumenten (avsnitt 4.3) når metoden och framställningen sin slutliga nivå. I denna sammanvägs och utvecklas argumenten efter i huvudsak två linjer. Den ena tar utgångspunkt i historiska förklaringar, förarbeten och subjektiv lagtolkning, under det att den andra är systeminriktad och konsekvensorienterad eller funktionell.<sup>5</sup> I avsnittet förklaras att kategoriseringen i och för sig är godtycklig, men att den förhoppningsvis skall bidra till en bättre struktur av argumentationsutrymmet. Valet av struktur medför emellertid att vissa argument kanske faller bort, och att de som presteras och utvecklas oundvikligen präglas av viss subjektivitet. Det sagda torde dock alltid vara oundvikligt vid argumentation i en rättsfråga. Reservation görs också, vad avser de funktionella argumenten, för att några rättsekonomiska eller

---

<sup>3</sup> Med pluralistisk och sammanvägande avses här att inga faktorer eller aspekter ges någon speciell prioritet i förväg på basis enbart av sin särskilda egenskap, vare sig det rör sig om rättssäkerhet, språk, logik, ändamål, rationalitet, historiska förklaringar, rättvisa, systematik, funktioner etc. Utredningen företas istället tämligen förutsättningslöst, och de faktorer som framträder sammanvägs och ges därmed betydelse i relativt hänseende. Denna metod må vara till viss del influerad av, men skall ändå inte anses jämförlig med, den av Friedrich Carl von Savigny utvecklade sammanvägande metoden, eller Hellners variant därav, eftersom stora avvikelser därifrån framträder. Se Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, Peczenik, Vad är Rätt?, 1995, s. 375 ff och Strömholm, Rätt, 1996, s. 428 ff.

<sup>4</sup> Honka, New carriage of goods by sea, 1997, s. 67. Jfr Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 182 ff., Hellner, Sjörätten och den allmänna kontraktsrätten, Festskrift till Sandström, 1997, s. 169 ff., och Gorton, Sjöhävning – hur särskild är den särskilda kontraktsrätten?, Festskrift till Birger Stuevold Lassen, 1997, s. 369 ff.

<sup>5</sup> Metoderna i dessa delar beskrivs utförligare i de berörda avsnitten.

rättssociologiska undersökningar inte företagits, varvid någon verifierbar fakta inte kunnat användas.

### 1.3.2 *Material*

Förarbetena till sjölagen har undersökts relativt ingående vid tolkningen av de olika rättsreglerna. Som kort berördes ovan är sjölagen en ganska speciell lagstiftningsprodukt, vars förarbeten i stora delar bygger på vad som behandlats vid de olika diplomatiska konferenserna från olika decennier, vilket får till följd att det finns en del tydliga luckor däri. Det förekommer också att man i senare motiv upprepar uttalanden från tidigare förarbeten men med olika modifikationer eller med utelämnande av vissa delar, och ibland ändock tillsammans med lokutionen ”ingen ändring i sak åsyftas”. Det kan röra sig om uttalanden som för det fall de skall anses relevanta, är mycket betydande för transportörens ansvar, i vissa fall avgörande. Det sagda innebär att det uppstår problem med att avgöra vilka uttalanden som skall tillmätas betydelse. Dessa metodproblem uppmärksammas i framställningen.

Svensk rättspraxis på området är allt annat än rikhaltig. Det finns dock ett och annat nordiskt avgörande som berör frågan, i synnerhet ett från norska Høyesterett, och som sålunda behandlas i uppsatsen. Eftersom de svenska, norska, danska och finska sjölagarna är samnordiska och rättsfall från övriga Norden återopas kontinuerligt i svenska domstolar, så tillmäts källor från övriga Norden stor betydelse.

När det gäller övrigt utländskt material används detta inte i någon högre utsträckning, eftersom uppsatsen, som ovan nämdes, inte kan sägas ha någon komparativ ambition. En annan sak är att rättuppfattningen i andra länder, särskilt de stora sjöfartsnationerna, kan vara av betydelse vid tolkningen av svenska regler som bygger på internationella konventioner.<sup>6</sup> Härav konsulteras engelsk rättspraxis och litteratur i sådana tolkningsfrågor.

## 2. **Den allmänna avtalsrätten och transportavtalet**

När man utreder rättsfrågor kring en särskild kontraktstyp, såsom transportavtalet, ställs man ofrånkomligen inför problem vars lösningar inte står att finna uttryckligen i lagtext, eller i rättspraxis. Därvid finns det flera olika metoder att lösa problemen. En sådan är att konsultera den allmänna avtalsrätten, för att se om och i så fall hur problemen hanteras där. Det sagda kan låta tämligen enkelt, men hur problemen i skärningspunkten mellan allmänna avtalsrätten och

---

<sup>6</sup> Jfr NJA 1954 s. 573 *Mimona*, NJA 1955 s. 661 *Margret Johnson* och Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 10.

särskilda kontraktstyper hanteras, är många gånger varken enkelt eller okontroversiellt. Mot bakgrund av den här uppsatsens föremål, är några korta ord om dessa normsystem och spörsmål därför påkallade.

När det gäller frågan om den allmänna avtalsrättens innehåll, bör distans till att börja med tas från den i tid och otid förekommande uppfattningen om att med ”allmän avtalsrätt” skall förstås avtalslagen<sup>7</sup>, med närmaste omnejd.<sup>8</sup> Detta betraktelsesätt är inte bara för snävt, utan också missvisande vad gäller den allmänna avtalsrättens funktion. Att det allmänna och det särskilda skulle vara klart avgränsade från varandra är också något som måste tas avstånd ifrån. Grönfors har bildmässigt beskrivit den allmänna avtalsrätten som en heltäckningsmatta, på vilken cirkelformade tygbitar finns utkastade som symboliserar normkomplex för olika särskilda kontraktstyper.<sup>9</sup> Bilden är tredimensionell. I cirkeln för t.ex. köpeavtalet finner man lösningar på de allra flesta problem som kan uppstå inom ramen för kontraktstypen ifråga. Så är dock inte alltid fallet och då kan lösningen kanske finnas i den underliggande heltäckningsmattan, eller kanske i en närbelägen cirkel rörande t.ex. tillverkningsavtal.

Grönfors enkla och träffande bild till trots, uppkommer frågor om vad som mer specifikt skall anses utgöra allmän avtalsrätt respektive en särskild kontraktstyp, och framförallt hur dessa samverkar. På dessa frågor är det givetvis svårt att ge generella svar. Det torde emellertid vara både systematiskt motiverat och okontroversiellt att till den allmänna avtalsrätten föra, utöver avtalslagen, *sådana lösningar på problem som är gemensamma för alla eller en mycket stor del av de olika på marknaden förekommande kontraktstyperna*. Notera att det är de gemensamma *problemen* som är styrande. Enkla exempel därvidlag är principerna för hur avtal skall tolkas eller hur skadestånd till följd av avtalsbrott skall beräknas. I den mån ett allmängiltigt problem är reglerat av tillämplig speciallag, vilket många gånger kan vara fallet med skadeståndsberäkningen, får denna som *huvudregel* ta över i enlighet med principen om *lex specialis*.<sup>10</sup> Det faktum att den allmänna avtalsrätten till största del är okodifierad och utgörs av just principer och allmänna rättsgrundsatser, anges ofta vara ett problem. Det kan dock anföras att det ligger i sakens natur att ju mer allmängiltig en norm är, desto vagare måste den bli och desto svårare är det att kodifiera den på ett ändamålsenligt sätt.<sup>11</sup> Det skulle tvärtom kunna hävdas att den allmänna avtalsrättens okodifierade karaktär medför att den får flexibiliteten som krävs för att kunna fylla sin funktion och hantera ett så stort och mångfacetterat problemfält som den tar sikte på. Hur

---

<sup>7</sup> Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

<sup>8</sup> För liknande avståndstaganden, se Ramberg och Ramberg, Allmän avtalsrätt, 2007, s. 19 f, Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s.22, Ramberg, Ch, Kontraktstyper, 2005 s. 17 och Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 181 ff.

<sup>9</sup> Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 181 ff.

<sup>10</sup> Att normkonkurrensen inte alltid kan lösas så enkelt får jag anledning att återkomma till senare.

<sup>11</sup> Jfr Ramberg och Ramberg, Allmän avtalsrätt, 2007, s. 19 f.



sådana principer eller rättsgrundsaster uppstår, eller hur deras rättsliga legitimitet skall förklaras är en annan fråga.<sup>12</sup> En vanlig modell, i vårt praxisfattiga land utan civillagbok, för att leda principerna i bevisning, är att göra induktiva generaliseringar av ett begränsat antal rättskällor, där en central kontraktstyp som t.ex. köpeavtalet, ges stor betydelse.<sup>13</sup> Alternativt söker man åstadkomma samma sak genom analogislut av ett särskilt stadgande.<sup>14</sup>

Hur kan då särskilda kontraktstyper urskiljas? Finns det en någorlunda fullständig lagreglering av kontraktstypen ifråga, så som är fallet med exempelvis köp av lös eller fast egendom och transportavtal, blir särskiljandet tämligen naturligt.<sup>15</sup> När tillämplig lagstiftning saknas har man emellertid att undersöka om visst slag av på marknaden förekommande avtal uppvisar sådana likheter i funktionellt, praktiskt och rättsligt hänseende och ställs inför sådana likartade problem, att det finns anledning att tala om en viss kontraktstyp.<sup>16</sup> Oftast kan ett kontrakt hänföras till åtminstone någon grupp av liknande avtal, och därigenom (förhoppningsvis) bidra till viss systematisk hjälp för rättsanvändaren; att kunna placera kontraktet ifråga på en naturlig plats bland vissa cirklar på heltäckningsmattan torde i vart fall leda en i rätt riktning. Emellanåt nödgas man dock konstatera att det rör sig om ett avtal *sui generis*.<sup>17</sup>

När det gäller interaktionen mellan den allmänna avtalsrätten och de särskilda kontraktstyperna kommer man ut på betydligt osäkrare mark. Grönfors, Hellner och Gorton har

---

<sup>12</sup> Frågan behöver emellertid inte vara så kontroversiell som den många gånger framställs. På det förmögenhetsrättsliga planet förekommer en mängd normer eller snarare rättsliga (i grunden sociala) konstruktioner. Dessa konstruktioner kan ha etablerat sig på olika sätt, t.ex. genom lagstiftning, prejudikat, sedvana inom olika branscher, ansedda rättsvetenskapsmäns åsikter och arbeten eller som ett resultat av andra i samhället förekommande ekonomiska eller socio-kulturella mönster. Gemensamt för samtliga av dem är att det är våra föreställningar om deras förekomst, legitimitet, verkan och användbarhet som bekräftar och upprätthåller deras existens, och framförallt kommunikationen av dessa föreställningar bland rättsanvändarna. Härvidlag påverkas givetvis styrkan i våra föreställningar av konstruktionens ursprung, som ett moment av flera; det torde än idag vara tillräckligt för många att en lag stiftas eller att HD meddelar ett visst domslut, för att ge föreställningen om dess realitet sådan styrka att det helt enkelt får anses "gälla". Men om detta är deras förklaring, och enda förklaring, till att konstruktionen ifråga skall efterlevas eller få vissa givna konsekvenser, kan vederbörande t.ex. få svårt att förklara varför *pacta sunt servanda*. Eller vad som skall anses ha hänt om vi beslutar oss för att inte längre använda oss av exempelvis förutsettningsläran. Det sagda kan lätt ge en osäker eller tom bild av rätten, i synnerhet ur ett positivistiskt synsätt. Men till undanröjande därav kan sägas att de metafysiska tankekonstruktionerna i otaliga fall är så starkt förankrade i den "allmänna föreställningen", att de är närmast orubbliga. Och skälet till att de besitter sådan styrka torde i de allra flesta fallen vara att de till sin funktion tjänar ett på gemensamma värderingar om moral, förnuft eller logik accepterat syfte. Det är också skälet till varför man inte behöver oroa sig för att plötsliga, oväntade och oöverbärgda normer, eller tillämpning av dem, skall omkullkasta en inarbetad rättstradition, enbart för att man accepterar att det är vår föreställningsvärld som styr konstruktionerna. Tvärtom medför ett anammande av verkligheten att konstruktionerna kan optimeras och bättre tjäna sina funktioner i samhället, då man exempelvis inte måste "förklara sig ur" positivistiska eller dogmatiska återvändsgränder för att nå ett annars önskvärt och välgrundat resultat.

<sup>13</sup>Jfr Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, 71 f. Det är emellertid enligt Rodhe "godtyckligt" att benämna en kontraktstyp central, eftersom kriteriet ifråga blir beroende av vem bedömare är och vad denne har för intressen. Rodhe, Allmän privaträtt - avtalsrätt - obligationsrätt, SvJT 1971 s. 185.

<sup>14</sup> Jfr Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 181, Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 26 f. och Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, t.ex. s. 204.

<sup>15</sup> Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 23.

<sup>16</sup> För en illustration av olika kontraktstyper och hur dessa funktionellt kan anses förhålla sig till varandra, se innehållsförteckningen i Ramberg, Ch, Kontraktstyper, 2005.

<sup>17</sup> Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 24.

alla påpekat hur komplicerat transportavtalets förhållande till den allmänna avtalsrätten är.<sup>18</sup> Den förstnämnde har framfört att ”[s]å snart man sätter in avtalstypen i dess allmänna avtalsrättsliga och förmögenhetsrättsliga sammanhang får man mera känsla av att befinna sig på ett gungfly”.<sup>19</sup> Exakt vilka problem som uppstår vid interaktionen ifråga kan svårligen ges en rättvis beskrivning här. För att ändå ta något exempel kan följande frågor ställas: Under vilka förutsättningar kan eller skall man falla tillbaka på allmänna principer, vid luckor i sjölagen? Om en omständighet inte nämns uttryckligen i sjölagen kan den ändå anses reglerad däri genom en motsatstolkning? Hur skall fall av konkurrerande ansvarsgrunder hanteras? Skall en oklar tolkningsfråga tolkas mot bakgrund av de särskilda förhållanden och intressen som gör sig gällande vid transportavtal, eller mot den rätt vederbörande har enligt allmänna principer, när dessa står i motsats till varandra? Det faktum att sjörätten i förhållande till många andra reglerade kontraktstyper, genom sin starka historiska och internationella prägel, uppvisar flera särdeles säregna drag, gör inte de nämnda frågorna enklare.

### **3 Transportörens skadeståndsansvar enligt sjölagen 13 kap.**

#### **3.1 Inledning**

##### *3.1.1 Terminologi*

Transporträtten beskrivs ofta som ett omfattande, svårdefinierat och något svårtillgängligt rättsområde. Detta gäller inte minst sjörätten, som kan sägas utgöra kärnan av transporträtten. Med *sjö rätt* förstås ofta samtliga regler som direkt rör sjöfarten, oavsett om de är offentligrättsliga, krediträttsliga, utomobligatoriska, avtalsrättsliga, internationella o.s.v.<sup>20</sup> När termen *sjö rätt* används i detta arbete avses emellertid alla normer som endast gäller sjöfarten och då framförallt de normer som rör det rättsliga förhållandet mellan den enskilde transportören och de enskilde transportkunden.<sup>21</sup> Så som för sjörätten särskilda karaktäristika brukar bl.a. nämnas dess starkt internationella prägel, de påtagliga risker som förenade med transport till sjöss tillsammans med de stora värden som transportererna ofta rör samt de dramatiska fluktuationerna som frekvent förekommer på sjöfartsmarknaden.<sup>22</sup> Dessa drag stämmer väl in på den särskilda avtalstyp som skall behandlas här, nämligen *avtal om styckegodstransport*.

---

<sup>18</sup> Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 182 ff., Hellner, Sjørätten och den allmänna kontraktsrätten, Festskrift till Sandström, 1997, s. 169 ff., och Gorton, Sjö hävning – hur särskild är den särskilda kontraktsrätten?, Festskrift till Birger Stuevold Lassen, 1997, s. 369 ff.

<sup>19</sup> Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 182.

<sup>20</sup> Jfr Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 148.

<sup>21</sup> Jfr Brækhus, Sjørettens område og særpreg, Marius nr. 2, 1975, s. 5 ff.

<sup>22</sup> Jfr Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 23 f.

Härmed avses i sjölagens mening ”ett avtal varigenom en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan”.<sup>23</sup> Huruvida avtalet dokumenteras med konossement, sjöfraktsedel eller med något annat transportdokument eller inte dokumenteras alls, saknar betydelse därvidlag. En skiljelinje dras endast mot avtal om befraktning av fartyg som sker genom certeparti och för ramavtal av typen kvantumkontrakt.<sup>24</sup> Sedan 1994 års ändringar av sjölagen är det efter dessa två huvudtyper som lagens bestämmelser om befordran av gods är uppdelade, och återfinns i kap. 13 ”om styckegodstransport” respektive kap. 14 ”om befraktning av fartyg”. Förenklat kan skillnaden mellan styckegodstransport och certepartifart beskrivas på så vis att de förra är ”godscentrerade” medan de senare är ”fartygscentrerade”.<sup>25</sup>

Till undvikande av sammanblandning av de olika befordringsformerna använder sjölagen inte samma terminologi i 13 kap. och 14 kap. I 13 kap. betecknas den som åtar sig att transportera gods ”transportör” och den som ingår avtalet med transportören är ”avsändare” (13:1), under det att motsvarande parter i 14 kapitlets mening benämns ”bortfraktare” respektive ”befraktare” (14:1). I denna uppsats används sjölagens terminologi i berörda avseenden. Uppmärksammas skall emellertid att i citat från äldre förarbeten, där gammal terminologi används, kommer någon ändring därav inte göras i uppsatsen. Sålunda kan termerna ”bortfraktare” och ”befraktare” i olika citat, läsas som transportören och transportkunden i ett avtal om styckegodstransport. Som synonym till avtal om styckegodstransport används dessutom termen *transportavtal*. En vanligt förekommande samlingsbenämning för såväl transportavtal som befraktningsavtal, som inte begagnas här, är *fraktavtal*. Vidare benämns den som mottar godset från transportören ”mottagaren”. När termen *transportkund* används kan den avse såväl avsändaren som mottagaren, beroende på hur det bakom transportavtalet liggande rättsförhållandet ser ut, och vem som riktar anspråk mot transportören.<sup>26</sup> Detsamma är fallet när en part betitlas *innehavaren av konossementet* eller *lastägaren*.

En annan vanlig indelning av verksamheten som bedrivs inom sjötransportbranschen, som sammanhänger med vad som nyss beskrivits, är den mellan *linjefart* och *trampfart* (certepartifart). Vid linjefart upprätthåller rederiet reguljär trafik mellan bestämda hamnar och förser vanligen en mängd olika kunder med transporttjänster. Det är i linjefart som den huvudsakliga styckegodstransporten bedrivs. Vid trampfart sysselsätts fartygen vanligtvis på trader där det för

---

<sup>23</sup> Prop. 1993/94:195 s. 210.

<sup>24</sup> Prop. 1993/94:195 s. 210.

<sup>25</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 27 ff.

<sup>26</sup> Se Incoterms 2000.

tillfället finns tillgång till laster och förekommer främst vid transporter av bulkvaror t.ex. spannmål, olja och malm.<sup>27</sup>

### 3.1.1.1 Skadebegrepp<sup>28</sup>

Eftersom det är transportörens ansvar för sakskador på annat än den transporterade egendomen som undersöks här, kan det vara på sin plats att beröra några förekommande skadebegrepp. Att avgöra vad som enligt SkL<sup>29</sup> utgör en sakskada bereder sällan några större svårigheter. Sakskador är fysiska skador på fast och lös egendom, inbegripet permanent eller tillfällig förlust av egendom samt fall då egendomens funktion förloras eller nedsätts i icke obetydlig mån.<sup>30</sup> Följdförluster till sakskada<sup>31</sup> är emellertid också sakskada enligt SkL 1:2 motsatsvis, vilket innebär att gränsdragningsproblem kan uppstå i förhållande till ren förmögenhetsskada, d.v.s. ”... sådan ekonomisk skada som uppkommer utan samband med att någon lider person- eller sakskada”, (SkL 1:2).<sup>32</sup> Denna gränsdragning är av betydelse främst för att de rena förmögenhetsskadorna utomkontraktuellt, enligt huvudregeln endast ersätts vid brottslig gärning<sup>33</sup> eller vid verksamhet som utövas av det allmänna (SkL 2:2 och 3:3), medan det för sakskador är tillräckligt med culpa beträffande ansvarsgrunden, (SkL 2:1).

I kontraktsförhållanden blir det oftast inte aktuellt att avgöra huruvida en sakskada föreligger eller inte, eftersom rena förmögenhetsskador i allmänhet inte undantas från ersättningsskyldighet vid kontraktsbrott.<sup>34</sup> Fokus hamnar snarare på hur avlägsen skadan varit och vid kravet på adekvat kausalitet. Annorlunda förhåller det sig emellertid när det gäller s.k. *produktskador* utanför PAL:s<sup>35</sup> tillämplighetsområde, d.v.s. i kommersiella förhållanden. Det finns inte någon entydig och allmängiltig definition av sådana produktskador<sup>36</sup>, vilket har att göra med att ”produktansvaret” i kommersiella förhållanden, om man vill kalla det så, är oreglerat och har utvecklats i rättspraxis.<sup>37</sup> En funktionell och okontroversiell beskrivning av skadetyper torde

---

<sup>27</sup> Gorton, Ihre & Sandevärn, Shipbroking and chartering practice, 1995, s. 11 f. och 78 ff.

<sup>28</sup> Jag reserverar mig här för en något oegentlig användning av orden ”begrepp” och ”termer” som mer eller mindre synonyma.

<sup>29</sup> Skadeståndslag (1972:207).

<sup>30</sup> Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 103 f. samt NJA 1996 s. 68.

<sup>31</sup> Även kallade allmänna förmögenhetsskador, Kleineman, Ren förmögenhetsskada, 1987, s. 179.

<sup>32</sup> Kleineman, Ren förmögenhetsskada, 1987, s. 162 ff.

<sup>33</sup> Kravet på brottslig gärning har emellertid uppmjukats i praxis, se Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 67 ff. med hänvisade rättsfall.

<sup>34</sup> Jfr Herre, Ersättningar i Köprätten, 1996, s. 411 ff., Håstad, Den nya köprätten, 2003, s. 211 ff och Kleineman, Ren förmögenhetsskada, 1987, s. 162 ff.

<sup>35</sup> Produktansvarslagen (1992:18).

<sup>36</sup> Dufwa, Produktansvaret, 1983, s. 7, särskilt not 2.

<sup>37</sup> Se t.ex. NJA 1918 s. 156, NJA 1968 s. 25 *dillodlingen*, NJA 1985 s. 641 *bensinen*, NJA 1982 s. 380 *bönsfodret*, NJA 1982 s. 118 *bäsfodret*, NJA 1986 s. 712 *hamnkeranen*, NJA 2001 s. 309 *zinkoljan*, Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 2 h., 2006, s. 230 ff., Bengtsson & Ullman, Det nya produktansvaret, 2001, s. 56 ff., Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 317 ff. och Håstad, Den nya köprätten, 2003, s. 218 ff., Ramberg, J., Mysteriet med den

emellertid vara ”skador som en vara eller annan naturaprestation orsakar på medkontrahentens, eller tredje mans, person eller egendom bestående i annan än den som är föremål för avtalet”.<sup>38</sup> En annan fråga är om den berörda skadetypen, med sedvanlig standardavtals eller kontraktsrättslig terminologi utgör en s.k. direkt eller en indirekt förlust. Vi dylika frågor konsulteras vanligen köplagen, men ”produktskador” är i köplagen en skada *sui generis* som inte omfattas av säljarens köprättsliga skadeståndsansvar (köplagen 67 § 1 st. 2 p.).<sup>39</sup> Av köplagens förarbeten framgår emellertid att skadetypen, för det fall den hade omfattas av lagen, hade varit att klassificera som en indirekt förlust, vilket också är fallet i exempelvis de finska och norska köplagarna.<sup>40</sup>

Sjölagen använder sig inte av någon av den hittills berörda terminologin, eftersom några särskilda ”skadetyper” utöver skador på godset inte nämns i lagen. De formuleringar som förekommer där är relativt intetsägande i aktuellt avseende; ”... skada till följd av att godset går förlorat eller skadas ...” (sjölagen 13:25 1 st.) och ”[s]kadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats ...” (13:29 1 st.). I sjölagens förarbeten finns emellertid uttalanden som antyder att man sluter sig till köplagens terminologi, eller snare till den ur avtalspraxis härstammande terminologin som köplagen bygger på, vad gäller just skillnaden mellan direkta och indirekta skador.<sup>41</sup> Såväl i förarbetena som i sjörättslig praxis och doktrin synes man inte göra någon särskild uppdelning mellan olika följdskador, utan man talar helt enkelt om ”indirekta skador”, ”följdskador” eller ”konsekvensskador” som samlingsbegrepp för alla sådana skador som vare sig är ”sakskador

---

tysta utfästelsen, JT 2001-2002, s. 405, *om grunden för ansvaret*; Dufwa, Produktansvaret, 1983, s. 40 ff., Dufwa, Produktansvarets reformering, 1984, s. 4 ff., Karlgren, Produktansvaret, 1971, s. 66 ff., Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden I, 1960, s. 202 ff., Agell, Produktansvar inom och utom 1992 års lag, Festskrift till Bertil Bengtsson, 1993, s. 30 ff. och Vahlén, Om skadebringade egenskaper, Festskrift till Nils Herlitz, 1955, s. 369 ff., *om produktskador i CISG*; Ramberg, J., Köplagen, 1995, s. 652, Honnold, Uniform Law for international sales, 1991, s. 71 ff., Schlechtriem & Schwenzler, Commentary on CISG, 2005, s. 76 ff och Bianca & Bonell, Commentary on the international sales law, 1987, s. 49 ff.

<sup>38</sup> Formuleringen bygger på olika definitioner av ”produktskada” utanför PAL:s tillämplighetsområde, som ges i bl.a. följande verk: Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 2 h., 2006, s. 230, Bengtsson & Ullman, Det nya produktansvaret, 2001, s. 11, Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 307 och Hästad, Den nya köprätten, 2003, s. 218.

<sup>39</sup> Enligt köplagsmotiven (prop. 1988/89:76 s. 198) omfattas numera inte heller de tidigare ersättningsgilla ingrediensskadorna av köplagen. För det fall den sålda varan utgör en beståndsdel i en annan vara på ett sådant sätt att den inte längre kan identifieras som en självständig del, och skadan inträffar på varan i dess helhet, omfattas emellertid skadan av det köprättsliga ansvaret. Sådan identitet mellan en försäld beståndsdel och slutprodukten kan ofta anses föreligga om den sålda varan utgör ”den helt dominerande delen av slutprodukten[.]”. Se a. prop. a. s.

<sup>40</sup> Prop. 1988/89:76 s. 53. Motiven till att produktskadorna inte gjordes till en köprättslig indirekt förlust var i huvudsak att inget ansågs vara vunnet på reglera produktansvaret i köplagen. Skadelidande skulle därigenom endast få en sämre preskriptionstid än enligt den för utomobligatoriska anspråk gällande allmänna preskriptionstiden på tio år. Därutöver var ett annat skäl att terminologin i sig skulle medföra problem mellan parterna på marknaden. Detta för att de i standardvillkor m.m. ofta förekommande friskrivningarna med avseende på ”indirekt förlust” och ”följdförlust”, inte närmare preciserade innebörden av dessa begrepp. Om då ”lagtexten anger att en produktskada skall utgöra en indirekt förlust, ligger det nära till hands att anta att en sådan ansvarsfriskrivning - om inte annat framgår av avtalet eller omständigheterna i det särskilda fallet - gäller även ansvar för produktskador. Därigenom skulle produktansvar i stor utsträckning vara uteslutet i kontraktsförhållanden mellan näringsidkare på grund av innehållet i allmänna leveransbestämmelser.” Se a. prop. a. s.

<sup>41</sup> Se nedan under avsnitt 4.1.3.1 särskilt C.

på godset” eller med köprättslig terminologi ”direkta skador”.<sup>42</sup> Termen ”konsekvensskador” som används flitigt i transporträttslig litteratur, är en term vars ursprung jag inte har lyckats spåra. Mycket talar emellertid för att det helt enkelt är en tidig skandinavisk direktöversättning av den engelska termen ”consequential loss”, och att den inte har någon annan innebörd än termerna ”följdsador” eller ”indirekta förluster/skador”, eftersom de ofta används synonymt.<sup>43</sup> En konsekvens av det sagda är att vad som framkommer i detta arbete om sakskador på annat än den transporterade egendomen, i princip gäller alla typer av följskador, när inget annat särskilt nämns.

Det kan sålunda konstateras att det för denna uppsats och sjölagen 13 kap:s vidkommande är likgiltigt om sakskador på annat än den transporterade egendomen betecknas som ”produktskador”, ”konsekvensskador”, ”indirekta skador” eller ”följskador”. I denna uppsats används termerna ”följskador” eller ”indirekta skador” som ett negativt bestämt samlingsbegrepp för skador som inte är sakskador på godset eller direkta skador till följd därav. Termen ”produktskada” används emellertid inte, utan betecknas otympligt och opraktiskt nog ”sakskador på annat än den transporterade egendomen”. Detta för att termen ”produktskada” har befunnits vara oerhört styrande bland jurister. Så fort termen ifråga nämns så börjar det talas om säkerhetsbrister, EG-direktiv, tillverkare, konsumentskydd etc. Denna uppsats behandlar endast ansvaret i kommersiella förhållanden och PAL är på ingalunda sätt aktuell.

### 3.1.2 *Från Haag till 13 kap. sjölagen; bakgrunden i korthet*

Transportören har ett presumtions- eller exculpationsansvar för det transporterade godset, som kan härledas tillbaka så långt som till romersk rätt och *Lex Aquilia*.<sup>44</sup> Redan under antiken ansågs den för culparegeln gällande bevisbördan, d.v.s. att det åligger skadelidande att visa skadevällarens culpa, slå hårt mot den skadelidande när skadevällaren vid tillfället för skadan hade godset i sin vård; den senare ansågs ha betydligt bättre tillgång till eventuell bevisning om skadans orsak. Culpaansvar med omkastad bevisbörda eller strikt ansvar med undantag för force majeure – ansvarsformer mellan vilka det knappast har rått någon större skillnad i praktiken<sup>45</sup> – har alltså sedan mycket länge varit den förhärskande principen för transportörens ansvar vid godstransport. Under 1800-talet kom den emellertid att förlora närmast all betydelse, då ansvaret, som var dispositivt, avtalades bort genom långtgående friskrivningar från redarnas sida. Tvingande

<sup>42</sup> Detta kommer att framgå närmare under avsnitt 4.1.

<sup>43</sup> Se nedan avsnitt 4.1 och Jfr Selvig, Erstatningsberäkningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 41ff.

<sup>44</sup> Stora delar av denna bakgrundsbeskrivning bygger på framställningen i SOU 1990:13 s. 71 f.

<sup>45</sup> SOU 1990:13 s. 71 f.

civilrättsliga regler var överhuvudtaget inte någon utbredd företeelse under nämnda tidsperiod, utan avtalsfriheten var näst intill oinskränkt, vilket redarna med sina starka positioner utnyttjade. Förståeligt nog utgjorde den beskrivna utvecklingen ett tydligt hot mot lastägarnas intressen och motåtgärder kom till slut från det befraktardominerande USA, genom antagandet av Harter Act 1893. Därigenom underkände amerikanska domstolar många av de förekommande ansvarsfriskrivningarna och snart hördes krav om en sådan ordning även från europeiska lastägare. Dessa fick till slut gehör hos redarorganisationer runt om i Europa och 1921 utsågs en kommitté med uppgift att ta fram ett nytt regelverk. Kommitténs förslag baserades på the Harter Act och presenterades vid en konferens i Haag samma år. Någon egentlig effekt fick reglerna emellertid inte förrän de på initiativ av Comité Maritime International (CMI) lades fram under en diplomatisk konferens i Bryssel 1924, och antogs i en internationell konvention, som så småningom ratificerades av de ledande sjöfartsnationerna i Europa. Avvägningen mellan redar- och befraktarintressen som man därigenom åstadkom brukar kallas Haagregelkompromissen, och bestämmelserna som sådana för *Haagreglerna*. De införlivades i svensk rätt genom 1936 års ändringar i sjölagen.<sup>46</sup>

Konventionens primära syfte var att trygga konossementförvärvarens rätt att få ut det i konossementet angivna godset, alternativt rimlig ersättning därför, och att därigenom stärka konossementets värde som omsättningspapper.<sup>47</sup> Kompromissen gick i huvudsak ut på att redarna åtog sig ett tvingande presumtionsansvar för den kommersiella hanteringen av godset och för fartygets sjövärdighet, men blev förskonade från ansvar för skador till följd av sjöfartsmiljöns säregna faror vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (nautiskt fel); i denna del betraktades sjöresan alltjämt som ett gemensamt äventyr.<sup>48</sup>

Haagreglerna visade sig emellertid ha ett flertal svagheter, särskilt vad gäller konventionens enhetlighet bland de fördragsslutande staterna. Härav tog CMI ett nytt initiativ och presenterade ett tilläggsprotokoll vid organisationens konferens i Stockholm 1963, som några år senare 1967/68 tillades konventionen vid en diplomatisk konferens i Bryssel. Den samlade texten går under namnet *Haag-Visbyreglerna* och inarbetades i svensk rätt 1973, men trädde ikraft först 1985.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 260 f. och SOU 1990:13 s. 71 ff.

<sup>47</sup> Prop. 1993/94:195 s. 134.

<sup>48</sup> SOU 1990:13 s. 72 f. Även andra begränsade undantag från ansvaret infördes för bl.a. brand, däckslast och levande djur.

<sup>49</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 260 f. och SOU 1990:13 s. 74. Förklaringen till att reglerna fått sitt namn efter Visby är att protokollet underskrevs där i samband med en för konferensen i Stockholm avslutande kryssning, under förhoppning om namnet skulle uppfattas som en hänvisning till medeltida Visby sjörätt (a. a. s. 74 not 4). En annan inofficiell förklaring sägs vara att det var sjörättsadvokater från Göteborg som gjorde sitt yttersta för att reglerna inte skulle uppkallas efter Stockholm.





strängare ansvar för transportören än vad som följer av 13 kap. sjölagen (13:4 2 st.). Eftersom kapitlet i stor utsträckning föreskriver tvingande ansvar för transportören, kan ett avtal som innebär lindrigare ansvar därvidlag emellertid inte åberopas mot transportkundens bestridande (13:4 1 st.).

Det för denna uppsats mest centrala elementet är naturligen vårdansvaret, varför de övriga delarna endast berörs kortfattat i för helheten nödvändig mån.

### 3.2.1 *Vårdansvaret*

Den för vårdansvaret mest grundläggande bestämmelsen är sjölagen 13:25 1 st., som föreskriver att "[t]ransportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan." Som synes är presumtionsansvaret alltså utgångspunkten. Transportören ansvarar emellertid inte för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäligen åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss (13:25 2 st.). Vidare är transportören inte ansvarig om han kan visa att skadan beror på fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (nautiskt fel), eller brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv (13:26 1 st.).<sup>57</sup> Ett typiskt nautiskt fel för vilket transportören sålunda inte ansvarar, är exempelvis att godset skadas av inströmmande havsvatten till följd av en grundstötning orsakad av besättningens felnavigering.<sup>58</sup> Transportörens möjlighet att göra gällande undantagen för nautiskt fel eller brand bortfaller emellertid om skadan beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg när det gäller att göra fartyget sjövärdigt före resans början, för vilket transportören även har bevisbördan (13:26 2 st.).<sup>59 60</sup>

Som framgått kan ansvar tillskrivas transportören genom de olika subjekt han ansvarar för. Vilka dessa är framgår av sjölagen 7:1 och 13:26 1 st. vari nämns "befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst". Transportörens principalansvar är vitt och omfattar sålunda vållande av exempelvis stuveriarbetare och andra icke-anställda, i den mån de utför arbete i fartygets tjänst. Gränsdragningen mellan vilka åtgärder

---

<sup>57</sup> Om undantagens tillämpning, se Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 271 ff., Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 159 ff., Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II* 1 h., 2005, s. 169 f. och Wilson, *Carriage of goods by sea*, 2004, s. 265 ff.

<sup>58</sup> Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 159.

<sup>59</sup> Om kravet på sjövärdighet i förevarande kontext, se Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 274 ff., Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 157 f., Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II* 1 h., 2005, s. 170 och Wilson, *Carriage of goods by sea*, 2004, s. 272 f.

<sup>60</sup> Särskilda ansvarsregler för däcklast och levande djur finns i 13:13 och 13:34 respektive 13:27.

som skall anses utförda i fartygets tjänst eller i t.ex. lastägarens intresse, är således viktig. I vilken utsträckning transportören ansvarar för självständiga företagare, utöver anlidade undertransportörer (13:35), är omdiskuterat.<sup>61</sup>

*Ansvarsperioden* börjar enligt 13:24 gälla vid den tidpunkt då transportören tagit emot godset från avlastaren i lastningshamnen, alternativt från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser i hamnen, och löper till dess att godset lämnas ut till mottagaren i lossningshamnen.<sup>62</sup> Vårdplikten gäller alltså redan innan lastning och även efter lossning, vilken inte var fallet enligt den före Hamburgreglerna rådande s.k. tackle-to-tackle principen.<sup>63</sup>

Vad gäller *skadeståndets omfattning och beräkning* finns en särskild beräkningsregel i 13:29. Regeln föreskriver hur skador på godset skall värderas, vilket skall ske "... med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut".<sup>64</sup> Därutöver anses bestämmelsen i princip begränsa transportörens skadeståndsansvar till enbart sakskador på godset. Han ansvarar således i allmänhet inte för indirekta förluster eller följdskador.<sup>65</sup> Direkta utgifter i samband med skada på godset, ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer.<sup>66</sup> Transportörens skadeståndsansvar är, oavsett vad beräkningen enligt 13:29 lett till för resultat, begränsat enligt särskilda regler om summamässig *ansvarsbegränsning*. Ansvarsbeloppen bestäms i s.k. särskilda dragningsrätter (SDR), som är en beräkningsenhet uträknad enligt en av Internationella valutafonden fastställd särskild formel; 1 SDR motsvarar för närvarande ca 11 svenska kronor.<sup>67</sup> Enligt 13:30 är transportörens ansvar begränsat till 667 SDR för varje kolla eller annan enhet av godset, alternativt till 2 SDR per kilo av det berörda godsets bruttovikt, om ansvaret därigenom blir högre än vid enhetsberäkningen. Vad som skall anses utgöra en "enhet" föreskrivs till viss del i 13:31, men definitionen är problematisk

---

<sup>61</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 169 ff. och 270 f., Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 155 f., Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II 1 h.*, 2005, s. 168 och Wilson, *Carriage of goods by sea*, 2004, s. 189 ff.

<sup>62</sup> För det fall mottagaren inte tar emot godset anses transportören inte längre ha godset i sin vård när (i) detta har lagts upp för mottagarens räkning i enligt med avtal, lag (t.ex. sjölagen 13:21) eller med vad som är brukligt i lossningshamnen, eller (ii) godset överlämnats till myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser i lossningshamnen (13:24 3 st.).

<sup>63</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 263 och 270 samt Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 152 ff.

<sup>64</sup> Det värdet bestäms i första hand efter börspriset. Om sådant pris saknas används marknadspriset och i sista det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet, (13:29 2 st.).

<sup>65</sup> NJA II 1936 s. 408 ff., SOU 1972:10 s. 44 ff. och 61., prop. 1973:137 s. 119, SOU 1990:13 s. 151 ff., prop. 1993/94:195 s. 241 f., Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 168 ff., Grönfors, *Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten*, SvJT 1988 s. 195 ff., Selvig, *Erstatningsberäkningen ved lasteskader*, *Handelshögskolans i Göteborg skriftserie*, 1962-2, s. 7 ff., Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II 1 h.*, 2005, s. 170 f. och Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 287 f. Rune, *Haag-Visby-reglerna*, SvJT 1969 s. 12 ff. och Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 62 f.

<sup>66</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241 f.

<sup>67</sup> Aktuell kurs finns på IMF :s hemsida [www.imf.org](http://www.imf.org).

och har gett upphov till många tvister.<sup>68</sup> Vid omfattande skador utlöses även den s.k. globalbegränsningen enligt 9 kap sjölagen, som begränsar redarens totala ersättningskyldighet och beräknas i huvudsak efter fartygets dräktighet i förhållande till för olika skador fastställda ansvarsbelopp. Transportören kan åberopa sin rätt till ansvarsbegränsning även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet (13:32 1 st.). Rätten till ansvarsbegränsning kan emellertid inte göras gällande överhuvudtaget av den ”som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma” (13:33). Är transportören en juridisk person identifieras bolagets ledning med detta, i den nämnda bestämmelsens avseende.<sup>69</sup>

Mottagaren av godset är enligt 13:38 1 st. skyldig att skriftligen *reklamera* mot skada och förlust. Reklamationen skall ske direkt vid utlämnandet, varför mottagaren därvid måste undersöka godset mot uppgifterna i transportdokumentet. Verkan av en försummad reklamation är emellertid inte att anspråk för skador som mottagaren har eller borde ha iakttagit vid utlämnandet bortfaller, utan att godset presumeras ha utlämnats sådant det har beskrivits i transportdokumentet – bevisbördan övergår således på mottagaren.<sup>70</sup> För det fall förlusten eller skadan inte kunde iakttagas vid utlämnandet gäller detsamma, om mottagaren inte reklamerar skriftligen senast tre dagar därefter.

Fordringar mot transportören för skador på godset *preskriberas* inom ett år från utlämnandet, eller om godset gått förlorat, från den tidpunkt då godset skulle ha lämnats ut, (sjölagen 19:1 1 st. 5 p.). Preskriptionsavbrott sker antingen genom att talan mot transportören väcks i laga ordning eller genom att parterna avtalar om förlängning av preskriptionstiden, (se vidare 19:1).

### 3.2.2 *Dröjsmål-, uppgifts- och utlämningsansvaret*

#### 3.2.2.1 **Dröjsmål**

Transportören ansvarar för *dröjsmål* med utlämnande av godset enligt samma förutsättningar och undantag som gäller för vårdansvaret, d.v.s. även för denna typ av avtalsbrott gäller ett presumtionsansvar med undantag för dröjsmål till följd av nautiskt fel etc., (dröjsmålsbestämmelsen i 13:28 1 st. hänvisar till 13:25-27).<sup>71</sup> Vidare föreskriver lagtexten när dröjsmål med utlämnande av godset skall anses föreligga, vilket är när ”godset inte har lämnats ut

<sup>68</sup> Se härom, Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 289 ff. och Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 172 ff.

<sup>69</sup> Se Prop. 1993/94:195 s. 244, Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 291 och 271 f. samt Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 171.

<sup>70</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 292 och Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 171.

<sup>71</sup> Se Prop. 1993/94:195 s. 240, Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 292 ff. samt Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 164 ff.

i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör” (13:28 2 st.). Vad som är skäligt får givetvis bedömas utifrån samtliga faktiska omständigheter i det enskilda fallet. I motiven framhålls dock, med undantag för särskilt tidsgaranterade transporter, att obetydliga överskridanden av transportfristen normalt inte bör föranleda dröjsmålsansvar för transportören.<sup>72</sup> För det fall dröjsmålet varar i mer än 60 dagar finns en konverteringsregel som innebär att mottagaren kan kräva ersättning såsom för total förlust av godset enligt 13:25, (13:28 3 st.).

Till skillnad från vårdansvaret finns det vid dröjsmål ingen bestämmelse om hur skadeståndet skall beräknas, varför beräkningen av skadornas värde enligt förarbetena får ske enligt ”allmänna regler”.<sup>73</sup> Begränsningsreglerna i 13:30 och 31 tillämpas emellertid likadant vid dröjsmålsskador som vid skador på godset.<sup>74</sup>

Mottagarens rätt till ersättning för dröjsmålsskada går förlorad om han inte reklamerar skriftligen inom 60 dagar efter att godset lämnades ut, (13:38 3 st.). Preskription av fordringar med anledning av dröjsmålsskada regleras på samma sätt som fordringar för skador på godset, (se ovan under 3.2.1).

### 3.2.2.2 Uppgifter

Som framgått ovan utgör uppgifterna i konossementet,<sup>75</sup> den norm mot vilken mottagaren har att jämföra det transporterade godset vid utlämnandet. Om det i ett konossement sålunda står angivet att det transporterade godset t.ex. är sprucket, rostigt, repat eller fuktskadat etc., har godset i sjölagens mening inte skadats trots att det uppvisar sådana egenskaper – som måhända normalt uppfattas som skador eller brister – när det lämnas ut. En jämförelse med reglerna om köprättsligt fel kan enkelt göras på så vis, att om säljaren och köparen avtalat om köp av en bil med sprucken vindruta, medför inte det faktum att vindrutan verkligen visar sig vara sprucken att det föreligger ett köprättsligt fel, (köplagen 17 § 1 st.). Det sagda föranleder frågan vilket ansvar transportören har mot transportkunden om godset faktiskt inte har skadats under transporten,

---

<sup>72</sup> Prop. 1993/94:195 s. 240.

<sup>73</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

<sup>74</sup> Prop. 1993/94:195 s. 242 och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 292.

<sup>75</sup> Konossementet brukar i allmänhet sägas fylla funktionen av (i) *kvitto* på det för befördran mottagna godset, (ii) bärare av transportörens *transportlöfte* eller *bevis om avtalsvillkoren* i transportavtalet, samt (iii) *negotiabelt instrument* såtillvida att det binder utlämningen av godset till enbart den som företer dokumentet, varigenom innehavet av konossementet i allt väsentligt kan likställas med innehav av själva godset. Se sjölagen 13:42, Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefördran, 1982, s. 274 ff. och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 259.

men icke desto mindre avviker från uppgifterna i konossementet? Härom handlar transportörens uppgiftsansvar.

#### *A. Transportörens undersökningsplikt*

Vilka uppgifter som skall framgå av konossementet föreskrivs i 13:46.<sup>76</sup> Vid leverans av godset till transportören undersöks, räknas och/eller vägs det av transportörens representanter, varefter uppgifterna fylls i konossementet och överlämnas till avlastaren.<sup>77</sup> I allmänhet går det till som så att avlastaren förser transportören med uppgifterna, eller rentav själv fyller i uppgifterna i konossementet, och överlämnar det till transportören för undertecknande, varvid den senare sålunda har att kontrollera uppgifterna.<sup>78</sup> Enligt 13:48 är transportören skyldig att i ”skälig omfattning” företa sådan undersökning.<sup>79</sup> Finner han oriktigheter vid sin undersökning skall uppgifterna i konossementet korrigeras. Beträffande sådana uppgifter vars riktighet han har skälig anledning att betvivla eller som han inte haft rimlig möjlighet att undersöka, skall han göra förbehåll i konossementet (13:48 2 p.).

#### *B. Konossementets bevisverkan och ”fiktivt” vårdansvar*

Reglerna om transportörens uppgiftsansvar fungerar olika beroende på om innehavaren av konossementet är den första innehavaren eller en senare förvärvare av detsamma, samt huruvida förvärvaren varit i god tro eller ej beträffande uppgifterna. Sålunda föreskriver 13:49 1 st. att konossementet utgör bevis för godsets tillstånd; har något förbehåll inte gjorts i konossementet presumeras uppgifterna däri vara riktiga och transportören har bevisbördan för att så inte är

---

<sup>76</sup> Enligt sjölagen 13:46 skall ett konossement skall innehålla uppgift om (1) godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kollen eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter, (2) godsets och förpackningens synliga tillstånd, (3) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor, (4) avlastarens namn, (5) mottagaren, när denne har angetts av avlastaren, (6) den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn, (7) den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn, (8) antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar, (9) orten där konossementet har utställts, (10) fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande, (11) i vad mån transporten är underkastad konventionen (4 § tredje stycket), (12) att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och (13) den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat. Vidare föreskrivs i paragrafens 2 st. att ett ombordkonossement dessutom skall innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

<sup>77</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 258.

<sup>78</sup> Transportören har en lagstadgad skyldighet att på avlastarens begäran utfärda konossement, (13:44).

<sup>79</sup> Omfattningen av transportörens undersökningsplikt är omdiskuterad. Se t.ex. Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbehandling*, 1982, s. 289 ff., Tiberg, *Uppgiftsansvaret och back-letters vid sjötransport enligt nordisk rätt*, *Arkiv for sjørett* Bd 12, 1972-75, s. 421 ff. och Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 314 ff.

fallet.<sup>80</sup> Denna bestämmelse gäller transportörens ansvar mot första innehavaren av konossementet samt senare förvärvare i ond tro.

Transportörens ansvar mot godtroende förvärvare av konossementet är strängare. I denna relation är transportören nämligen enligt 13:49 3 st. förhindrad att föra motbevisning.<sup>81</sup> Om det sålunda följer av konossementet att 300 lådor skokrämm mottagits i gott och synligt skick, men endast 270 lådor lämnas ut till den godtroende förvärvaren, kan transportören inte föra bevisning om att han endast mottagit 270 lådor från avlastaren, även om så faktiskt var fallet och bevis därför finns.<sup>82</sup> Försåvitt transportören inte gjort något förbehåll i konossementet, saknar hans onda eller goda tro betydelse i sammanhanget. Har ett förbehåll enligt 13:48 gjorts, får emellertid transportören inte åberopa detta om han insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, såvida han inte gjort en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet (13:49 3 st. 2 p.).

Motbevisningsförbudet ifråga, som är en för svensk rätts vidkommande ovanlig konstruktion, härstammar från angloamerikanska principer om *estoppel*, och skall ses mot bakgrund av intresset att skydda konossementets negotiabilitet eller omsättningsvärde.<sup>83</sup>

Följden av att uppgifterna i konossementet varit oriktiga är att transportörens vårdansvar i 13:25 ff. aktualiseras, på så vis att bristen behandlas som om godset skadats eller gått förlorat under transporten. Härav kallas uppgiftsansvaret i denna del ofta för ”fiktivt” eller ”indirekt” vårdansvar. Det bör uppmärksammas att transportören alltså oundvikligen kan hållas ansvarig för sådan oriktighet, eftersom undantagen i 13:26 för nautiskt fel m.m. knappast kan användas då godset aldrig skadats under transporten och han är dessutom förhindrad att bevisa vad som faktiskt hänt.<sup>84</sup> En konsekvens av att uppgiftsansvaret kopplas till vårdansvaret är vidare att skadeberäkningsregeln i 13:29 och ansvarsbegränsningsreglerna i 13:30 och 31 blir tillämpliga på anspråket. Detsamma gäller reglerna om reklamation och preskription.

---

<sup>80</sup> 13:49 1 st. innehåller ytterligare en presumtion för det fall uppgift saknas om ”godsets och förpackningens synliga tillstånd” – då skall i konossementet anses antecknat att godset var i ”gott synligt tillstånd” och det åligger transportören att motbevisa den omständigheten.

<sup>81</sup> Av lagtexten följer att godtroende tredje man skall ha löst in konossementet ”i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga”, vilket innebär – utöver att han inte borde ha insett uppgifternas oriktighet – att han skall ha betalat köpeskillingen för konossementet eller på annat sätt manifesterat förlitan på uppgifterna. Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 317.

<sup>82</sup> Jfr Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 304 ff., Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 316 ff. och Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II 1 h.*, 2005, s. 172.

<sup>83</sup> Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II 1 h.*, 2005, s. 171 f.

<sup>84</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 316 ff. och Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II 1 h.*, 2005, s. 172.

### *C. Rent uppgiftsansvar*

Av 13:50 1 st. följer ett annat uppgiftsansvar för transportören, ofta kallat ”äkta”, ”verkligt” eller ”rent” uppgiftsansvar, då bestämmelsen inte, så som 13:49, är kopplad till vårdansvaret.<sup>85</sup> Härigenom ansvarar transportören för skada som en godtroende tredje man lider till följd av oriktiga konossementsuppgifter, under förutsättning att den senare löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna var riktiga och transportören insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Som synes kan en och samma situation falla under såväl det fingerade vårdansvaret som det rena uppgiftsansvaret. Detta är fallet beträffande sådana uppgifter som anges i 13:46 1 st. punkterna 1 och 2, t.ex. godsets art och mängd, (se ovan not 76). Därutöver omfattar det rena uppgiftsansvaret samtliga av de övriga uppgifterna i 13:46, varvid en betydelsefull sådan, i synnerhet för dröjsmålsskador, kan vara t.ex. dateringen.<sup>86</sup>

När en skada till följd av oriktiga uppgifter täcks av båda ansvarstyperna, äger den skadelidande rätt att välja vilken regel han vill grunda sitt ersättningsyrkande på. Det bör därför uppmärksammas att det rena uppgiftsansvaret är obegränsat; eftersom 13:50 står på egna ben gäller inte skadeberäkningsregeln (13:29) eller rätten till ansvarsbegränsning (13:30 och 31), och ersättningen torde därmed bli högre enligt denna grund. Vad som ersätts enligt 13:50 är emellertid det negativa kontraktsintresset.<sup>87</sup>

Reklamation - och preskriptionsreglerna tillämpas alltså likadant på krav enligt 13:50 som krav grundat på vårdansvaret.<sup>88</sup>

### *D. Avlastarens uppgiftsansvar och ”back letters”*

Som framgått har transportören ett relativt vidsträckt ansvar mot transportkunden för uppgifterna i konossementet. Det har emellertid också avlastaren – den som i allmänhet förser transportören med uppgifterna. Enligt 13:51 1 st. har denne ett strikt (garanti)ansvar mot transportören för uppgifternas riktighet. Det sagda innebär att en transportör, som tvingats utge skadestånd till en godtroende förvärvare av konossementet p.g.a. oriktiga uppgifter, kan vända sig med ett regressanspråk mot avlastaren, förutsatt att det är den senare som lämnat de oriktiga uppgifterna.<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 308 ff., Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 173 och Tiberg, Uppgiftsansvaret och back-letters vid sjötransport enligt nordisk rätt, Arkiv for sjørett Bd 12, 1972-75, s. 412 ff. Den sistnämnde författaren använder sig av termen ”konossementansvar”.

<sup>86</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 308 f., Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 173 och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 318-320.

<sup>87</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 308 f., Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 173 och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 318-320.

<sup>88</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 320.

<sup>89</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 321.

Vidare har transportören en upplysningsplikt för s.k. ”back letters” eller ”indemnitetsförklaringar”. Vad som avses härmed är att avlastaren – till undvikande av värdeminskning hos konossementet eller köprättsliga konsekvenser för säljaren – anmodar transportören att inte göra några förbehåll eller anmärkningar i konossementet om eventuell skada eller brist hos godset; han ber transportören utfärda ett ”rent” konossement. I gengäld utställer avlastaren ett back letter vari han åtar sig att hålla transportören skadelös för eventuella ersättningskrav från transportkunden. På mottagarens begäran är en transportör enligt 13:50 2 st. skyldig att uppge om en sådan indemnitetsförklaring har utfärdats. Back letters befrämjar onekligen svikliga beteenden varför 13:51 2 st., till ytterligare motverkan av dylika uppgörelser, föreskriver att avlastaren trots sitt indemnitetsåtagande inte ansvarar mot transportören för krav grundat därpå, om förbindelsen ingåtts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. Under sådana omständigheter gäller inte heller avlastarens i övrigt strikta uppgiftsansvar, (13:51 2 st. 2 p.). Som synes är det allt annat än lönsamt för transportören att falla för avlastarens propåer att utfärda ett rent konossement mot ett back letter.<sup>90 91</sup>

### 3.2.2.3 Utlämning

Ovan har konossementets negotiabl karaktär och vikten av att säkerställa denna omsättningsbarhet påpekats. Mot den bakgrunden är det lätt att förstå vikten av att godset lämnas ut till rätt person, och endast till denne. Den som förvärvar ett konossement skall inte behöva riskera att betala för gods som han aldrig erhåller, p.g.a. av att det lämnas ut till någon annan. Sålunda får transportören normalt inte lämna ut godset till någon annan än innehavaren, som också skall förete detsamma (13:52 1 st.). I legitimationshänseende krävs därvidlag att konossementet antingen är utställt till den som förete det eller, vid orderkonossement, att denne kan påvisa en sammanhängande överlåtelsekedja alternativt en överlåtelse in blanco.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> Back letters och dess olika rättsverkningar är omdiskuterade, se bl.a. Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 310 ff., Tiberg, Uppgiftsansvaret och back-letters vid sjötransport enligt nordisk rätt, Arkiv for sjørett Bd 12, 1972-75, s. 398 ff, Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 173 och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 321.

<sup>91</sup> När det gäller uppgiftsansvaret vid användning av sjöfraktsedlar enligt 13:58, kan påpekas att detta inte är lika komplicerat som vid nyttjande av konossement. Det sagda sammanhänger med att sjöfraktsedeln, till skillnad från konossementet, inte är en negotiabel handling, varför samma skyddsintressen inte gör sig gällande. Även sjöfraktsedeln utgör bevis för att godset tagits emot sådant det beskrivits i dokumentet (13:59 2 st.), men inget hindrar att motbevisning därom förs. I övrigt innehåller sjölagen inga regler om verkan av oriktiga uppgifter i sjöfraktsedeln. Se Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 323 ff. och Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 174.

<sup>92</sup> När konossement utställs i flera exemplar, vilket ofta är fallet, är det tillräckligt för utlämnande att mottagaren kan förete ett exemplar, under förutsättning att utlämningen sker på bestämmelseorten. Sker den på annan plats, måste antingen samtliga exemplar återställas eller säkerhet ställas för anspråk som kan riktas mot transportören av andra innehavare av utelöpande exemplar (13:52 2 st.). Är mottagaren legitimerad på angivna vis kan transportören med befriande verkan lämna ut godset, även om det sedermera skulle visa sig att denne inte var den rättmätige ägaren – förutsatt att transportören varit i god tro.



Även om verkan av ett felaktigt utlämnande inte regleras uttryckligen i sjölagen, står det klart att den rättmätige ägaren kan kräva skadestånd av transportören för sin förlust. Detta ansvar anses vara strikt och obegränsat; transportören kan inte åberopa några undantag eller begränsningsregler och får dessutom i allmänhet inte anspråket täckt av sin ansvarsförsäkring.<sup>93</sup>

Preskriptionstiden för fordringsanspråk grundat på transportörens utlämningsansvar är ett år (sjölagen 19:1 1 st. 5 p).<sup>94 95</sup>

## 4 Transportörens ansvar för saksador på annat än den transporterade egendomen

### 4.1 Utredning

När det nu undersöks om sjölagen 13 kap. utesluter eller påbjuder ansvar för den aktuella skadetyper, har jag för enkelhetens skull valt att kalla de mest relevanta bestämmelserna för följande: 13:25 1 st., ”ansvarsregeln”, 13:24, ”ansvarsperioden”, 13:29 ”beräkningsregeln”, 13:30 ”begränsningsregeln” och 13:28 ”dröjsmålsregeln”.

#### 4.1.1 Ansvarsregeln

Sjölagen 13:25 1 st.:

”Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.”

Det kan knappast sägas att ansvarsregelns ordalydelse i sig utesluter ansvar för saksador på annat än den transporterade egendomen. Formuleringen ”... skada *till följd* av att godset ... skadas ...” utesluter vid en bokstavstolkning inte någon ekonomisk skada som följer av en sakskada på godset. Den enda begränsning som kan utläsas är ett krav på (adekvat) kausalitet mellan följdskadan och skadan på godset, vilket med säkerhet hade ansetts gälla oavsett

---

<sup>93</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 322 f. och Hellner, Hager & Persson, *Speciell avtalsrätt II* 1 h., 2005, s. 173. Se även Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982, s. 278 ff.

<sup>94</sup> ND 1996:53 *SSC Tor Caledonia*.

<sup>95</sup> Utlämningsreglerna vid användning av sjöfraktsedlar är inte lika komplicerat som vid nyttjande av konossement. Detta följer, återigen, av att sjöfraktsedeln inte är ett negotiabelt instrument. Sålunda gäller att transportören skall lämna ut godset till den i sjöfraktsedeln angivna personen, eller till annan person som avsändaren bestämmer. Se dock Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 327 som pekar på vissa komplikationer i samband med utlämningen när sjöfraktsedel används. Vid felaktig utlämning har transportören i allt väsentligt samma ansvar som vid transport med konossement.

formulering. En annan fråga är om man kan tänka sig fall där det kan ifrågasättas om godset som orsakat en sakskada, verkligen skall anses ha ”skadats” under transporten i ansvarsregelns mening. Annorlunda uttryckt, kan en skadebringande egenskap som godset erhåller under transport, tänkas falla utanför ramen för sakskada? Jag har svårt att föreställa mig en sådan skadebringande egenskap. Är skadeorsaken någon form av fysisk förändring hos godset, torde det alltid röra sig om en sakskada även enligt ansvarsregeln.<sup>96</sup> Även utan fysisk förändring, anses egendom ha åsamkats sakskada i skadeståndslagens mening, om den försämrats på så vis att dess funktion nedsatts i icke obetydlig grad.<sup>97</sup> Det finns knappast skäl för att just ansvarsregeln skall föranleda någon annan bedömning. Sålunda torde kravet på att godset skall ha skadats under transport inte hindra att ersättning för sakskador på annat än den transporterade egendomen utgår. Att transportören måhända inte ansvarar för skadan på godset, t.ex. för att skadeorsaken kan härledas till ett nautiskt fel, är en annan sak.

Av förarbetena kan inte utläsas att någon begränsning av skadeståndsansvaret till endast vissa skador, varit avsedd genom ansvarsregeln.<sup>98</sup> Det ges överhuvudtaget inte någon motivering eller förklaring till valet av formulering vad avser orden ”till följd av”. Vad som behandlas i motiven, när det gäller ansvarsregeln, är framförallt ansvarsformen (presumtionsansvaret) och dess rättspolitiska skäl.<sup>99</sup> Formuleringen synes snarare vara en historisk kvarleva, som har med transportörens ansvar för dröjsmålsskador att göra. När 1924 års Haagkonvention införlivades i svensk rätt 1936,<sup>100</sup> stadgades inget särskilt ansvar för dröjsmålsskador. Däremot innehöll konventionens bestämmelse om ansvarsbegränsning följande formulering: ”Bortfraktaren och fartyget svare icke i något fall för förlust eller minskning av eller skada å gods eller för *skada, som därmed sammanhänges*...[min kursiv]”.<sup>101</sup> Av bl.a. engelska domstolar kom detta stadgande motsatsvis att tolkas på så sätt att transportören bar ett tvingade ansvar även för rena dröjsmålsskador.<sup>102</sup> Inför 1973 års ändringar av sjölagen genom införandet av Visbyreglerna uppmärksammades tolkningen ifråga av utredningskommittén. Utredningen fann det både

---

<sup>96</sup> Jfr ovan avsnitt 3.1.1.1. En förutsättning är också att uppgifterna i konossementet inte föranleder någon annan bedömning, jfr med vad som sagts härom i avsnitt 3.2.2.2.

<sup>97</sup> NJA 1996 s. 68 *flygplansmotorn*.

<sup>98</sup> Prop. 1973:137 s. 55 ff., SOU 1990:13 s. 147 ff. och Prop. 1993/94:195 s.150 ff. samt 237 ff.

<sup>99</sup> Prop. 1973:137 s. 55 ff., SOU 1990:13 s. 147 ff. och Prop. 1993/94:195 s.150 ff. samt 237 ff.

<sup>100</sup> SFS (1936:277).

<sup>101</sup> Haaglagen 4 § 5 mom. Haagkonventionen Art 4:5 lyder i sin helhet : “Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to *or in connexion with* goods in an amount exceeding £ 100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. [min kursiv]”

<sup>102</sup> *The Saxon star* [1958] 1 Lloyd’s Rep. 73 H.L. och *Czarnikow v. Koufos* [1967] 2 Lloyd’s Rep. 457. Se även Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 163.

naturligt och rättspolitiskt försvarligt att transportören skulle ansvara för rena dröjsmålsskador.<sup>103</sup> Den föreslog emellertid inte att ordalydelsen i ansvarsregeln skulle ändras, utan att den citerade formuleringen i begränsningsregeln ovan skulle behållas. Ansvaret för dröjsmålsskadorna skulle sålunda även i svensk rätt i fortsättningen framgå motsatsvis av begränsningsregeln. Departementschefen ansåg emellertid att lagen skulle ge ett klarare uttryck för detta ansvar varför man istället valde att föra in ordet ”försenas” i ansvarsregeln, som kom att lyda: ”Bortfraktaren är ansvarig för skada *till följd av* att godset går förlorat, skadas eller *försenas* medan det är i hans vård ...[min kursiv]”.<sup>104</sup> Som synes infördes, utöver ordet ”försenas” även orden ”till följd av” som inte tidigare funnits i ansvarsregeln.<sup>105</sup> När det åter var dags att ändra sjölagen 1994, denna gång med anledning av Hamburgkonventionen, bröt man ur dröjsmålsansvaret från ansvarsregeln till en egen regel (nuvarande 13:28). Orden ”till följd av” fick emellertid stå kvar i ansvarsregeln, (och gör det alltså än idag i 13:25). Av motiven framgår att utbrytningen av dröjsmålsansvaret var en ”redaktionell omarbetning” för att göra ”ansvarsproblematiken mer lättillgänglig”.<sup>106</sup> Någon förändring i sak åsyftades alltså inte.

Vad som nu sagts om de olika sjölagsändringarna medför att det ligger nära tillhands att anta, att någon särskild tanke inte legat bakom den berörda formuleringen i ansvarsregeln. Det framstår snarare som en slumpmässig konsekvens av en serie lagändringar. Orden ”till följd av” infördes för att få dröjsmålsansvaret att tydliggöras och passa in i ansvarsregeln, men fick stå kvar när detta sedermera bröts ut.

Vidare har jag inte funnit att man i rättspraxis har bedömt ansvarsregeln innebära en begränsning av skadeståndsansvaret till endast vissa skador. Tvärtom tog Høyesterett i ND 1987 s. 160 *Dolsøy* fasta på just det faktum att orden ”...tap som følge av ...”, *inte* utesluter ansvar för andra skador än sakskador på det transporterade godset.<sup>107</sup> Inte heller när ansvarsregeln behandlas på olika håll i doktrinen, kommenteras att någon skadeståndsbegränsning skulle följa därav.<sup>108</sup>

Det kan sålunda konstateras att ansvarsregeln inte hindrar att transportören åläggs skadeståndskyldighet för sakskador på annat än den transporterade egendomen.

---

<sup>103</sup> SOU 1972:10 s. 46 och prop. 1973:137 s. 59. Termen ”rena” dröjsmålsskador används i detta sammanhang för att skilja skadorna ifråga från sådana dröjsmålsskador som innebär skada på själva godset, t.ex. försenad frukt som ruttnar.

<sup>104</sup> 1891 års sjölag 118 § 1 st., lydelse enligt SFS (1974:621).

<sup>105</sup> Ansvarsregelns tidigare lydelse enligt 1891 års sjölag var i berört avseende följande: ”Förkommer, minskas eller skadas gods, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, vare han därför ansvarig ...”.

<sup>106</sup> SOU 1990:13 s. 147 och Prop. 1993/94:195 s. 237.

<sup>107</sup> Rättsfallet behandlas utförligare nedan.

<sup>108</sup> Se t.ex. Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 148 ff., Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 7 ff., Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 167 f. och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 265 ff.

#### 4.1.2      *Ansvarsperioden*

Sjölagen 13:24:

”Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,
2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller
3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.”

Som framgått ovan gäller ansvarsregeln medan transportören har godset i sin vård. Den nu citerade regeln konkretiserar när transportören skall anses ha godset i sin vård, eller med andra ord, ansvarsperioden. Frågan är om det utifrån ansvarsperioden kan argumenteras att transportören inte ansvarar för sakskador på annat än den transporterade egendomen. Sådana skador inträffar ju av naturliga skäl knappast medan transportören har godset i sin vård; för att godset skall kunna skada mottagarens egendom måste denne rimligen ha tagit emot det.<sup>109</sup> Argumentation av liknande innebörd har framförts inom vägtransporträtten. I det engelska fallet *Shell v. P & O Roadtankers*<sup>110</sup>, hade en vägtransportör transporterat kemikalier från Frankrike till ett raffinaderi i England. Kemikalierna förväxlandes under transporten vilket medförde att en annan kemikalie än den avtalade pumpades in i raffinaderiets cisterner. Till följd därav var man tvungen att stoppa produktionen hos raffinaderiet och rena cisternerna. En fråga i målet var sålunda om produktionsbortfallet var en skada för vilken transportören ansvarade enligt CMR.<sup>111</sup> Domstolen besvarade denna fråga nekande, med motiveringen att skadan hade inträffat *efter att ansvarsperioden upphört*. Ansvarsperioden i CMR, som regleras i art. 17 (1), är nästan identisk med sjötransportörens ansvarsperiod enligt sjölagen, och lyder; ”The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring *between the time when he takes over the goods and the time of delivery*, as well as for any delay in delivery. [min kursiv]”.

Samma eller liknande argumentation som fördes i *Shell v. P & O Roadtankers* skulle alltså kunna föras beträffande sjötransportörens ansvar för sakskador på annat än den transporterade

---

<sup>109</sup> Möjligen skulle man kunna tänka sig att skadefall inträffar när transportören exempelvis lagt upp godset för mottagarens räkning i strid med avtal, och ansvarsperioden därav inte har upphört (se 13:24 3 st. 2 p.). Vad som är intressant härvidlag är emellertid om ansvarsperioden kan anses utesluta ansvar för sakskador på annat än den transporterade egendomen.

<sup>110</sup> *Shell v. P & O Roadtankers* [1993] 1 Lloyd's Rep. 114 QB.

<sup>111</sup> Convention on the Contract for the international Carriage of goods by Road, (Geneva, 19 May 1956).

egendomen. Häremot skulle dock kunna invändas att ansvarsperioden reglerar den tid, under vilken transportören ansvarar för *skadeorsaker*. Den reglerar inte tiden under vilken skadorna måste ha realiserats. Om transporterat gods som är felfritt vid mottagandet först veckor efter leverens blir plötsligt obrukbara, vilket visar sig bero på att det utsatts för fukt under transporten, skall då transportören inte ansvara för skadan? Det sagda leder till hårklyverier om när en skada skall anses ha inträffat – en fråga som inte är relevant. Frågan som skall ställas är om den omständighet som orsakade skadan inträffade under den tid då transportören var ansvarig för godset. Denna tolkning stöds också av ansvarsperiodens syfte, vilket är att avgränsa transportörens vårdansvar till den tid då denne kan utöva kontroll över godset.<sup>112</sup> För att få en klarare bild av ansvarsperiodens funktion kan en förenklad beskrivning, som bygger på en systematisk tolkning, göras: Transportören skall enligt avtalet transportera gods från A till B. Vid utförande av denna naturaprestation har transportören ett tvingande vårdansvar för godset. Om transportören brister i denna vårdplikt, begår han ett avtalsbrott och är skyldig att ersätta motparten för de skador denne lider till följd av avtalsbrottet. Då kan frågor uppkomma om vilka skador motparten har rätt att kräva ersättning för. Svaret på dessa frågor finner man inte i ansvarsperioden. Ansvarsperiodens roll är att avgränsa den tid under vilken transportören har vårdplikt för godset, och kan endast svara på frågan *huruvida ett avtalsbrott har begåtts eller inte*.

För ansvarsperiodens funktion och tillämpning är det alltså ovidkommande om det rör sig om skador på godset, produktionsbortfall eller en sakskada på annat än den transporterade egendomen, eftersom bestämmelsen inte hanterar dessa frågor. En jämförelse med köplagen skulle kunna göras på så vis ansvarsperioden till sin funktion motsvarar 21 § köplagen. Denna bestämmelse föreskriver att den avgörande tidpunkten för bedömningen huruvida fel (*avtalsbrott*) föreligger är "...när risken för varan övergår på köparen", vilket den gör när varan är avlämnad.<sup>113</sup> Första styckets andra mening förklarar vidare att "[s]äljaren ansvarar för fel som funnits vid denna tidpunkt även om felet visar sig först senare". Men 21 § köplagen svarar inte på frågor om vilka skador köparen kan få ersättning för vid fel. Detta regleras i påföljdsbestämmelserna och 67 §, som återfinns under rubriken "skadeståndets omfattning". Som synes gäller det att skilja mellan avtalsbrott och skador till följd av avtalsbrott.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts kan det konstateras att transportörens ansvarperiod inte utesluter att han bär ett ansvar för sakskador på annat än den transporterade egendomen.

---

<sup>112</sup> Jfr Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbeholdningen, 1982, s. 152 ff.

<sup>113</sup> Köplagen 13 §. När varan skall anses avlämnad kan antingen följa av en särskild bestämmelse i avtalet, eller av 6 eller 7 § §, som reglerar s.k. hämnings- respektive transportköp.

### 4.1.3 Beräkningsregeln

Sjölagen 13:29:

”Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.”

Enligt denna bestämmelse beräknas skadeståndet vid sakskada. Därutöver anses den i princip begränsa transportörens skadeståndsskyldighet till saksador på det transporterade godset.<sup>114</sup> Bestämmelsens funktion sägs vara att *normalisera* skadeståndet, vilket innebär att *följdförluster eller indirekta skador av individuell karaktär inte ersätts*. I enlighet härmed skulle en transportör alltså inte ansvara för saksador på annat än den transporterade egendomen. Riktigt så enkelt kan rättsläget emellertid inte betraktas. För att åskådliggöra detta skall beräkningsregelns rättshistoria först presenteras, och de motiv som ligger bakom den undersökas. Därefter behandlas bestämmelsens tillämpning i rättspraxis samt hur argumentationen i doktrin har utvecklats.

#### 4.1.3.1 Tillkomst och motiv

##### *A. Begynnelsen*

Beräkningsregeln kan till sin funktion härledas tillbaka till tiden före 1924 års Haagkonvention. Enligt 1891 års sjölag, före Haagreglernas införande, skulle ersättningen vid förlust eller minskning av eller skada på godset uppskattas efter generella objektiva grunder. Därvidlag skulle bortses från skador av subjektiv art.<sup>115</sup> Någon särskild regel härom fanns emellertid inte, utan hänvisning gjordes till ersättningsberäkningen vid gemensamt haveri.<sup>116</sup>

Vid 1936 års ändringar av sjölagen, med anledning av nämnda konvention, fick bestämmelsen i stort sett sin nuvarande utformning.<sup>117</sup> Den hade emellertid inte någon motsvarighet i Haagreglerna, utan fick konventionsstöd först vid supplementeringen av

---

<sup>114</sup> NJA II 1936 s. 408 ff., SOU 1972:10 s. 44 ff. och 61., prop. 1973:137 s. 119, SOU 1990:13 s. 151 ff., prop. 1993/94:195 s. 241 f., Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 168 ff., Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 195 ff., Selvig, Erstatningsberäkningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 7 ff., Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 170 f. och Falkanger, Bull & Brautaset, Scandinavian maritime law, 2004, s. 287 f. Rune, Haag-Visby-reglerna, SvJT 1969 s. 12 ff. och Honka, New carriage of goods by sea, 1997, s. 62 ff.

<sup>115</sup> NJA II 1936 s. 408.

<sup>116</sup> Se 149, 142, 200 och 201 §§ i 1891 års sjölag före 1936. NJA II 1936 s. 408.

<sup>117</sup> Såvitt avser bestämmelsens första stycke och normaliseringsfunktionen. NJA II 1936 s. 408 ff., prop. 1973:137 s. 119, SOU 1990:13 s. 151 ff., prop. 1993/94:195 s. 241 f.

Visbyreglerna 1973.<sup>118</sup> Vid de nordiska förhandlingarna som föregick 1936 års ändringar ville normmännen inte ha beräkningsregeln utan istället tillämpa allmänna skadeståndsrättsliga principer för bestämmandet av skadeståndets omfattning. Detta möttes emellertid av starkt svenskt motstånd, varför beräkningsregeln kom att behållas.<sup>119</sup> Till motiverande härav anfördes följande:

”I fråga om bortfraktarens ansvarighet för förlust eller minskning av eller skada å gods torde en *tillämpning av allmänna rättsgrundsatser* som regel leda till att bortfraktarens ersättningskyldighet blir att bedöma på grundval av befraktarens *normala intresse* av transportens behöriga utförande. Med detta normala intresse bör bortfraktaren alltid *räkna*, och det är jämväl bestämmande för fraktens storlek. Vid beräkning av sådant intresse är i regel avgörande godsets handelsvärde efter transportens fullgörande, och hänsyn bör *i allmänhet* icke tagas till befraktarens *individuella intresse* i godsets bevarande och befordran. [min kursiv]”.

I senare förarbeten till de olika ändringarna av sjölagen kommenteras inte dessa motiv något ytterligare, utan det konstateras att det rör sig om ett normalintresse och att bestämmelsen i princip överförs utan att ändring i sak åsyftas.<sup>120</sup>

Ur det citerade motivuttalandet kan framförallt två argument skönjas, varför transportkunden enbart skall ha rätt att kräva ersättning för normalintresset. Det ena är att det följer av allmänna rättsgrundsatser. Det andra är att den typen av skador som enligt motiven täcks av normalintresset är förutsebara; transportören kan bedöma sina risker och beräkna frakt.

Att beräkningsregeln innebär eller innebar en tillämpning av allmänna rättsgrundsatser är högst tvivelaktigt. Redan lagrådet bemötte argumentet och ifrågasatte tvärtom ”... om den antydda praktiska vinsten verkligen uppväger den nackdel som blir en följd av att de allmänna rättsreglerna *icke* utan vidare skola vara tillämpliga [min kursiv]”. Även Selvig har påpekat att det inte rör sig om en tillämpning allmänna rättsgrundsatser. Han anför att den berörda argumentationen i motiven närmast tar sikte på kausalitetsbegreppets relativitet och att beräkningsregeln, försåvitt den avskär ersättning för ”indirekte tap”, står i strid med skandinaviska allmänna skadeståndsrättsliga principer och läran om adekvat kausalitet.<sup>121</sup> Det kan vidare framhållas att det knappast kan anses råda några tvivel om att det *normala intresse* som omtalas i motiven, innebär en avvikelse från den annars rådande allmänna avtalsrättsliga principen om det *positiva kontraktintresset* – vilket exempelvis Grönfors och Hellner påpekar

---

<sup>118</sup> SOU 1972:10 s. 46 f.

<sup>119</sup> NJA II 1936 s. 409 och Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 15.

<sup>120</sup> Se SOU 1972:10 s. 46 f, prop. 1973:137 s. 119, SOU 1990:13 s. 151 ff och prop. 1993/94:195 s. 241 f.

<sup>121</sup> Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 15 och 41 ff.

uttryckligen.<sup>122</sup> Enligt denna princip har den skadelidande avtalsparten rätt att försättas i samma ekonomiska situation som om avtalet hade fullgjorts på riktigt sätt. Det ligger nära tillhands att uppfatta hänvisningen i motiven till allmänna rättsgrundsatser, som ett svepskäl i brist på annat.

Det andra argumentet är intressant. Detta tar som sagt sikte på att de skador som täcks av normalintresset är sådana som transportören har möjlighet att förutse och kalkylera med, vad gäller risk och frakt. Det vore emellertid väl kategoriskt att säga att vissa förluster alltid är förutsebara medan vissa andra aldrig är det. I motiven lämnas följdriktigt en öppning för en mer individuell bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. Man uttalar att ”... *en längre gående ersättningsskyldighet [kan] för bortfraktaren uppstå, om bortfraktaren får antagas vid fraktavtalets ingående hava haft kännedom om ett speciellt intresse, som knyter sig till godsets befordran och bortfraktaren ej gjort förbehåll mot att dylikt intresse åberopas såsom grundval för ersättningskrav [min kursiv]*”.<sup>123</sup> Även detta sägs vidare vara en tillämpning av allmänna rättsgrundsatser.<sup>124</sup> Lagrådet ställde sig emellertid tveksamma till om en sådan öppning utan vidare kunde läsas in i bestämmelsen och önskade ett särskilt uttryck därför i lagtexten. Departementschefen avvisade lagrådets synpunkt dels för att en uttrycklig reglering kunde leda för långt till transportörens nackdel, dels för att de skador som undantaget ifråga tar sikte på ”... torde bliva tämligen sällsynta”.<sup>125</sup>

Formuleringen av det berörda fallet, när ersättning utöver normalintresset undantagsvis kan utgå, uppvisar tydliga likheter med vad som gäller enligt den från amerikansk och engelsk rätt härstammande principen om ”*foreseeability*”. Att denna skadeståndsavgränsningsprincip gäller enligt engelsk rätt framhölls också i specialmotiveringen till beräkningsregeln, under hänvisning till standardverken Carver och Scrutton.<sup>126</sup> Principen, som kan härledas tillbaka till det berömda engelska rättsfallet *Hadley v. Baxendale* från 1854, behandlas nedan avsnitt 4.3.2.1. under A. Redan här skall dock nämnas att förutsebarhetsläran varken då eller nu knappast *per se* utesluter vissa skadetyper, som t.ex. sakskador på annat än den transporterade egendomen, från skadeståndsansvar vid kontraktsbrott.

Sammanfattningsvis fungerande beräkningsregeln under tidsperioden ifråga som så att den begränsade transportörens skadeståndsskyldighet till sakskador på godset, som beräknades i enlighet med godsets handelsvärde efter transportens fullgörande. Indirekta skador eller följdförluster, som i sig ansågs vara hänförliga till transportkundens individuella intresse, ersattes

---

<sup>122</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 168 ff., Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 195 ff och Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 1 h., 2005, s. 170 f. Se även Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 62 ff. och jfr Ramberg och Ramberg, *Allmän avtalsrätt*, 2007, s. 237 ff. samt Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, 301 ff.

<sup>123</sup> NJA II 1936 s. 410 f.

<sup>124</sup> NJA II 1936 s. 411.

<sup>125</sup> NJA II 1936 s. 412.

<sup>126</sup> NJA II 1936 s. 408. På a. s. säges också att bestämmelsen avfattas efter förebild av den tyska handelslagen, särskilt 611-613 § §.



inte enligt huvudregeln. Detta kunde emellertid undantagsvis ske om transportören kunde antas ha känt till det berörda intresset vid transportavtalets ingående. Skälen på vilka beräkningsregeln vilade kan sägas ha varit något vacklande.

#### *B. Efter 1973 års sjölagsändringar*

När sjölagen ändrades 1973 med anledning av Visbyreglerna fanns beräkningsregeln med i tilläggsprotokollet (art. 4:5 [b]), och fick alltså konventionsstöd härigenom. Som nämndes ovan hade bestämmelsen tidigare ingen motsvarighet i Haagreglerna utan synes ha införts 1936 på svenskt eget initiativ.

I förarbetena till lagändringarna ifråga sägs inget om de bakomliggande motiven, eller tillämpningen av den ”nya” beräkningsregeln.<sup>127</sup> Sjölagskommittén påpekar endast att bestämmelsen i art. 4:5 (b) ”... synes i stort sett vara av samma innebörd ...[min kursiv]” som beräkningsregeln från 1936 (dåvarande 120 § sjölagen).<sup>128</sup> I propositionens specialmotivering till beräkningsregeln sägs att dess första stycke ”... svarar mot konventionsartikel 4:5 b; jfr 120 § SjöL. Det reglerar skadevärderingen och slår fast den viktiga, ehuru inte för SjöL nya principen att det är värdet på bestämmelseorten och inte fakturavärdet som skall läggas till grund för beräkningen ...[min kursiv]”.<sup>129</sup> Mot bakgrund av dessa uttalanden uppkommer frågan om de tidigare förarbetsuttalandena, och i synnerhet den ovan berörda undantagsregeln, fortfarande kan anses tillämpliga. Grönfors har ifrågasatt utrymmet för att tillämpa undantagsregeln post Visby, men tar inte riktigt ställning till frågan.<sup>130</sup> Därvid pekar han emellertid på den nya bestämmelsen om ”deklaration av särskilt högre värde” (s.k. ad valorem clauses), som infördes samtidigt genom Visbyreglerna, och frågar om undantagsregeln överhuvudtaget kan tillämpas när sådan deklaration inte gjorts.<sup>131</sup> Det ifrågavarande argumentet måste vara av systematisk natur, eftersom det annars lätt kan invändas att ad valorem-bestämmelsen tog sikte på beloppet för transportörens summamässiga ansvarsbegränsning, och inte på skadeståndsansvarets omfattning av olika skadetyper.

Bakgrunden till att beräkningsregeln togs upp i Visbyprotokollet var att den tillkom på brittiskt initiativ under brysselkonferensens andra fas 1967/68.<sup>132</sup> Syftet var framförallt att bestämmelsen skulle fungera som en extra *begränsning*, utöver den summamässiga ansvarsbegränsningen, för att avskära ansvaret för indirekta skador. Detta för att det i dåtida engelsk praxis blivit vanligt att skadelidande transportkunder krävde ersättning för indirekta skador, för att gottgöra även skador utan samband med sakskador på godset. Förslaget mötte

<sup>127</sup> SOU 1972:10 och prop. 1973:137.

<sup>128</sup> SOU 1972:10 s. 46 f.

<sup>129</sup> Prop. 1973:137 s. 119.

<sup>130</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 171.

<sup>131</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 171. Bestämmelsen ifråga har numera utgått.

<sup>132</sup> Conference Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session, Bruxelles, 1968.

emellertid motstånd av bl.a. de nordiska länderna, varvid *kompromisslösningen blev att bestämmelsen reducerades till en skadevärderingsregel av väsentligen samma innebörd som den nordiska beräkningsregeln*.<sup>133</sup>

Som bekant gav även den nordiska beräkningsregeln dock endast ett begränsat ersättningsutrymme för följdförluster och indirekta skador, varför kompromissen således rimligen måste ha bestått i att möjligheten för att undantagsvis ålägga transportören ett längre gående ansvar, skall läsas in även i konventionsregeln.

Här skall förarbetens generella ”tillämplighet” eller konventionskonform tolkning inte utvecklas. Det kan dock konstateras att en ändamålsenlig tolkning av beräkningsregeln under berörd tidsperiod måste ha försvårats och mött rättsfrågor av ett annat slag, än vad som vanligen är fallet vid dylik tolkning.

### *C. Efter 1994 års sjölagsändringar*

När sjölagen återigen ändrades 1994, denna gång för att anpassa sjölagen till den icke tillträdde Hamburgkonventionen,<sup>134</sup> kan man se en mycket tydlig återgång till vad som anfördes i motiven från 1936. Sålunda uttalar sjölagskommittén att beräkningsregeln skall ses

”... som en ren skadevärderingsregel vid *skada på godset* även om den leder till att ersättning som regel inte skall ges för indirekta skador i allmänhet eller individuella intressen, t.ex. en särskild möjlighet för lastägaren att sälja godset vidare till ett ovanligt högt pris. En längre gående ersättningskyldighet kan dock bli följden i det enskilda fallet om transportören kände till att ett särskilt intresse var förenat med transporten.”<sup>135</sup>

Allt tyder på att sjölagskommittén inte ansett att införandet av Visbyreglerna 1973 frantog beräkningsregeln dess rättsliga bakgrund, eftersom det citerade uttalandet närmast är ett citat från 1936 års motiv (jfr ovan under A). Det sagda har emellertid inte särskilt stor betydelse, eftersom det i vart fall (för utredningens del) rör sig om en återgång till denna bakgrund i och med 1994 års ändringar. Grönfors ifrågasättande av undantagets tillämplighet i kommentaren från 1982, som behandlades ovan, torde anses överspelat eftersom denne satt med i sjölagskommittén. I propositionens specialmotivering till beräkningsregelns första stycke återges nästan samma uttalande:

---

<sup>133</sup> Rune, Haag-Visby-reglerna, SvJT 1969 s. 21 f. Det bör påpekas att Rune ingick i delegationen som företrädde Sverige vid den diplomatiska konferensen i Bryssel 1967/68. Se även den svenska delegationens rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (andra fasen) i Bryssel 1968, publicerad i SOU 1972:10 s. 144 ff. och Diamond, The Hague-Visby Rules, i L.M.C.L.Q. 1978, 225 s. 248.

<sup>134</sup> Se härom ovan avsnitt 3.1.2.

<sup>135</sup> SOU 1990:13 s. 151.

”Bestämmelsen, som är en ren skadevärderingsregel vid skada på godset, ger uttryck för principen om en normalersättning med utgångspunkt i avsändarens intresse av att en transport blir utförd i rätt tid. Vid beräkningen av ett sådant intresse är det därför godsets handelsvärde på bestämmelseorten som är avgörande. Man bortser alltså från den skadelidandes individuella intressen och koncentrerar sig på ett normalintresse.”<sup>136</sup>

Som synes är återgången, om det nu skall anses röra sig om en sådan, lika tydlig i propositionen. Det enda som inte nämns är emellertid undantaget för när längre gående ersättningskyldighet kan föreligga. Och frågan uppkommer ännu en gång om undantaget skall anses tillämpligt. Det bör här uppmärksammas att denna fråga får anses vara oerhört viktig, eftersom den ensam kan vara avgörande för om t.ex. ersättning för särskilt hög utebliven vinst, produktionsbortfall eller saksador på annat än den transporterade egendomen skall utgå överhuvudtaget. Någon hjälp får man knappast av att departementschefen i relevant del av allmänmotiveringen säger att utredningens förslag ”i allt väsentligt” överensstämmer med hans, eller att det i specialmotiveringen står ”jfr” med utredningens förslag.<sup>137</sup> Uttrycken är i sig tämligen vaga och förekommer nästan alltid i propositioner. Det är emellertid mycket svårt att förklara varför regeringen, om man nu ville ha den från 1936 härstammande undantagsregeln, valde att näst intill citera utredningens förslag men sedan utlämna endast den enstaka mening där undantagsmöjligheten framgår. Det är tvivelsamt om dylika subjektiva tolkningar eller resonemang kring enskilda meningar i förarbeten, skall tillåtas få avgörande betydelse. Det kan bara konstateras hur beklagligt det är att en sådan viktig fråga hanteras på ett så tvetydigt och oklart sätt. Följande uttalande, som återfinns såväl i utredningen som propositionen, gör inte saken klarare:

”Annan skada uppkommen i samband med skada på godset ligger utanför regelns tillämplighet och ersätts enligt *allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser* [sic!]. Det kan röra sig om extra utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader för utsortering av skadat gods eller besiktningkostnader i den mån sådana inte är att hänföra till processkostnader.[min kursiv]”<sup>138</sup>

Detta uttalande, eller dess innebörd, står inte att finna någonstans i tidigare förarbeten. Det är också något paradoxalt att den norm som medför att endast saksador på godset ersätts enligt huvudregeln (normalintresset), ursprungligen motiverades med att vara en tillämpning av *allmänna*

---

<sup>136</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

<sup>137</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

<sup>138</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241, jfr även SOU 1990:13 s. 151.

*rättsgrundsatser* (se ovan avsnitt 4.1.3.1 A) – men faller en skada utanför området för denna rättsgrundsats så får den numera ersättas enligt *allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser*.

Resultatet av motivens behandling av beräkningsregeln synes alltså bli följande: Vad som ersätts är sakskador på godset, indirekta skador eller följdförluster ersätts inte ens undantagsvis medan andra direkta skador som uppkommit i samband med skador på godset ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Att det är just ”direkta” skador som ersätts enligt allmänna regler följer av exemplifieringen av (enbart direkta) kostnader i det citerade motivuttalandet. Exemplifieringen är vidare ordagrant hämtad från utredningen, som använder sig av termen ”direkta skador”. Såvitt jag kan förstå så stöder sig utredningen på Erling Selvig, som i sin tur grundar sin uppfattning på skandinavisk praxis från tiden före Visbyreglerna.<sup>139</sup> Därutöver hänvisar utredningen till ett rättsfall från Kristiansunds Herredsrett (första instans); ND 1969 s. 337 *Haugnes*. Detta behandlas strax nedan.

Om det nu beskrivna skall anses vara den svenske lagstiftarens ståndpunkt vad avser innebörden av beräkningsregeln, uppstår vissa följdfrågor. För att nämna några, kan man först fråga sig om den svenska lagstiftarens implementering art 4:5 (b) är konventionskonform. Artikeln var ju föremål för en kompromiss, eftersom ett antal stater inte accepterade briterernas ursprungliga förslag på en extra begränsningsregel som uteslöt ansvar för indirekta skador (se ovan under B). Vidare kan man fråga sig, om nu *direkta skador* ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, dels vad innebörden av dessa är, men framförallt om detta skall tolkas motsatsvis som så att ersättning för *indirekta skador eller följdförluster* inte ens ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, så som culparegeln? Gör lagen sålunda anspråk på att exklusivt reglera transportörens skadeståndsansvar? Mer om dessa spörsmål nedan.

#### 4.1.3.2 Utvecklingen i praxis och doktrin

##### *A. Praxis*

Som framgått ovan har beräkningsregeln en brokig bakgrund och motiven ger en något splittrad bild av bestämmelsens innebörd. Här skall undersökas hur normen har kommit att behandlas i praxis och i rättsvetenskapen. Av undersökningen av motiven kan i vart fall den slutsatsen dras, att praxis från tiden före såväl 1994- som 1973 års ändringar av sjölagen, inte saknar relevans. Detsamma synes gälla vissa delar av tidig doktrin, som alltså återkommer på lagstiftningsnivå så sent som på 90-talet.

---

<sup>139</sup> SOU 1990:13 s. 151 och Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 39.

Svensk praxis som behandlar beräkningen eller omfattningen av transportörens skadeståndsansvar, är allt annat än rikhaltig. Ett i samband med beräkningsregeln ofta omtalat rättsfall är NJA 1950 s. 130 *Selma Thordén*. Rättsfallet fastslår emellertid endast att det är godsets värde på bestämmelseorten som bildar utgångspunkten för skadans beräkning, och att detta högre värde, utöver inbakad frakt och försäkringspremier, även omfattar sådan *handelsvinst* som transportkunden hade kunnat tillgodogöra sig där.<sup>140</sup> Härom råder inte någon större oklarhet. Redan i motiven från 1936 påpekades att viss handelsvinst faller inom normalintresset, eftersom detta intresse i regel avgörs av godsets handelsvärde efter transportens fullgörande.<sup>141</sup> Skulle det röra sig om en ovanligt hög handelsvinst, är detta enligt 1990 års sjölagskommitté ett sådant för transportkunden särskilt intresse som faller utanför beräkningsregelns normalisering.<sup>142</sup> Även NJA 1955 s. 661 *Margret Johnson* rörde frågan om värdering av sakskada på godset, men denna gång närmare bestämt, giltigheten av en i konossementet intagen fakturavärdesklausul. HD underkände klausulen efter en utförlig behandling av utländsk rätt.

Ovan nämndes att sjölagskommittén, efter sitt uttalande om att direkta skador i samband med godsskada ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, hänvisade till ND 1969 s. 377 *Haugnes*. Det kan tyckas vara något förvånansvärt att hänvisning görs till fallet ifråga. Inte enbart för att det avgjordes i första instans, utan också för att det dels är tveksamt om samtliga skador i målet är att betrakta som ”direkta”, dels för att det i domskälen förekommer tveksamma resonemang om beräkningsregeln. I målet hade en transportör transporterat ”leca” grus från Danmark till Norge, som skulle användas till att producera byggblock m.m. Till följd av brisillfällig rengöring av lastutrymmena beblandades gruset under transporten med rester från osläckt kalk. Föroreningen upptäcktes inte förrän transportkunden hade hunnit sätta gruset i produktion, vilket medförde att en betydande del av blocken blev otjänliga och fick kasseras. Skadorna på själva gruset är givetvis en sakskada på godset. Vissa av de kostnader som transportkunden åsamkades t.ex. ”... utgifter i förbindelse med omstabling og kjøring av blokkene, konsultasjoner og reiser etc. ...” faller inom ramen för den i motiven angivna exemplifieringen av direkta kostnader ovan. Det är emellertid ytterst tveksamt om så är fallet med de produktionsförluster som transportkunden led till följd av det förorenade gruset.<sup>143</sup> Vidare uttalar herredsretten följande om beräkningsregeln:

---

<sup>140</sup> Jfr Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s.169.

<sup>141</sup> Se citerade motiv ovan avsnitt 4.1.3.1 A. Man skulle kunna säga att syftet med en kommersiell transport är att flytta varor från en plats till annan, där man kan betinga sig högre värde av godset än på den ursprungliga platsen.

<sup>142</sup> SOU 1990:13 s. 151.

<sup>143</sup> Med köprättslig terminologi hade skadan på blocken idag säkerligen betraktats som en sådan ingrediensskada där identitet föreligger mellan den sålda varan och slutprodukten, med följd att felreglerna blir tillämpliga på ”skadan” (se avsnitt 3.1.1.1). I övrigt är det emellertid oklart hur detta skall betraktas ur transporträttslig synvinkel. Skadan på

”Under henvisning till sjøl. § 120 [beräkningsregeln] har [transportören] hevdet at et erstatningsbeløp ikke kan omfatte tapene som [transportkunden] led etter at grusen gikk i produksjon. Denne påstanden synes ... å bygge på en ren bokstavfortolkning av § 120. Retten er ikke ening i dette syn. Det må være klart at skadene på de ferdige Leca-produktene hadde en direkte sammenheng med at råstoffet var blitt tilført en spesiell *skadevoldende egenskap*, ved uaktsomhet fra [transportörens] side. *Man kan ikke se att hverken teori eller lovens motiver gir holdepunkter for å anta at § 120 representerer en ansvarsbegrensning hva erstatningens omfang angår.* Og paragrafens ordlyd tyder ikke på att så skulle være tilfelle. *Bestemmelsen synes å fastsette normer for erstatningens beregning og ikke for dens omfang.* Da man antar att at det her *ikke er snakk om indirekte eller avledet tap*, men om en rent *direkte skade*, som følge av uaktsomhet fra skadevolderens side, er retten kommet til at [transportkundens] samlede tap må bli erstatte.[min kursiv]”

Av de citerade domskälen framgår att domstolen inte förefaller anse att beräkningsregeln föreskriver någon begränsning av skadeståndets omfattning överhuvudtaget. Det konstateras istället att bestämmelsen fastställer normer för ersättnings beräkning. Någon normalersättningsprincip skulle det alltså inte vara fråga om. Men ändå påpekar domstolen i den nästföljande meningen att det inte är fråga om indirekta skador eller följskador, utan direkta, varför full ersättning utdöms. Om man bortser från att klassificeringen av skadorna som sådan är tveksam, kan man fråga sig varför domstolen påpekar detta, när den ändå inte anser att någon begränsning följer av beräkningsregeln? Det skulle ju i sådana fall sakna betydelse hur skadorna klassificerades. Möjligen är förklaringen av att domstolen, förvisso menar att beräkningsregeln i sig inte begränsar skadeståndets omfattning, men att en begränsning därav i någon form trots allt följer av *allmänna principer*. Så genom att påpeka skadornas karaktär av direkta sådana, förklarar den att skadornas ersättningsgillhet inte behöver ifrågasättas eller prövas enligt allmänna principer om t.ex. adekvat kausalitet eller ”remotness of damages”. Den beskrivna tolkningen må vara extensiv, med det är svårt att se någon annan förklaring. Tolkningen stöds också av att det var precis den innebörden normmännen förfäktade från första början. Som ovan nämndes ville normmännen vid de nordiska förhandlingarna inför 1936 års ändringar av sjölagen inte tillämpa principen om normalintresset som bestämmande av skadeståndets omfattning. Vad de föreslog var helt enkelt att transportören skulle ersätta ”det tap det er tilføiet godsets eier”, d.v.s. den

---

gruset, själva råmaterialet, är vart fall inte samma skada som de förluster transportkunden lidit genom att han producerat otjänliga slutprodukter. Det torde sålunda föra sig om en följskada.

skada som ägaren lider, annorlunda uttryckt, principen om det positiva kontraktsintresset.<sup>144</sup> Omfattningen skulle därigenom bestämmas av allmänna skadeståndsrättsliga principer. Jag antyder härvid inte att norska domstolen fullständigt skulle ha struntat i den av svenskarna förfäktade normalersättningsprincipen, som också blev resultatet. Därom kan jag inte uttala mig. Tolkningen ifråga förklarar emellertid en del av herredsrettens annars svårbegripliga resonemang ovan. Vidare bör det givetvis tas i beaktande, dels att beräkningsregeln vid tidpunkten för målet ännu inte fått konventionsstöd, dels att avgörandet kommer från första instans. Som strax skall framgå, har norsk domstol emellertid uppvisat ett tämligen fritt förhållningssätt till beräkningsregeln, även efter Visbyreglernas införande och i högsta instans. Att sjölagskommittén hänvisar till det nu behandlande rättsfallet, utan några reservationer, förblir dock förvånansvärt.

I ND 1987 s. 160 *Dolsøy*, som berördes kort ovan vid behandlingen av ansvarsregeln, var omständigheterna följande: Transportkunden, två fiskefartyg ute på havet, beställde drivmedel av en norsk oljeleverantör. För att transportera drivmedlet anlätades transportören M/S Ny Dolsøy. Transportören levererade bunkerolja till fiskefartygen som befann sig i farvattnet utanför Svalbard. Under transporten förorenades oljan, även denna gång p.g.a. bristfällig rengöring av lastutrymmet. Transportören hade innan denne anlätades för oljeleveransen, transporterat lodda. Den förorenade oljan orsakade skador på fiskefartygens maskiner, vilket medförde att fartygen var tvungna att avbryta fisket och gå i land för omfattande reparationsarbeten. Och fråga var således om transportören ansvarade för dessa skador. Såväl herredsretten som lagmansretten utdömde skadestånd för skadan på själva oljan och på maskinerna, dock ej för den uteblivna fångsten. Motiveringen därvidlag var att den uteblivna fångsten var en följd förlust för vilken transportören inte ansvarade enligt ansvars- och beräkningsreglerna. Domen överklagades till norska Høyesterett, vars argumentation nu skall behandlas.

Beträffande skadeståndets omfattning börjar Høyesterett med att konstatera att "[d]e skader som her inntraff – maskinskader med påfølgende fangsttap – var etter *alminnelige erstatnings- og obligasjonsrettslige* regler *påregnelige* [min kursiv]". Enligt dessa regler skulle skadelidande alltså kunna få ersättning för samtliga sina skador. Men domstolen fortsätter emellertid med att fråga sig om "... sjølovens bestemmelser om bortfrakterens ansvar for gods ikke bare begrenser de erstatningsbelopp som kan gjordes gjeldende, me også *arten av kravene* – nærmere bestemt om bortfrakteren er ansvarlig for *avlede tap* [min kursiv]". Som synes konkretiserar domstolen till spörsmålet att avse frågan om sjölagen, utöver den summamässiga ansvarsbegränsningen, även begränsar transportörens ansvar för vissa *skadetyper*, i detta fall om transportören ansvarar för följdskador.

---

<sup>144</sup> NJA II 1936 s. 409 och Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 15.

I sin utredning av denna fråga går domstolen tillbaka till 1936 års förarbeten och konstaterar att det där understryks att transportkunden "... i alminnelighet ikke er berettiget til å kreve erstatning for annet tap enn det som direkte følger av selve tingsskadene". Det påpekas att själva lagtexten inte var klar på den punkten men att det (med hänvisning till Selvig<sup>145</sup>) också var den allmänna rättsuppfattningen i praxis och doktrin. Därefter framhåller domstolen att det emellertid inte var helt uteslutet att få ersättning för följdskador, men att det inte var "avklart hvilke unntak reglene gav anledning til". Som bekant framgår ett sådant undantag relativt tydligt av de svenska förarbetena.<sup>146</sup> Efter behandlingen av äldre rätt konstateras att "selve lovteksten" blev "betydlig oppmyket" efter 1973 års ändringar av sjölagen. Här efter gör Høyesterett en bokstavstolkning av lagtexten och tar fasta på att orden "tap som følge av" i ansvarsregeln inte utesluter ansvar för följdskador.<sup>147</sup> Inte heller beräkningsregelns ordalydelse utesluter ett sådant ansvar då den föreskriver att skadeståndet skall beräknas "med utgangspunkt" i värdet av gods av samma slag etc. Från dessa bokstavstolkningar drar domstolen sedan en mycket betydande slutsats, som anspelar på förhållandet mellan den allmänna och den särskilda kontraktsrätten:

"Dette kan forstås slik at for tingsskadene gir bestemmelsen nærmere anvisning på hvorledes erstatningen skal utregnes – dvs en normal tapsregel – mens man for andre typer tap ikke har noen regel i loven og således *må falle tilbake på alminnelige ulovfestede prinsipper*. [min kursiv]."

Høyesteretts tolkning innebär således att transportören ansvarar även för följdskador, men då lagen inte ger några riktlinjer för hur ersättningen därför skall beräknas, får man falla tillbaka på allmänna principer.<sup>148</sup> Domstolens metod är intressant; den börjar med att konstatera att skadorna är ersättningsgilla enligt allmänna skadestånds- och obligationsrättsliga regler då skadorna är "påregnelige". Normen fastställs alltså på det allmänna planet. Därefter prövas om den särskilda kontraktstypen gör undantag från den allmänna normen, främst genom att undersöka om lagens ordalydelse eller förarbeten utesluter en sådan tillämpning. Detta förhållningssätt medför att domstolen, då beräkningsregeln inte positivt nämner andra skador än sakskador på godset och dessutom innehåller det vaga begreppet "med utgangspunkt", kan betrakta saken som "oreglerad" och därmed tillämpa allmänna principer direkt på den särskilda kontraktstypen. Metoden ifråga är inte kontroversiell, det är ett vanligt synsätt på förhållandet

---

<sup>145</sup> Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2.

<sup>146</sup> NJA II 1936 s. 410 f.: "... [E]n längre gående erstatningsskyldighet [kan] for bortfraktaren oppstå, om bortfraktaren får antagas vid fraktavtalets ingående hava haft kjennedom om ett spesielt interesse, som knytter sig till godsets befordran og bortfraktaren ej gjort förbehåll mot att dylikt interesse åberopas såsom grundval for erstatningskrav."

<sup>147</sup> Jfr ovan avsnitt 4.1.1.

<sup>148</sup> Återigen kan man se kopplingar mellan domstolens rättstillämpning och normmännens ursprungliga förslag 1936.



mellan den allmänna avtalsrätten/förmögenhetsrätten och särskilda kontraktstyper. Med den kan inte heller anses vara i alla avseenden vedertagen för transportavtalets och sjölagens del (jfr ovan avsnitt 2).

Till stöd för att 1973 års ändringar av sjölagen inneburit uppmjukning vad avser möjligheten att kräva ersättning för följdskador, anför Høyesterett två ytterligare argument. Domstolen påpekar att det faktum att dröjsmålsansvaret genom nämnda ändringar flyttats in i ansvarsregeln, ger visst stöd för ”at man ikke opprettholdt det forholdsvise strenge syn i tidligere lov”. Detta för att dröjsmålsansvar ”vil i stor utstrekning være [just] et ansvar for avlede tap”. Argumentet ifråga kan knappast vara teleologiskt, (se ovan avsnitt 4.1.1 om skälen till att dröjsmålsansvaret infogades i ansvarsregeln och varför orden ”till följd av” står kvar i 13:25 idag). Som ett systematiskt argument får det emellertid viss styrka. Dröjsmål är bara ett annat avtalsbrott som kan ha precis samma faktiska orsaker som ett brott mot vårdplikten, t.ex. ursprunglig bristfällig utrustning i fartyget. Och vid dröjsmål har man uttryckligen inte nöjt sig med att endast medge ersättning för fysiska skador på godset, utan ersättningen bestäms enligt allmänna principer, (se nedan avsnitt 4.1.5 om dröjsmålsregeln). Det andra argumentet är också intressant, dock av helt andra skäl som inte skall utvecklas här. Domstolen framhåller att man i skiljedomspraxis har ”lagt til grunn at lovendringen av 1973 innebar at reglene om bortfrakterens ansvar for avlede tap ble betydelig oppmyket”.

Avslutningsvis tar emellertid Høyesterett ett steg tillbaka och försöker ”avprejudicera” domslutet genom att säga att ”[d]et i denne sak ikke påkrevet å ta stillning til om dette gjelder i sin alminnelighet. Hensett det konkrete forhold – levering av drivstoff til fartøyer på åpent hav i arktiske strøk, hvor annen levering ikke var mulig og hvor den skadede gassolje derfor foruten maskinskader innebar at fortsatt fiske ble umuliggjort – finner jeg det ikke tvilsomt A/S Dolsøy’s bortfrakteransvar her i tillegg til reparasjonsomkostningene må omfatte fangstappet.” Men det är givetvis så att det inte är domstolens reservationer om domslutets räckvidd som avgör vad vi kan använda det till, utan det är de faktiska omständigheterna och det materiella innehållet i domskälen.

Av intresse är att ingen av domstolarna i Dolsøy-målet egentligen ifrågasätter transportörens ansvar för skadan på maskinerna, utan vad som synes vara oklart är förlusten av intäkter från fisket. Skadan på maskinerna är ett typexempel på vad i övrig svensk förmögenhetsrätt skulle klassificeras som en ”produktskada”. Domstolarna förefaller istället betrakta reparationskostnaderna för maskinerna som direkta skador till följd av skadan på oljan. Enligt svensk systematik torde reparationskostnaderna snarare anses vara en följd av en sakskada på något annat än den transporterade egendomen.

## B. Doktrin

Som säkerligen har framgått vid det här laget, är Selvigs ”Erstatningsberegningen ved lasteskader” från 1962 ett centralt arbete på området.<sup>149</sup> När Selvig behandlar följdskadorna, eller med hans terminologi ”konsekvenskadene”, lyder första rubriken: ”Hovedregel: Ingen erstatning for indirekte skade”.<sup>150</sup> Han diskuterar denna huvudregels förhållande till allmänna principer och konstaterar att den står i strid därmed. Eftersom det är beräkningsregels avgränsande funktion han diskuterar blir det med principen eller läran om adekvat kausalitet han jämför. Grönfors framhåller också att beräkningsregeln avviker allmänna skadeståndsrättsliga principer, men laborerar med andra begrepp. Han förklarar att beräkningsregelns normalersättningsprincip avviker från den annars rådande principen om full ersättning vid liden skada (positiva kontraktsintresset).<sup>151</sup> Författarnas synpunkter och beskrivningar skiljer sig troligen inte från varandra i vidare mån än att det rör sig om två sidor av samma mynt. I svensk förmögenhetsrätt är kravet på adekvat kausalitet i princip det enda som begränsar skadeståndets omfattning, såvida inget annat framgår av speciallagstiftning.<sup>152</sup> Grönfors tillägger emellertid att skillnaden, vid tillämpning av de båda principerna, nog blir ”mindre än man tror” med hänsyn till adekvansbedömningen.<sup>153</sup> När Selvig sedan behandlar undantaget från huvudregeln, så som det beskrivits i motiven (se ovan 4.1.3.1 A), pekar han på den tydliga kopplingen till anglo-amerikansk rätt. Han argumenterar för att transportörens kunskap, vid avtalets ingående, om transportkundens särskilda intresse som knyter sig till godsets befordran, ”er et minstekrav for at han skal kunne holdes ansvarlig for indirekte tap”.<sup>154</sup> Vad han synes mena är att kunskapen inte är tillräcklig, utan att det måste till något mer för att ersättning för indirekta skador skall utgå. Vad detta ytterligare rättsfaktum är framgår dock inte med tydlighet. Av de citationer han gör från motiven m.m. förfaller han åsyfta att det särskilda intresset antingen uttryckligen framgår av avtalet eller ”må ansees inneholdt i avtalen”, varvid ett viktigt tolkningsmoment kan vara att frakten har anpassats därtill. Argumentationen är inte helt övertygande; om så var fallet varför tala om transportörens *kunskap*? Detta tror jag beror på att Selvig försöker förklara vad man måste ha menat i motiven från 1936 och varför det inte finns någon rättspraxis som berör

---

<sup>149</sup> Verket är egentligen en skrift som i utvidgat skick återger ett föredrag som Selvig höll inför Sjörettsföreningen i Göteborg den 17 oktober 1961.

<sup>150</sup> Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 41ff.

<sup>151</sup> Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 168 ff., Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 195 f.

<sup>152</sup> För olika avgränsningstekniker se Herre, Ersättningar i Köprätten, 1996, 321 ff.

<sup>153</sup> Jag kan, ovanligt och konstigt nog, inte sluta mig till den mening som Grönfors framför härvidlag. Fallen då kravet på adekvat kausalitet är uppfyllt vid indirekta skador torde vara väldigt många, oavsett om det rör sig utebliven vinst, produktionsbortfall, sagskador på annat än den transporterade egendomen etc. Medan normalersättningsprincipen enligt huvudregeln skär bort alla dessa skador per definition. Säkerligen har Grönfors rätt, men rör sig på en nivå dit jag inte når.

<sup>154</sup> Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2, s. 44.

undantagets tillämpning. Motivens upphovsmän insåg troligen inte vidden av det formulerade undantaget. Resultatet blir annars märkligt nog följande: Enligt den inskränkta principen om normalintresset ersätts inte indirekta skador, såvida de inte varit ”foreseeable”. Medan enligt principen om det positiva kontraktsintresset ersätts i princip alltid indirekta skador såvida de inte varit ”unforeseeable”. Blir inte följden härav att indirekta skador ersätts i samma uträkning enligt båda principerna? Selvig insåg troligen att denna paradox inte kan ha varit åsyftad, och söker istället ge en rimlig förklaring därtill.

Falkanger och Bull behandlar inte problemen kring beräkningsregeln särskilt mycket. De påpekar att man före 1973 års lagändringar diskuterade huruvida bestämmelsen uteslöt ansvar för följdskador eller om det endast förelåg en presumtion därför.<sup>155</sup> Vidare förklarar de emellertid att det, efter berörda lagändringar, har argumenterats för en längre gående ersättningsskyldighet, vilket har accepterats i skiljedomspraxis. De tolkar ND 1987 s. 160 *Dolsøy* som ”a cautious approval of arbitration practice, but with reservation that the injured party must attempt to mitigate damages ...”.<sup>156</sup>

Honka behandlar frågan något utförligare.<sup>157</sup> Han konstaterar att beräkningsregeln, med utgångspunkt i art. 4:5 (b) i Haag-Visby reglerna, kan betraktas antingen som en ”non-exclusive rule related to causality” eller som ”a rule of exclusion both as far as types of damages and causality are concerned”.<sup>158</sup> Han framhåller att det första alternativet förfaller vara det förhärskande i nordisk rätt. Därvid pekar han på ND 1987 s. 160 *Dolsøy* och att de nordiska ländernas respektive förarbeten i vart fall inte utesluter ett sådant synsätt. Vad han åsyftar är undanget för att medge ersättning vid transportörens kännedom om särskilt intresse knutet till transporten. Detta nämns uttryckligen i de finska förarbetena, men som framgått ovan är så inte fallet i de svenska, där undantaget endast återfinns i SOU 1990:13 och förarbetena till 1936 års ändringar.<sup>159</sup> Han argumenterar för det icke-exklusiva alternativet genom att framhäva att det andra alternativet står i strid med ”general principles in Nordic law of obligations” och att det får ”a strange outcome”. Detta i synnerhet vad gäller de övriga direkta förlusterna, eftersom dessa ”would in most cases be within the ordinary expectations of the parties and also within general principles of contract law”. Ett annat argument som han lätt berör utan att vidareutveckla, är att transportörens ansvarsbegränsning täcker samtliga förluster, såväl direkta som indirekta. Att argumentet ifråga är starkt får jag anledning att återkomma till senare. Han utfärdar en varning

---

<sup>155</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 288 f.

<sup>156</sup> Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 289.

<sup>157</sup> Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 62 ff.

<sup>158</sup> Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 64.

<sup>159</sup> Se avsnitt 4.1.3.1 C. Honka påpekar att vissa skillnader kan föreligga mellan de nordiska länderna. Mest välvillig att tillerkänna ersättning för indirekta förluster är de finska förarbetena, medan de danska är de mest restriktiva. Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 65 f.

för att försiktighet måste iakttas vid hänvisning till allmänna avtalsrättsliga principer om skadestånd, eftersom Haag-Visbyreglerna till sin natur är *sui generis*. Icke desto mindre kommer han till slutsatsen, att eftersom de nordiska sjölagarna inte tydligt har uteslutit det icke-exklusiva alternativet, saknas anledning att ”deviate from general principles on recoverable damages”.<sup>160 161</sup>

Vad engelsk rätt angår förefaller beräkningsregeln inte ges klarare innebörd än i nordisk rätt. I Carver framhålls tvärtom att den är ”likely to cause problems”.<sup>162</sup> Detta för att ordalydelsen av art. 4:5 (b) skulle kunna tolkas på så vis att vissa typer av följdskador utesluts från transportörens ansvar. Under ”general law” kan emellertid transportörer bli ansvariga för sådana skador ”in respect of matters of the possibility of which they should have contemplated”.<sup>163</sup> Diamond menar emellertid att beräkningsregeln endast ”lay[s] down a prima facie measure of damages”.<sup>164</sup> I likhet med Rune hänvisar han till att det ursprungliga förslaget till bestämmelsen hade som syfte att begränsa transportörens ansvar för vissa skadetyper, men att så inte blev fallet. Syftet med den kompromisslösning som träffades blev istället att söka harmonisera de fördragsslutande staternas bestämmelser om ”measure of damages”. Han refererar till den diplomatiska konferensens protokoll,<sup>165</sup> där kommissionens president, efter att ha kommenterat ändringarna av det ursprungliga förslaget, uttryckte följande: ”This means that the provision now is a pure provision of calculation of damages and does no longer contain any limitation of liability”.<sup>166</sup> Diamond påpekar vidare att det går att argumentera för att beräkningsregeln utesluter ansvar för alla anspråk som inte grundar sig på godsets värde på bestämmelseorten, men att resultatet därav blir så ”far-reaching that it cannot be right in the absence of express words of limitation”. Hans slutsats blir således att ”[w]here there are special circumstances making it inappropriate to apply the prima facie measure, the [r]ule does not prevent damages calculated in other ways from being recoverable”.<sup>167</sup>

---

<sup>160</sup> Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 66 f.

<sup>161</sup> Honka påpekar även att en bokstavstolkning av konventionen art. 4:5 (b), som lyder ”[t]he total amount recoverable” antyder att all ersättning skall räknas ut efter godsets värde på bestämmelseorten, varför ersättning för skador som inte ryms inom detta värde skulle vara utesluten. De nordiska sjölagarna begagnar inte de citerade orden utan föreskriver att uträkningen skall ske ”med utgångspunkt” i detta värde, varför han ifrågasätter konventionskonformiteten i berört avseende. Förklaringen till konventionens citerade lydelse är emellertid enligt Rune, att ordet ”total” endast är meningslös kvarleva från britternas ursprungliga förslag som inte accepterades av ett antal stater (se ovan avsnitt 4.1.3.1 B). Rune befarande också redan 1969 att underlåtenheten att stryka ordet ”total” skulle användas som utgångspunkt för tolkning i överensstämmelse med det ursprungliga förslagets begränsningssyfte. Se Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 64 och Rune, *Haag-Visby-reglerna*, SvJT 1969 s. 22.

<sup>162</sup> Treitel & Reynolds, *Carver on bills of lading*, 2001, s. 526.

<sup>163</sup> Treitel & Reynolds, *Carver on bills of lading*, 2001, s. 527, med hänvisning till *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Exch. 341.

<sup>164</sup> Diamond, *The Hague-Visby Rules*, i *L.M.C.L.Q.*, 1978, 225 s. 248.

<sup>165</sup> Conference Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session, Bruxelles, 1968. s. 97.

<sup>166</sup> Diamond, *The Hague-Visby Rules*, i *L.M.C.L.Q.*, 1978, 225 s. 248 not 63.

<sup>167</sup> Diamond, *The Hague-Visby Rules*, i *L.M.C.L.Q.*, 1978, 225 s. 248.

Detta avsnitt om diskussionen i doktrin avslutas med Grönfors ord om förhållandet mellan transportavtalet och den allmänna avtalsrätten vad gäller beräkningsregeln: ”Samspelet mellan olika skadevärderingsregler är inte utrett på ett sätt som krävs för att få grepp om detta svåra område.”<sup>168</sup>

Huruvida beräkningsregeln medger att transportören ansvarar för sakskador på annat än den transporterade egendom, och i så fall under vilka förutsättningar, får anses oklart.

#### 4.1.4 Begränsningsregeln

Sjölagen 13:30:

”Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolla eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §.”<sup>169</sup>

Det finns många spörsmål att diskutera kring begränsningsregeln. Till grund för behandlingen av bestämmelsen härvidlag ligger emellertid frågan, om man utifrån den kan finna argument som har bäring på transportörens eventuella ansvar för sakskador på annat än den transporterade egendomen. Framställningen skall därför ses mot denna bakgrund.

Det talas ofta om transportörens ”rätt” att begränsa sitt ansvar, eller om ”the carrier’s rights and immunities”. Formuleringarna är emellertid något missvisande, försåvitt man beaktar ansvarsbegränsningens ursprungliga syfte. Detta skall nämligen ses mot samma bakgrund som Haagregelkompromissen som sådan. Innan Haagregelerna infördes var det som ovan nämnts mycket vanligt med i konossementen intagna ansvarsfriskrivningar från transportörernas sida, som var så långtgående att transportören knappt hade något skadeståndsansvar att tala om. När så Haagkonventionen drogs upp vid konferenserna i Haag 1921 och i Bryssel 1924 vägrade transportkunderna att acceptera denna utbildade ”branschpraxis”, varför man i syfte att skydda transportkunderna och deras intressen enades om den första summamässiga ansvarsbegränsningen på konventionsnivå (Haagkonventionen art. 4:5).<sup>170 171</sup> Beträffande den närmare utformningen av begränsningsregeln gjorde transportörerna å sin sida emellertid gällande att de behövde skyddas från *mycket stora* och *oförutsebara* skadeståndsanspråk. De sökte en riskfördelning som medgav att proportionalitet förelåg mellan ansvarets omfattning och frakten.

<sup>168</sup> Grönfors, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 197.

<sup>169</sup> Se även 13:31 som till viss del definierar ”kolla eller annan enhet”.

<sup>170</sup> Selvig, Unit limitation of carrier’s liability, Afs vol. 5, 1961, s. 24 ff.

<sup>171</sup> Globalbegränsningen, som är av ännu äldre hävd, hade troligen som ursprungligt syfte att skydda redarna från exceptionellt stora, närmast katastrofala, skador och därpå grundade anspråk. Selvig, Unit limitation of carrier’s liability, Afs vol. 5, 1961, s. 17.

En transportkund skulle exempelvis inte kunna förvänta sig att få full ersättning för särskilt värdefullt gods som skadas, om han inte upplyst om detta värde och transportören haft möjlighet att anpassa frakten därtill.<sup>172</sup> Om det förelåg proportionalitet mellan frakten och ansvarets omfattning skulle transportkunden sålunda, genom att inte redogöra för godsets höga värde, ha möjlighet att betala låg frakt men samtidigt stå risken att vid skada endast erhålla (i relativt hänseende) låg ersättning.

Ett förslag på en begränsningsregel av nu beskriven innebörd framställdes på konferensen, men fick inte tillräckligt stöd, varför det föll.<sup>173</sup> Resultatet blev istället en begränsningsregel vars ansvarssumma räknas ut oberoende av godsets värde, på basis av antalet transporterade kollin eller enheter, med möjlighet för transportkunden att deklarerat ett högre värde i konossementet. En inte till synes strålande lösning. Den kan delvis förklaras med att det framförallt var transport av värdefullt gods i ”packages” som diskuterades vid konferensen 1921. Vid sådan transport känner transportören inte till värdena och har ingen möjlighet att anpassa sig till riskerna, varför en generell standard för ”packages” oavsett innehåll inte framstår som allt för orimlig. Vid konferensens slutfas förde man emellertid också in ordet ”unit” varvid begränsningsregelns tillämplighet vidgades till att omfatta alla typer av gods – inbegripet sådant gods vars värde och medföljande risk en transportör med enkelhet kunde uppskatta. Därigenom erhöll transportören således även skydd mot *mycket stora* men i och för sig *förutsebara* skadeståndsanspråk, utan att behöva vidta en motsvarande sänkning av frakten.<sup>174</sup>

Begränsningsregeln har sedermera ändrats ett antal gånger, dock aldrig dess grundläggande struktur. Vad som ändrats är framförallt att godsets bruttovikt blivit en till kollin och enheter alternativ beräkningsfaktor, och beräknings- ”valutan” har gått från pund via poincaréfranc till SDR.<sup>175</sup> Den uttryckliga bestämmelsen om deklaration av särskilt högre värde har också slopats. Skälen därtill var att avtal om högre ansvarsgräns endast förekommit mycket sällan i praktiken, då transportkunden billigare kunnat tillgodose sitt särskilda intresse genom varuförsäkring. Vidare ansågs den överflödig i förhållande till sjölagen 13:4.<sup>176</sup>

Det har på sina håll gjorts gällande<sup>177</sup> att det kan anses följa av begränsningsregeln att transportören inte ansvarar för olika följdskador, t.ex. saksador på annat än det transporterade godset. Argumentet torde förstås som så att begränsningsregeln – som till exakt summa avgör transportörens totala skadeståndsansvar – har en utformning som vittnar om att den endast tar

---

<sup>172</sup> Selvig, Unit limitation of carrier's liability, Afs vol. 5, 1961, s. 28 f.

<sup>173</sup> Selvig, Unit limitation of carrier's liability, Afs vol. 5, 1961, s. 29.

<sup>174</sup> Selvig, Unit limitation of carrier's liability, Afs vol. 5, 1961, s. 30.

<sup>175</sup> Se SOU 1972:10 s. 48 ff. och 61., prop. 1973:137 s. 119 ff., SOU 1990:13 s. 152 f., prop. 1993/94:195 s. 242., och Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 168 ff.

<sup>176</sup> SOU 1990:13 s. 152 f.

<sup>177</sup> Jag har bl.a. hört argumentet ifråga framföras på olika transporträttsliga seminarier som jag närvarat vid.

sikte på sakskador på godset. Dess tillämpning på någon annan skada får endast märkliga konsekvenser, vilket visar att tanken aldrig har varit att transportören skall ansvara för sådana skador. Pondera att ett antal maskiner skall levereras till en större industrifabrik. En av maskinerna, som utgör en vital del i transportkundens produktion, skadas under transport vilket medför att den inte kan användas. Annan utbytbar maskin inte kan skaffas med kort varsel. Till följd av att den skadade maskinen är oanvändbar står transportkundens verksamhet stilla och han går miste om miljontals kronor i produktionsbortfall. Skall då transportörens skadeståndsansvar beräknas utifrån att den skadade maskinen utgjort en enhet (ca: 7 337 kr) eller efter dess vikt multiplicerat med ca: 22 kr (2 SDR)?

Argumentet skulle således vara systemorienterat. Det är emellertid inte ett starkt sådant argument eftersom ”systemet” i aktuellt avseende redan är osystematiskt. Till att börja med tillämpas begränsningsregeln på alla typer av skador, även på rena dröjsmålsskador, som till sin natur är rena förmögenhetsförluster t.ex. produktionsbortfall eller uteblivna intäkter.<sup>178</sup> Om det angivna exemplet ovan modifieras på så vis att leveransen avser en maskin, vars dröjsmål medför samma typ skada av samma storlek, skall således skadeståndsansvaret alljämt beräknas efter maskinens enhet eller vikt. Det kan vidare anföras att logiska och rimliga resultat, även efter införandet av viktbegränsningen, överhuvudtaget inte utgör begränsningsregelns främsta egenskap. Jämför total förlust av gods vid en transport av 300 ton timmer, med en transport av 30 kilo diamanter vederbörligen förpackade i tre boxar, och räkna ut maximala ansvarssummor. Selvig har sagt följande om begränsningsregeln: “It goes without saying that a rule of this kind is likely to be decidedly awkward and arbitrary in its application, frequently leading to results which in the concrete case are felt unjust and unreasonable.”<sup>179</sup>

Det kan konstateras att begränsningsregeln knappast ger stöd för att transportören inte ansvarar för sakskador på annat än den transporterade egendomen.

---

<sup>178</sup> SOU 1972:10 s. 46 och prop. 1973:137 s. 61 f., prop. 1993/94:195 s. 242 och Falkanger, Bull & Brautaset, *Scandinavian maritime law*, 2004, s. 292 f., Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 66 f. och Selvig, *Unit limitation of carrier's liability*, Afs vol. 5, 1961, s. 97 Enligt Hamburgreglerna (art. 6:1 (b)) är ansvarsgränsen vid dröjsmålsskador två och en halv gånger frakten. Beloppet får dock inte överstiga den totala frakten som skall betalas enligt avtalet om sjötransport.

<sup>179</sup> Selvig, *Unit limitation of carrier's liability*, Afs vol. 5, 1961, s. 29. Det citerade uttalandet är från tiden före 1973 års sjölagsändringar.

#### 4.1.5 Dröjsmålsregeln

Sjölagen 13:28:

”Transportören är ansvarig enligt 25-27 § § för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.”

Ovan (avsnitt 4.1.1) berördes kort att Haagreglerna inte stadgade något särskilt ansvar för rena dröjsmålsskador, men att ett sådant ansvar av bl.a. engelska domstolar ansågs följa motsatsvis av den dåvarande begränsningsregeln. Efter att 1973 års sjölagskommitté funnit dröjsmålsansvaret ifråga naturligt och rättspolitiskt försvarligt, och departementschefen ville att sjölagen skulle ge klart uttryck därför, föreskrevs ett sålunda ett särskilt stagande därom.<sup>180</sup> Detta gick inte obemärkt förbi hos remissinstanserna. De som kritiserade förslaget var bl.a. försäkringsjuridiska föreningen, sjöassuradörernas förening och speditörsförbundet.<sup>181</sup> En av de saker som påpekades i kritiken var svårigheterna med att fastställa omfattningen av inträffad skada. Härtill anförde departementschefen följande: ”Det är givet att tvister kan uppkomma angående dröjsmålsskadans omfattning. Detta kan dock inte utgöra ett skäl att avstå från att föreskriva ett tvingande skadeståndsansvar. Att tvist råder om storleken av liden skada är inte något ovanligt i skadeståndssammanhang.”<sup>182</sup> Det är tydligt att departementschefen inte ansåg skadevärderingen utgöra något hinder för att ålägga transportören ansvar för rena dröjsmålsskador. Detta framgår ännu tydligare efter de senaste sjölagsändringarna, där det i specialmotiveringen till dröjsmålsregeln sägs följande: ”Några särskilda skadevärderingsregler för dröjsmålsskador av det slag som finns för förlust av eller skada på själva godset (jfr 29 §) har inte tagits in i lagen. Vid dröjsmålsskada får beräkningen av skadans värde därför ske *enligt allmänna regler* ... [min kursiv]”.<sup>183</sup>

Vid dröjsmål gör man således avsteg från normalersättningsprincipen. Hänvisningen till ”allmänna regler” kan svårligen avse något annat än det positiva kontraktsintresset begränsat med läran om adekvat kausalitet och principen om att man måste söka begränsa sin skada. Vad säger detta om transportörens ansvar för följdskador till saksador på godset? Det blir svårt att

---

<sup>180</sup> SOU 1972:10 s. 46 och prop. 1973:137 s. 62.

<sup>181</sup> Se prop. 1973:137 s. 60.

<sup>182</sup> Prop. 1973:137 s. 60.

<sup>183</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.



argumentera för att transportörens skadeståndsansvar enligt sjölagen 13 kap., generellt är begränsat till transportkundens normalintresse, eftersom så inte är fallet vid dröjsmål. Det är vidare svårt att motivera varför vissa skadetyper skall vara uteslutna vid en typ av avtalsbrott, men inte vid ett annat, när avtalsbrotten i princip är identiskt konstruerade vad avser skadeståndsgrunden; presumtionsansvar med vissa speciella undantag. Det torde knappast finnas några rättspolitiska skäl varför dröjsmålsansvaret därvidlag skall medge en längre gående ersättningsskyldighet än vårdansvaret. Det är samma "culpa" som är skadeståndsgrundande vid brott mot vårdplikten som vid brott mot den avtalade tiden för prestationens fullgörande. Vidare är motivens förhållningssätt till "allmänna regler" eller principer av vikt. Det bekräftar, ännu en gång, att när sjölagen inte har någon särskild reglering i ett visst avseende, får man falla tillbaka på allmänna principer. Därmed är det förvisso inte sagt att så alltid skall vara fallet. Men det ger stöd åt tolkningen att beräkningsregeln, är en "normalförlustregel" som endast föreskriver hur den normala, mest frekvent förekommande skadetyper skall värderas, d.v.s. hur saksador på godset värderas. Beträffande övriga skador ges därvid ingen vägledning, varför man har att falla tillbaka på allmänna principer om skadevärdering.

## **4.2 Sammanfattning**

Det kan konstateras att ansvarsregeln, ansvarsperioden och begränsningsregeln svårligen kan anses hindra, eller förse med plausibla argument mot, att transportören ansvarar för saksador på annat än den transporterade egendomen. När det gäller dröjsmålsregeln är det givet att den inte hindrar ett sådant anspråk, men det är också så att man utifrån den kan finna argument till stöd för en tolkning som innebär att transportören ansvarar den aktuella skadetyper vid brott mot vårdplikten. Vad som är oklart är den närmare innebörden av beräkningsregeln och dess "normaliserande" funktion. Det är kring detta som olika argument skall presenteras nedan. Där summeras också några av de omständigheter som tillsammans medför att rättsläget är ägnat att uppfattas som oklart (avsnitt 4.3.1).

## **4.3 Argument**

För att försöka ge struktur åt alla de argument som framkommit, vid den ovan genomförda utredningen av transportörens ansvar för saksador på annat än den transporterade egendomen enligt sjölagen, skall jag nu sammanfatta och utveckla dessa i olika kategorier. Att kategorisera olika argument är i viss mån godtyckligt och vilken kategori ett argument tillhör har knappast någon direkt relevans för dess tyngd – även om vissa typer av argument tenderar att generellt

tillskrivas mer eller mindre värde. Det är emellertid min förhoppning att man på detta vis kan uppnå en bättre systematik i argumentationsutrymmet, och därigenom på ett bättre sätt kunna använda argumenten för olika ändamål. Argumentationsutrymmet som sådant bestäms ofta av hur klart eller oklart ett rättsligt problem anses vara, vilket alltid är en fråga gradskillnad och aldrig om artskillnad. Härav skall jag börja med att lyfta fram argument som påvisar det rättsliga problemets bristande klarhet, eller som i vart fall är ägnade att medföra att rättsläget i traditionell mening uppfattas som oklart.

#### 4.3.1 *Rättsläget är oklart*

När man frågar sig om transportören enligt 13 kap. sjölagen ansvarar för sakskador på annat än den transporterade egendomen ställs man först inför lagtextens ordalydelse. Därvid kan det konstateras att 13:25 (ansvarsregeln) till sin ordalydelse inte ger mer svar än att regeln i vart fall inte utesluter ett sådant ansvar, främst med hänsyn till orden ”till följd av”. Konsulterar man förarbetena till bestämmelsen får man inget tydligare svar. Vid ett närmare studium av motiven ifråga i förening med äldre förarbeten, inser man att formuleringen ”till följd av” säkerligen inte haft något särskilt syfte, utan framstår snarare som en slumpmässig konsekvens av en serie lagändringar.<sup>184</sup> Så småningom kommer man fram till att ansvarsregeln inte besvarar denna fråga om skadeståndets omfattning. Förhoppningsvis kommer man relativt snabbt fram till att så inte heller är fallet med 13:24 (ansvarsperioden).<sup>185</sup> Svaret får istället sökas i 13:29 (beräkningsregeln). Där finner man att skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats skall beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på bestämmelseorten. Men gäller detta allt skadestånd? I så fall kommer ju en rad skadetyper ”automatiskt” att falla utanför transportörens ersättningsskyldighet, eftersom dessa knappast ryms inom godsets värde. Eller hur ska man förhålla sig orden ”med utgångspunkt i”? Kan stadgandet möjligen tolkas som så att den beräkning som föreskrivs endast gäller sakskador på godset, d.v.s. sådana skador vars beräkning ju är rimlig att koppla till godsets värde? Och att man för andra skadetyper, vars värdering inte förskrivs i sjölagen, får falla tillbaka på allmänna principer om vilka skador som är ersättningsgilla och hur dessa skall värderas? Det kan å andra sidan förhålla sig som så att ”godsets värde” är ett riskfördelningstak, som egentligen inte är konstigare än t.ex. en friskrivningsklausul som anger att skadeståndets omfattning begränsas till kontraktssumman. Enda skillnaden skulle vara att godsets värde utgör avgränsningsfaktorn istället för kontraktssumman – frakten. Men vad skulle då

---

<sup>184</sup> Se avsnitt 4.1.1.

<sup>185</sup> Se avsnitt 4.1.2.

ansvarsbegränsningen (13:30) fylla för funktion? Det är väl den som begränsar transportörens skadeståndsansvar till en viss exakt summa?

Om man rådfrågar motiven, får man ingen vidare klarhet. Där sägs nämligen att beräkningsregeln ger uttryck ”principen om normalersättning”, vid vars beräkande ”godsets handelsvärde” är den avgörande faktorn och att man sålunda skall bortse från den ”skadelidandes individuella intressen” och koncentrera sig på ”normalintresset”.<sup>186</sup> Detta antyder ju att godsets handelsvärde faktiskt bildar ett tak, och att det i den mån godset totalförstörs inte finns något utrymme för annan ersättning än för just skadan på godset. Men i det nästföljande stycket i motiven säger man att ”[a]nna skada uppkommen i samband med skada på godset [som sålunda] ligger utanför regelns tillämplighet ... ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser”. ”Annan skada” exemplifierar man med ”extra utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader för utsortering av skadat gods eller besiktningkostnader i den mån sådana inte är att hänföra till processkostnader”<sup>187</sup>. Hur skall denna exemplifiering tolkas? De olika kostnaderna är sådana som traditionellt betraktas som ”direkta skador”.<sup>188</sup> Och det måste väl vara det enda som avses med ”annan skada” i motiven, för om även andra typer av skador, så som olika följdskador, också ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser, så finns det ju inte längre någon normalisering och man bortser inte alls från ”skadelidandes individuella intresse”, (vad detta nu är för något)? Följden skulle alltså bli att ”indirekta skador” aldrig ersätts. Men i sjölagskommitténs utredning säger man att detta endast är huvudregeln och att en ”[e]n längre gående ersättningsskyldighet kan ... bli följden i det enskilda fallet om transportören kände till att ett särskilt intresse var förenat med transporten”.<sup>189</sup> Vad avses med särskilt intresse? Men framförallt, spelar det någon roll? Denna undantagsvis mer omfattande ersättningsskyldighet nämns ju inte i motiven. Å andra sidan dömde ju Høyesterett ut full ersättning för olika följdskador i ND 1987 s. 160 *Dolsøy*, och sjölagen är ju samnordisk?

Härvidlag kan man med fog säga att det uppstår tillräckligt med inkonsekvenser och följdfrågor för att rättsläget skall vara ägnat att uppfattas som oklart.

#### 4.3.2 *Historiska faktorer och subjektiv lagtolkning*

Hellner (bland andra) har anfört att historiska faktorer är viktiga av flera skäl. De bidrar till en allmän förståelse av rättssystemet och inger ofta en sund skepsis mot lagregler och vedertagna tolkningar genom att man får klart för sig hur de tillkommit och vilken roll slumpen ofta spelat.

---

<sup>186</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241. Se avsnitt 4.1.3.1 C.

<sup>187</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241 f. Se avsnitt 4.1.3.1 C.

<sup>188</sup> Jfr t.ex. Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 411 ff. och Håstad, *Den nya köprätten*, 2003, s. 211 ff.

<sup>189</sup> SOU 1990:13 s. 151. Se avsnitt 4.1.3.1 C.

Men framförallt är de viktiga för tolkning och utfyllning av särskilda regler.<sup>190</sup> Han påpekar även att ”[v]ikten ... inte [blir] mindre av att de historiska faktorerna ofta är försummade i lagmotiv, där de föreslagna reglerna gärna framställs som om de vore resultatet av självständiga överväganden av lagstiftaren, oberoende av inflytande från tidigare rätt [min kursiv]”.<sup>191</sup> Sådana omständigheter och deras betydelse, som Hellner så slående beskriver, öppnar upp för rad argument i den aktuella rättsfrågan. Det samma är fallet med subjektiv lagtolkning, eller subjektiva ändamålsöverväganden om man så vill. Med ”subjektiv” avses i sammanhanget en metod som kännetecknas av att ledning söks i de syften och avsikter som *faktiskt* förelegat vid lagstiftningens tillkomst.<sup>192</sup> Detta skall skiljas ifrån en objektivt ändamålsinriktad metod, som grovt skisserat, kan sägas kännetecknas av att när lagen väl har stiftats och lämnat lagstiftaren, träder den ut i livet och sambandet mellan den och lagstiftaren är i huvudsak brutet.<sup>193</sup> Hur stort utrymme den subjektiva metoden lämnar åt att – utöver förarbetenas konkreta ord – argumentera för ett visst syfte, t.ex. med hänsyn till historiska faktorer, får låtas vara osagt.<sup>194</sup> Hursomhelst är den subjektiva lagtolkningsmetoden, försåvitt den beaktar lagens ”motiv”, en i svensk rätt vedertagen och utbredd metod, och förser med argument i den aktuella rättsfrågan.

Vid argumentation för att transportören bär ett ansvar för sakskador på annat än transporterade egendomen, kan inom denna kategori olika linjer skönjas. En argumentationslinje är att beräkningsregeln i själva verket är en ”foreseeability”-regel, som inte *per se* utesluter ansvar för följdskador. Denna linje tar utgångspunkt i motiven från 1936 års sjölagsändringar.

#### 4.3.2.1 Beräkningsregeln är en ”foreseeability”-regel

##### A. Kort om ”foreseeability”<sup>195</sup>

”Foreseeability” är en princip för skadeståndsberäkning vid kontraktsbrott och innebär, grovt skisserat, att den kontraktsbrytande parten inte är ersättningsskyldig för sådana skador som denne, vid avtalsslutet inte rimligen kunnat förutse såsom varandes sannolika konsekvenser av ett eventuellt avtalsbrott. Principen kan härledas tillbaka till engelsk rätt och det berömda fallet *Hadley v. Baxendale* från 1854.<sup>196</sup> I målet formulerade domaren principen på följande vis:

---

<sup>190</sup> Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 205.

<sup>191</sup> Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 205.

<sup>192</sup> Se Strömholm, Rätt, 1996, s. 453 ff.

<sup>193</sup> Jfr Strömholm, Rätt, 1996, s. 454.

<sup>194</sup> Jfr den Heckska intressejurisprudensen, där försök kan göras, att förena kravet på trohet mot lagstiftarens intentioner med förnuftiga ändamål. Se t.ex. Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 141 ff. och Strömholm, Rätt, 1996, s. 454.

<sup>195</sup> Det skall uppmärksammas att foreseeability-kravet inte analyseras eller ges någon utförlig behandling härvidlag, utan principen kommer endast att kort presenteras.

<sup>196</sup> *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Exch. 341.

”Where two parties have made a contract which one of them has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be such as may *fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e., according to the usual course of things, from such breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.* Now, if the *special circumstances* under which the contract was actually made were communicated by the plaintiffs to the defendants, and thus known to both parties, the damages resulting from the breach of such a contract, which they would reasonably contemplate, would be the amount of injury which would ordinarily follow from a breach of contract under these special circumstances so known and communicated. But, on the other hand, if these special circumstances were wholly unknown to the party breaking the contract, he, at the most, could only be supposed to have had in his contemplation the amount of injury which would arise generally, and in the great multitude of cases not affected by any special circumstances, from such a breach of contract. For, had the special circumstances been known, *the parties might have specially provided for the breach of contract by special terms as to the damages in that case; and of this advantage it would be very unjust to deprive them.* [min kursiv].”<sup>197</sup>

Principen har sedermera utvecklats på olika sätt och i olika rättsordningar, men grundkonstruktionen är alltjämt den samma.<sup>198</sup> Foreseeability återfinns som avgränsningsprincip i såväl UPPIC<sup>199</sup> och PECL<sup>200</sup> som i CISG.<sup>201</sup> I PECL 9:503 lyder principen: “The non-performing party is liable only for loss which it foresaw or could reasonably have foreseen at the time of conclusion of the contract as a likely result of its non-performance, unless the non-performance was intentional or grossly negligent.” Vad engelsk rätt beträffar så har principen utvecklats i praxis<sup>202</sup>, och arbetats in i The Sale of Goods Act 1979.<sup>203</sup>

---

<sup>197</sup> *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Exch. 341. s. 354 f. Citatet, samt de faktiska omständigheterna i målet, finns återgivet hos Herre, där målet behandlas utförligt, se Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 365 f.

<sup>198</sup> Se t.ex. Lando & Beale, *Principles of European Contract Law* 2000, s. 441 ff. Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 362 ff., Goode, *Commercial Law*, 1995, s. 134 f. och Schlechtriem & Schwenzer, *Commentary on CISG*, 2005, s. 763 f.

<sup>199</sup> UNIDROIT *Principles of International Commercial Contracts* 7.4.4.

<sup>200</sup> *Principles of European Contract Law* 9:503.

<sup>201</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (internationella köplagen) art. 74.

<sup>202</sup> Främst genom *Viktoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries LTD.*, [1949] 2 K.B. 528 och *Koufos v. Czarnikow Ltd. (Heron II)*, [1969] 1 A. C. 350.

<sup>203</sup> Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 371.

I svensk och t.ex. tysk rätt laboreras i allmänhet inte med foreseeability, utan som avgränsningsteknik används istället kravet på adekvat kausalitet, och det råder något delade meningar om hur stor skillnaden är mellan dessa ”principer”.<sup>204</sup>

### B. Beräkningsregeln

Som framgått konstruerades beräkningsregeln som sådan först genom 1936 års sjölagsändringar. Ovan citerades skälen bakom bestämmelsen från 1936 års förarbeten, där normalersättningsprincipen motiverades med att den (i) utgjorde en tillämpning allmänna rättsgrundsatser och (ii) att den innefattade sådana intressen/risker som transportören alltid bör räkna med och som är bestämmande för frakten, (se avsnitt 4.1.3.1 A). Därtill formulerades undantaget, att en längre gående ersättningsskyldighet kunde uppstå för transportören, om denne, vid avtalets ingående, kunde antas ha känt till att ett för transportkunden speciellt intresse var knutet till befördran, och transportören inte förbehöll sig mot ersättningskrav grundade på sådant intresse. Det kan anföras att såväl skälen för regeln som undantaget ger tydliga belägg för att man haft principen om foreseeability som förebild när man avfattade regeln. Det är en den ”rättsgrundsats” som man menar beräkningsregeln vara en tillämpning av. I förhållande till övriga skandinaviska rättsgrundsatser, är beräkningsregeln närmast en direkt avvikelser, vilket Grönfors, Selvig och Hellner har påpekat (se avsnitt 4.1.3.1 A). Det sagda bekräftas av att det i motiven, innan de berörda skälen och undantaget behandlas, sägs att ”[e]nligt engelsk rätt lärers såsom allmän regel beträffande avtalsbrott gälla, att ersättning omfattar endast den skada, som skäligen kunde förutses såsom en följd av avtalsbrottet, där ej särskilda omständigheter, som tagits i betraktande [sic.] vid avtalets ingående, kunna anses grunda ansvar för ytterligare skada.”<sup>205</sup> Efter något ytterligare om engelsk och nederländsk rätt sägs sedan att, ”[v]ad angår svensk rättsuppfattning rörande frågan om skadeståndspliktens begränsning i allmänhet, har såväl i doktrinen som i praxis *skadeståndsplikten icke böra utsträckas till skada, som icke skäligen bort tagas i beräkning.* [min kursiv]”<sup>206</sup> Hänvisning görs därvidlag till Almén som uttrycker just detta.<sup>207</sup> Det skall även påpekas att man i äldre svensk köprättslig praxis kan skönja tydliga spår av ett foreseeability-tänkande. Sålunda uttryckte HD i NJA 1913 s. 276, angående säljarens skadeståndsskyldighet vid dröjsmål, att ”den förlust, som, ... tillskyndats [köparen] genom

---

<sup>204</sup> Se t.ex. Ramberg och Ramberg, Allmän avtalsrätt, 2007, s. 237, Herre, Ersättningar i Köprätten, 1996, s. 321 ff., Schlechtriem & Schwenger, Commentary on CISG, 2005, s. 763 f och Lando & Beale, Principles of European Contract Law 2000, s. 442 f.

<sup>205</sup> NJA II 1936 s. 408.

<sup>206</sup> NJA II 1936 s. 409.

<sup>207</sup> Almén & Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 1960, s. 315. Notera att jag har följt upp hänvisningen i en senare upplaga av verket. Av förorden att döma har emellertid någon ändring inte gjorts på a. s., på 25 år.

dröjsmålet med balkarnas levererande, icke kunde anses till omfattningen överstiga vad [säljaren] skäligen bort vid avtalets ingående taga i beräkning. [min kursiv]”.<sup>208</sup>

Utöver att en norm, starkt besläktad med foreseeability, uppenbarligen ansågs vara en allmän rättsgrundsats, så är själva innehållet av den i motiven beskrivna regeln förutsebarhetsorienterat. Detta bekräftas inte minst av att man talar om *avtalets ingående* som den relevanta tidpunkten. En betydelsefull skillnad mellan foreseeability och adekvat kausalitet, som trots allt kan iakttas, är just tidpunkten för bedömningen. Enligt adekvansläran, när ansvarsgrunden är culpa, anses all information fram till *tidpunkten för kontraktsbrottet* vara relevant.<sup>209</sup>

Det skulle sålunda kunna anföras att beräkningsregeln inte utesluter att ersättning utges för följskador, utan ställer blott upp presumtion för att sådana skador är ”oförutsebara”, och därmed icke ersättningsgilla. Skador på godset, samt det faktum att det oftast betingar ett högre handelsvärde på bestämmelseorten, kan transportören alltid räkna med – det är transportkundens normala intresse. Kan transportören emellertid antas ha insett andra särskilda omständigheter vid avtalets ingående, så som att godset betingade ett särdeles högt värde efter transport, eller att godset var oundgängligt för transportkundens produktion eller att denne skulle använda godset till ett visst ändamål varvid skador därpå kan medföra allvarliga konsekvenser, är dessa förutsebara skador för vilka han får ansvara. Detta är innebörden av den normalersättningsprincip, som uttryckligen hänvisas till i sjölagens förarbeten så sent som 1994.<sup>210</sup> Någon annanstans står inte innebörden av principen att finna, även om 1994 års motiv – för att låna Hellners ovan citerade ord – gärna framställer principen som om den vore resultatet av självständiga överväganden av lagstiftaren, oberoende av inflytande från tidigare rätt. Det är också förklaringen till varför Høyesterett i ND 1987 s. 160 dömde ut skadestånd för såväl skadorna på maskinerna som för fångsförlusten; domstolen sade uttryckligen att skadorna i det aktuella målet var ”påregnelige”.<sup>211</sup> Huruvida transportören ansvarar för en viss skada eller inte, skall således avgöras genom en foreseeability-prövning.

Det nu förda resonemanget kring bl.a. historiska faktorer inger onekligen en sund skepsis mot beräkningsregeln, men argumentationens hållbarhet är en annan sak. Ett starkt motargument, mot argumentationen – som sålunda tar utgångspunkt i subjektiv lagtolkning, historiska faktorer och att lagstiftarens faktiska avsikt varit en foreseeability-regel – är att det brister i ett grundläggande avseende därvidlag; sjölagens 13 kap. är tvingade. Själva poängen med att den kontraktsbrytande parten inte skall behöva utge ersättning för sådana skador han inte rimligen

---

<sup>208</sup> Se även Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 344 f.

<sup>209</sup> Herre, *Ersättningar i Köprätten*, 1996, s. 690 f.

<sup>210</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241. Se avsnitt 4.1.3.1 C.

<sup>211</sup> Se avsnitt 4.1.3.2 A.

kunde förutse, kan sägas vara att han vid kännedom om de särskilda omständigheterna "... might have specially provided for the breach of contract by special terms as to the damages in that case; and of this advantage it would be very unjust to deprive [him]".<sup>212</sup> Om nu följdskador omfattas av transportörens ansvar enligt 13 kap., så är detta tvingade och han kan inte friskriva sig från ansvar för skadorna ifråga, varför hans kunskap, som ju i så fall är det som "motiverar" ansvaret, förlorar sin betydelse. Det kan förvisso invändas att transportören må sakna möjlighet att friskriva sig, men han kan ju ändå skydda sig genom att t.ex. höja frakten och ta ut extra försäkringsskydd. På så vis blir det inte "unjust" att låta transportören ansvara för de förutsebara följdskadorna.

En annan argumentationslinje, som också tar sin utgångspunkt i historiska faktorer och subjektiv lagtolkning, är att beräkningsregeln så som den stadgats i Visbyprotokollet art. 4:5 (b), aldrig varit avsedd att begränsa skadeståndsansvaret. Som ovan redogjorts för, var en sådan begränsning det ursprungliga syftet med bestämmelsen, när britterna föreslog den på den diplomatiska konferensen, (se avsnitt 4.1.3.1 B). Men efter att förslaget mött motstånd av bl.a. de nordiska länderna förkastades det och en annan kompromisslösning träffades. Såväl de svenska som engelska delegationernas rapporter från konferensen bekräftar detta. Särskilt slående därvidlag är den av Diamond citerade meningen från rapporten angående resultatet av kompromissen: "This means that the provision now is a pure provision of calculation of damages and does no longer contain any limitation of liability".<sup>213</sup> Problemet, för svensk rätts vidkommande, med en argumentation som går ut på att beräkningsregeln skall tolkas konventionskonformt i enlighet med "the intention of the draftsmen", är att den svenska delegationen har uppfattat resultatet av kompromissen på så vis att art. 4:5 (b) kom att utgöra en "... en skadevärderingsregel av väsentligen samma innebörd som [beräkningsregeln] i de nordiska sjölagarna ...", varpå delegationen sålunda konstaterade att "[n]ågon ändring i vad som f.n. anses gälla i fråga om konossementskonventionens förhållande till konsekvensskador har alltså ej åstadkommit".<sup>214</sup> Det sagda skulle alltså, konventionsartikeln till trots, föra tillbaka till rättsläget före Visbyprotokollet, vilket också delvis bekräftas av de senaste förarbetena, (se avsnitt 4.1.3.1 C). Det är tydligt att det blir svårt att dra några fasta och konstruktiva slutsatser utifrån av avsikten med konventionsbestämmelsen. Men det är ju knappast uteslutet att argumentera för konventionskonform tolkning av beräkningsregeln, på en mer objektiv basis av art. 4:5 (b), t.ex.

---

<sup>212</sup> Se citatet ovan från *Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Exch. 341. s. 354 f.

<sup>213</sup> Diamond, *The Hague-Visby Rules*, i L.M.C.L.Q., 1978, 225 s. 248 not 63.

<sup>214</sup> Svenska delegationens rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (andra fasen) i Bryssel 1968, i SOU 1972:10 s. 147 f. Se även Rune, *Haag-Visby-reglerna*, SvJT 1969 s. 21 f.



“in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose”.<sup>215</sup> Det skall emellertid inte göras här.

#### 4.3.3 *Systemargument och konsekvensorienterade (funktionella) argument*

Systemargument, som bygger på en systematisk tolkning, kan vara av flera olika slag.<sup>216</sup> Gemensamt torde de i vart fall ha att de bygger på ett grundantagande, om än outtalat, att lagen respekterar den större enhetens, eller rättssystemets konsekvens och konsistens.<sup>217</sup> En bland många som sluter sig till ett sådant grundantagande är Hellner, som menar att rättsreglerna inte bör uppfattas som en samling disparata avgöranden utan som ett system, vilket bör vara präglad av enhetliga värderingar.<sup>218</sup> Han påpekar att total enhetlighet är såväl praktiskt som teoretiskt omöjligt att uppnå i ett civilrättsligt system, men framhåller att kravet på saklig konsekvens inte heller är absolut.<sup>219</sup>

Hur och i vilken omfattning man skall tillerkänna betydelse åt en lagregel på basis av dess plats i systemet, dess funktion inom detta, kravet på saklig konsekvens etc., kan givetvis inte besvaras med någon säkerhet.<sup>220</sup> Att konflikt kan uppstå därvidlag, med exempelvis förarbetsuttalanden, är också ett svårslösligt problem. Men inom en lag, vilket är ramen som konsekvenskravet i första hand tar sikte på, behöver den systematiska ledningen inte vara besvärligare än att man tolkar en regel mot bakgrund av innehållet i en eller flera andra regler, eller drar andra slutsatser utifrån deras förhållande till varandra. Att en hel lag tas i beaktande vid tolkning och tillämpning av en särskild regel, är knappast något kontroversiellt, utan torde snarare vara en normal utgångspunkt för rättsanvändaren. Utanför en specifik lag kan det vara desto mer komplicerat, men behöver inte heller då vara särskilt kontroversiellt. Analogier från en eller flera lagar är ju en utbredd metod i svensk rättstillämpning, och det hänvisas inte sällan till ”allmänna rättsgrundsatser”.<sup>221</sup>

Temat för de systemargument som skall presenteras här, är huruvida beräkningsregeln bara är just en beräkningsregel för sakskador på godset, som inte hindrar att ersättning kan utgå för sakskada på annat än den transporterade egendomen.

Konsekvensorienterade och/eller funktionella argument har, såvitt gäller den innebörd de ges här, många beröringspunkter med systemargumenten. Vad som avses är argument som i

---

<sup>215</sup> Se art. 31, Vienna Convention on the Law of Treaties 23 May 1969.

<sup>216</sup> Se t.ex. Peczenik, Vad är Rätt?, 1995, s. 335 ff.

<sup>217</sup> Jfr Strömholm, Rätt, 1996, s. 452.

<sup>218</sup> Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 202.

<sup>219</sup> Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 202.

<sup>220</sup> Jfr Strömholm, Rätt, 1996, s. 452 f.

<sup>221</sup> Jfr Hellner, Metodproblem i rättsvetenskapen, 2001, s. 204.

princip bygger på en bedömning av en viss regels konsekvenser och verkningar, och vars ändamålsenlighet sålunda avgörs av dess funktion(er). Argumenten är därför ägnade att uppfattas som typiska för sådan rättsvetenskap som syftar till realism och som inte inskränker sig till att hänvisa till (auktoriserade) rättskällor.<sup>222</sup> Någon radikal realistisk argumentation kommer emellertid inte att ske här. De funktionella argumenten kan vidare sägas ha ett inneboende krav på att olika verkningar, i vart fall i viss utsträckning, kan verifieras eller falsifieras. Detta krav medför således ofta, dock inte alltid, att relativt omfattande undersökningar måste göras för att argumenten skall bli något mer än kvalificerade spekulationer. Några sådana omfattande rättsekonomiska eller rättssociologiska undersökningar har jag inte utfört. Men de konsekvenser jag ämnar diskutera är inte heller av det slag, att dylika verifikationer är direkt nödvändiga. Att exempelvis rättslig osäkerhet uppstår till följd av en systemkonflikt är enligt mitt synsätt också konsekvens av berört slag. Det sagda visar även en sådan beröringspunkt med systemargumenten, som nämndes ovan. En annan är att funktioner sällan kan fastställas för en lagregel isolerad, utan kräver att flera regler beaktas.<sup>223</sup>

#### 4.3.3.1 Bara en beräkningsregel för godsskador

Vid en systematisk argumentation kan det finnas ett värde i att kort konkretisera olika relevanta bestämmelsers funktioner i förhållande till varandra. Här skall tre olika problem belysas, som i allmänhet omger avtalskonstruktionen som sådan. Det första problemet är att avgöra under vilka förutsättningar ett avtalsbrott skall anses ha begåtts. Detta är oftast reglerat i speciallagar för särskilda kontraktstyper, men inte alltid uttömmande.<sup>224</sup> Det andra problemet är att avgöra om den skada som uppstått till följd av avtalsbrottet verkligen har orsakats av avtalsbrottet och huruvida den, med hänsyn till hur avlägsen eller osannolik den kan ha varit som konsekvens, skall ersättas. Detta kan vara reglerat i speciallagar, på så vis att vissa skadetyper, antingen utesluts generellt eller t.ex. kräver mer kvalificerade omständigheter för att ersättas, så som en strängare ansvarsgrund eller en garanti. Det tredje problemet är att fastställa skadans storlek och beräkna skadeståndet. Detta kan också vara särskilt reglerat och har då vanligen en standardiserande eller schabloniserande funktion för en viss skadetyper.

---

<sup>222</sup> Jfr Hellner, *Metodproblem i rättsvetenskapen*, 2001, s. 45 och 208, samt Strömholm, *Rätt*, 1996, s. 452.

<sup>223</sup> Hellner, *Metodproblem i rättsvetenskapen*, 2001, s. 208.

<sup>224</sup> Här kan exempelvis ett klargörande vara påkallat. När det gäller transportörens ansvar för godsskador, kan sakskadans på godset lätt uppfattas som det rättsfaktum som konstituerar avtalsbrottet. Så är emellertid inte fallet, *utan det skadeståndsgrundade avtalsbrottet är det culpösa brottet mot vårdplikten*. Föreligger en sakskada på godset när detta när mottagaren i lossningshamnen, men transportören kan exculpera sig, så föreligger inget skadeståndsgrundande avtalsbrott. Sakskadans på godset är en skada till följd av avtalsbrott, och ingår som *ett moment i bedömningen* av om transportören brutit i sin vårdplikt.

Som synes är detta tre skilda problem och de regleras också i allmänhet av olika normer, vars funktioner sålunda skall *komplettera* varandra så att hela ledet av problem kan lösas. De skall emellertid inte *sammanblandas* endast för att något av problemen inte är reglerat. Därvid får istället ett fullständigt övervägande av alla relevanta faktorer göras, och vad som följer av en närbesläktad norms funktion utgör sålunda blott ett moment bland många.

*A. Inget konstigt med att speciella skadevärderingsregler saknas*

Frågan om skadans generella ersättningsgillhet skall alltså skiljas från frågan om fastställande av skadans storlek, även om de till viss del kan gå in varandra. I den mån dessa frågor inte är reglerade i lag kommer den förstnämnda i allmänhet oftast att handla om kausalsambandet mellan avtalsbrottet och skadan och adekvanskravet, och den andra om huruvida skadan till hävdad storlek kan anses bevisad, vilket domstolen i sista hand kan uppskatta skönsmässigt (RB 35:5). På avtalsrättens område kan det alltså finnas såväl allmänna som speciella regler för de angivna frågorna. I köplagen finns exempelvis bestämmelser som reglerar under vilka förutsättningar köparen kan få ersättning för olika typer av skador vid fel i varan (40 och 67 § §). Därvid kan frågan om en viss skadetyps ersättningsgillhet besvaras, kompletterat med det allmänna kravet på adekvat kausalitet. När det gäller skadevärdering, eller skadeståndets beräkning föreskriver köplagens 68 och 69 § § hur ersättningen för prisskillnad skall beräknas när avtalet har hävts. Har köparen i skälig tid efter hävningen gjort ett omsorgsfullt täckningsköp, läggs priset därför jämfört priset enligt köpeavtalet till grund för ersättningsberäkningen. Har täckningsköp inte gjorts, men det finns ett gängse pris för varan vid hävningstidpunkten, används istället det priset. Men i övrigt finns inga skadevärderingsregler i köplagen varför man får falla tillbaka på allmänna regler, och i sista hand får RB 35:5 tillämpas. Det är också så att köplagen 68 och 69 § § knappast ger någon ledning för hur exempelvis skadeståndet för ett produktionsbortfall skall beräknas. Likaledes gäller att det för ett produktionsbortfall till följd av transportörens dröjsmål enligt sjölagen 13:28 inte finns några särskilda skadevärderingsregler, varför beräkning av skadans värde får ske ”enligt allmänna regler”, vilket också uttryckligen påpekas i sjölagens förarbeten (se ovan avsnitt 4.1.5).<sup>225</sup> I sjölagen finns däremot en skadevärderingsregel för saksador på godset i beräkningsregeln (13:29). Om sålunda dröjsmålet har medfört fysisk skada på godset, t.ex. försenad frukt har hunnit ruttna när den kommer fram, så skall skadeståndet beräknas med utgångspunkt i godsets värde på bestämmelseorten etc. Men vid ett produktionsbortfall till följd av brott mot vårdplikten, *så skulle det alltså plötsligt förhålla sig så egendomligt, att följden av att några särskilda skadevärderingsregler inte ges i sjölagen, inte blir att man får falla*

---

<sup>225</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

*tillbaka på allmänna regler, utan att ersättning inte utgår överhuvudtaget (!), alldeles oaktat att det kanske är en direkt följd av avtalsbrottet och adekvat kausalitet föreligger mellan skadan och avtalsbrottet? Från systematisk synvinkel är det uppenbart att beräkningsregeln endast är en skadevärderingsregel för sådana skador den faktiskt kan värdera, nämligen sakskador på godset, och att den beträffande andra skador inte har något att tillföra.*

#### *B. Systeminkonsekvens utan rättspolitiska skäl*

Ovan (avsnitt 4.1.5) påpekades att det framstår som omotiverat att vissa skadetyper skall vara uteslutna vid en typ av avtalsbrott, men inte vid ett annat, när avtalsbrotten i princip är identiskt konstruerade vad avser skadestandsgrunden; presumtionsansvar med vissa speciella undantag. Eftersom i princip samma rättsfakta kan konstituera såväl brott mot vårdplikten som dröjsmål, kan det t.o.m. närmast bero på en slump vilket av avtalsbrotten som blir aktuellt. Denna inkonsekvens inom sjölagens 13 kap. kan påvisas ännu tydligare.

Ovan (avsnitt 3.2.2.1) nämndes att dröjsmålsregeln (13:28) i tredje st. förskriver en konverteringsregel, som innebär att om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för total förlust av godset enligt ansvarsregeln. I förarbetena framställs denna konvertering som en *rätt* för transportkunden, eftersom denne, när en sådant omfattande dröjsmål med godset föreligger, ofta kommer ”*i samma situation som om det hade gått förlorat*”.<sup>226</sup> Av denna anledning ges skadelidande rätt att kräva ersättning för total förlust enligt ansvarsregeln, ”*oavsett om godset finns i behåll eller inte*”.<sup>227</sup> Det är uppenbart att man i motiven menar att det är konsekvent att de båda situationerna som är så lika, oftast ”*samma*”, också skall behandlas lika. I konsekvensens namn sägs därför också, i samband med att man förklarar att ”[n]ågra särskilda skadevärderingsregler för dröjsmåls-skador” inte har tagits in i lagen, utan att den beräkningen får ”*ske enligt allmänna regler*”, att detta emellertid inte gäller ”*fall som avses i tredje stycket*”, d.v.s. konverteringsfallet i 13:28 3 st.<sup>228</sup> I konverteringsfallet tillämpas alltså beräkningsregeln på precis samma sätt som vid skador på och förlust av godset till följd av brott mot vårdplikten. Även i skadevärderingshänseende har man alltså velat behandla lika fall lika. Jag skall nu illustrera den berörda konsekvensens bräcklighet genom att jämföra tre situationer med varandra, fall A, B, och C.

Samtliga tre fallen utgår ifrån att maskiner skall transporteras från X till Y. Maskinerna skall användas i transportkundens fabrik till produktion av vissa varor, och utför oombärliga moment i

---

<sup>226</sup> Prop. 1993/94:195 s. 240.

<sup>227</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

<sup>228</sup> Prop. 1993/94:195 s. 241.

produktionen. Maskinerna är inte särskilt dyra, men är väldigt stora och tunga och har en sammanlagd bruttovikt på 200 ton. I alla tre fallen är det också så att fartyget inte varit sjövärdigt vid resans start och börjar läcka in vatten efter halva vägen, vilket riskerar att allvarligt skada maskinerna.

I A-fallet upptäcker transportören detta och beslutar sig för att gå i land vid närmaste hamn, för att reparera fartyget. Reparationen drar ut på tiden och transportören hamnar i dröjsmål som varar i 60 dagar. Transportkunden som inte lyckas skaffa ersättningsmaskiner, kräver skadestånd för total förlust av godset och för 6 miljoner kr i produktionsbortfall.

I B-fallet utspelar sig samma scenario, med den skillnaden att transportören hinner fram och levererar maskinerna till mottagaren efter endast 40 dagars dröjsmål. Transportkunden kräver skadestånd om 4 miljoner kr för produktionsbortfall.

I C-fallet upptäcker inte transportören skadan på fartyget och fullföljer transporten, varvid maskinerna kommer fram i rätt tid men totalförstörda av vattenskador. Det tar transportkunden 70 dagar att få fram andra maskiner, varför han utöver de skadade maskinerna kräver ersättning för produktionsbortfall om 7 miljoner kr.

I A- och C- fallet skall beräkningsregeln tillämpas vilket innebär att skadeståndet beräknas efter maskinernas värde på bestämmelseorten när de lämnades ut, respektive skulle ha lämnats ut, vilket vi ponerar vara ett sammanlagt marknadspris om 1 miljon kr. Någon ersättning för produktionsbortfallet får inte transportkunden i A- och C- fallet, eftersom beräkningsregeln ger uttryck för principen om normalersättning där man bortser från den skadelidandes individuella intressen etc.<sup>229</sup> I B-fallet, som alltså var ett betydligt kortare dröjsmål, är beräkningsregeln inte tillämplig och produktionsbortfallet skall värderas enligt allmänna regler. Transportkunden lyckas bevisa skadans storlek om 4 miljoner samt att adekvat kausalitet föreligger mellan dröjsmålet och skadan. I samtliga tre fallen är viktbegränsningen den mest förmånliga för transportkunden och ansvarsbegränsningen enligt 13:30 ger då en summa på  $(200 \text{ ton} \times 2 \text{ SDR/kg}) = \text{ca: } 4\,400\,000 \text{ kr}$ . Skadelidande i A- och C-fallet får således hålla till godo med en ersättning på 1 miljon kr, medan transportkunden i B-fallet får full ersättning för produktionsbortfallet, d.v.s. 4 miljoner kr, och har dessutom sina maskiner i behåll.<sup>230</sup>

Kravet på saklig konsekvens och enhetliga värderingar är inte absolut. I synnerhet kan det för särskilda kontraktstyper, i förhållande till allmänna regler, föreligga sådana speciella omständigheter som motiverar att normerna blir just ”särskilda”. Men inte heller inom en viss lag finns något absolut krav, även om betydligt högre krav kan ställas där. Ibland måste mönstret av särskilda omständigheter brytas. En förutsättning är emellertid avvikelserna har övervägts och av

---

<sup>229</sup> Jfr prop. 1993/94:195 s. 241.

<sup>230</sup> Det förutsätts också i exemplet att redarens globalbegränsningsrätt enligt 9 kap. sjölagen inte aktualiseras.

något skäl är motiverad. Men denna genom exemplet påvisade, uppenbara systeminkonsekvens kan näppeligen vara rättspolitiskt motiverad. Den transportkund som led den minsta skadan fick, med kraftig marginal, den största ersättningen. Härav skall företräde ges åt den tolkning av beräkningsregeln, som inte medför dylika orimliga resultat, vilket är att *13:29 bara är en regel för beräkning av skadestånd för sakskador på det transporterade godset*. För andra skador får allmänna regler tillämpas, oavsett vilket avtalsbrott det rör sig om.

### *C. Konsekvenser av att beräkningsregeln inte avskär ansvaret för följdskador*

Om man tar utgångspunkt i att beräkningsregeln inte endast tillämpas på sakskador på godset, utan har, och bör ha, en ”normaliserande” och ”avgränsande” funktion för transportörens skadeståndsansvar, torde ändamålet därvid kunna sägas vara att uppnå ”certainty and predictability”, för att använda försäkringsorienterade termer.<sup>231</sup> Vad regeln skall åstadkomma är att transportören skall kunna förutse och kalkylera med riskerna i sin verksamhet, inom vilken han bär ett tvingande skadeståndsansvar. Därigenom kan han lättare ordna sitt försäkringsskydd och bestämma fraktens storlek. Om transportören sålunda kan utgå ifrån att de skadeståndskrav han riskerar att få riktade mot sig, är normaliserade och avgränsade till godsets handelsvärde på bestämmelseorten, så hindrar inte oförutsebara skadeståndspråk (vad gäller såväl uppkomst som storlek) effektiviteten av hans verksamhet. Detta ändamål förstärks av att en transportör, även utan ansvar för följdskador, har en ekonomisk verklighet som involverar stora risker. När exempelvis en säljare överlåter egendom får denne i allmänhet en köpeskilling som i vart fall motsvarar egendomens marknadsvärde, och därutöver har denne ofta genom friskrivningar relativt omfattande begränsat sitt ansvar för t.ex. följdskador. I exempelvis NL 01, som är ett utbrett standardavtal, så föreskrivs inte enbart att säljaren ej ansvarar för sakskador på annat än den sålda egendomen gentemot köparen, utan köparen skall dessutom hålla säljaren skadelös om denne får sådana krav riktade mot sig av tredjeman (sic!), (NL 01 § 35). En transportör ser oftast inte skynten av en kontraktssumma (frakt), som ens tillnärmelsevis motsvarar marknadsvärdet av det gods han transporterar, och därmed riskerar. *Skall han då dessutom ha ett tvingande ansvar för andra skador än sådana på godset, som inträffar någonstans hos en många gånger okänd mottagare?* Nej, det är därför transportörens skadeståndsansvar är och bör vara normaliserat, och avgränsat från indirekta förluster och följdskador.

Den nu angivna funktionen av beräkningsregeln, när den normaliserar och avskär skadeståndsansvaret, kan mot bakgrund av det sagda förefalla välgrundad. Mot detta kan emellertid invändas att den största delen av de angivna funktionerna i själva verket fylls av en

---

<sup>231</sup> Jfr Honka, *New carriage of goods by sea*, 1997, s. 70.

annan norm; *ansvarsbegränsningen* (13:30). Det är begränsningsregeln som normaliserar och begränsar transportörens ansvar på ett sätt som fyller dennes och försäkringsgivares behov av ”certainty and predictability”. Transportören kan ju i princip genom denna regel, som ingen annan naturagäldenär, utan att behöva friskriva sig, räkna ut exakt den maximala skadeståndssumman som han komma att drabbas av – redan innan han påbörjar transporten. Om sådan uträkning sker och den maximala ansvarssumman på basis av godsets vikt exempelvis är 800 000 kr, spelar det då någon roll, ur förutsebarhets- och riskkalkyleringssynpunkt, om transportören får betala 800 000 kr för saksador på godset eller 800 000 kr för saksador på annat än godset? Det kan det knappast anses göra. Det är ju på basis av omfattningen och frekvensen av skadeståndsanspråk som denne planerar sin verksamhet, inte utifrån skadetyperna. Dessa torde vara likgiltiga för transportören enär ansvarsbegränsningssumman bildar ett och samma tak för samtliga skador. Betydelse kan skadetyperna emellertid ha om transportören förlorar sin begränsningsrätt till följd av grovt vårdslöst eller uppsåtligt handlande (13:33), men då är han knappast skyddsvärd överhuvudtaget. Det funktionella argument som sålunda skulle motivera beräkningsregelns existens, vid sidan av begränsningsregeln är att frekvensen och medelvärdet av skadeståndsanspråken mot transportören skulle öka, då fler typer av skador omfattas, och därmed ökar säkerligen kostnaderna för ansvarsförsäkringspremierna. Härför har jag inga belägg men det förefaller vara ett rimligt antagande.<sup>232</sup> Denna befarade ökning skall emellertid vägas mot andra verkningar som uppstår till följd av att beräkningsregeln avskär ansvaret för följdskador. En sådan verkan är den ovan (under B) beskrivna systeminkonsekvensen med dess godtyckliga resultat; (transportören bär ju redan ett ansvar för sådana ”följdskador”, försåvitt de är en följd av avtalsbrottet dröjsmål). En annan betydande konsekvens är att transportören därmed, möjligen riskerar ett fullt och obegränsat skadeståndsansvar (sic!) för exempelvis saksador på annat än den transporterade egendomen – då skadelidande kräver ersättning på utomobligatorisk grund. Detta skall utvecklas nedan under D.

#### *D. Konsekvenser av att beräkningsregeln avskär ansvaret för följdskador*

Inom svensk förmögenhetsrätt har det utvecklats ett s.k. ”produktansvar” även mellan kommersiella parter. Detta innebär i huvudsak att en naturagäldenär som på något sätt handhar eller presterar egendom och därigenom tillför egendomen skadebringade egenskaper, ansvarar för

---

<sup>232</sup> Ett annat funktionellt argument skulle kunna vara att det finns processekonomiska fördelar med att transportörens skadeståndsansvar är normaliserat. Icke-normaliseringen öppnar upp andra tvistefrågor rörande olika följdskadors storlek m.m. Och måhända försvaras uppgörelser mellan den skadelidandes och skadevällarens respektive försäkringsbolag, som ju är de som oftast handhar och processar om skadorna.

sådana sakskador som de skadebringade egenskaperna orsakar på annan egendom – om naturagäldenären antingen har varit culpös eller kan anses ha garanterat egendomens icke-skadlighet.<sup>233</sup> Traditionellt har detta ansvar i svensk rätt huvudsakligen hänförs till den utomobligatoriska skadeståndsrätten, även om avtal har förelegat mellan skadevällaren och den skadelidande.<sup>234</sup> Frågan är om transportkunden, när godset orsakat en skada på annat än den transporterade egendomen, kan åberopa detta ansvar som grund för sitt ersättningsyrkande, samt huruvida transportörens begränsningsrätt skall gälla även när skadeståndsanspråket inte grundas på transportavtalet? En ytterligare fråga är om svaret på den föregående frågeställningen, är beroende av huruvida beräkningsregeln skall anses avskära ansvaret för följdskador eller inte? Jag tänker närmast på doktrinen om ”konkurrerande ansvarsgrunder” eller ”anspråkskonkurrens”.

De ställda frågorna skall inte utredas här, det är komplicerade problem som vida hade sprängt ramarna för detta arbete. Jag skall emellertid påvisa att det finns en risk för att transportören åläggs ett obegränsat skadeståndsansvar, för det fall beräkningsregeln skall anses avskära ansvaret för följdskador.

Beträffande den första frågan, d.v.s. huruvida den skadelidande kan åberopa culpa när konkurrerande ansvarsgrunder sålunda föreligger mellan en allmän och en speciell regel, synes rättsläget i allmänhet inte vara alldeles klart. Grönfors menar att ”[s]å långt avtalsfrihet råder tillåts en skadelidande att vid framställande av sitt yrkande om ersättning grunda sin talan på specialregeln eller på den allmänna regeln efter eget val, eventuellt på båda reglerna samtidigt”.<sup>235</sup> Därvid exemplifierar han konkurrensen med att ”[v]alet kan stå mellan skadeståndstalan på utomkontraktuell grund, exempelvis den allmänna culparegeln utanför kontraktsförhållanden, eller en talan på en kontraktsregel som befins också vara tillämplig, exempelvis en

---

<sup>233</sup> Se t.ex. NJA 1918 s. 156, NJA 1968 s. 25 *dillodlingen*, NJA 1985 s. 641 *bensinen*, NJA 1982 s. 380 *bönsfodret*, NJA 1982 s. 118 *bäsfodret*, NJA 1986 s. 712 *hamnkranen*, NJA 2001 s. 309 *zinkoljan*, Hellner, Hager & Persson, Speciell avtalsrätt II 2 h., 2006, s. 230 ff., Bengtsson & Ullman, Det nya produktansvaret, 2001, s. 56 ff., Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 317 ff. och Håstad, Den nya köprätten, 2003, s. 218 ff., Ramberg, J., Mysteriet med den tysta utfästelsen, JT 2001-2002, s. 405, *om grunden för ansvaret*; Dufwa, Produktansvaret, 1983, s. 40 ff., Dufwa, Produktansvarets reformering, 1984, s. 4 ff., Karlgren, Produktansvaret, 1971, s. 66 ff., Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden I, 1960, s. 202 ff, Agell, Produktansvar inom och utom 1992 års lag, Festskrift till Bertil Bengtsson, 1993, s. 30 ff. och Vahlén, Om skadebringade egenskaper, Festskrift till Nils Herlitz, 1955, s. 369 ff., *om produktskador i CISG*; Ramberg, J., Köplagen, 1995, s. 652, Honnold, Uniform Law for international sales, 1991, s. 71 ff., Schlechtriem & Schwenger, Commentary on CISG, 2005, s. 76 ff och Bianca & Bonell, Commentary on the international sales law, 1987, s. 49 ff.,

<sup>234</sup> Det har emellertid varit en för svensk rätt klassik diskussion om på vilken grund ansvaret skall anses vila, se bl.a. Dufwa, Produktansvaret, 1983, s. 40 ff., Dufwa, Produktansvarets reformering, 1984, s. 4 ff., Karlgren, Produktansvaret, 1971, s. 66 ff., Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden I, 1960, s. 202 ff, Agell, Produktansvar inom och utom 1992 års lag, Festskrift till Bertil Bengtsson, 1993, s. 30 ff. och Vahlén, Om skadebringade egenskaper, Festskrift till Nils Herlitz, 1955, s. 369 ff. Enligt Jan Ramberg kan man av domskälen i NJA 2001 s. 309 *zinkoljan* inte utrona om det skadeståndsansvar som säljaren ålades var inom- eller utomkontraktuellt grundat, se Ramberg, J., Mysteriet med den tysta utfästelsen, JT 2001-2002, s. 405 ff.

<sup>235</sup> Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993, s. 119.



transporträttslig specialregel”.<sup>236</sup> Hellner menar å andra sidan att ”[h]uvudregeln i svensk rätt torde vara, att den skadelidande icke äger åberopa utomobligatoriska regler istället för kontraktsmässiga därför att detta är fördelaktigare för honom”, men antyder dessförinnan att man först får undersöka om avsikten framgår av relevant lagstiftning.<sup>237</sup> I sjölagen 13:32 1 st. finns en ”kringgående regel” som stadgar följande: ”Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet”. Annan grund än transportavtalet exemplifieras i förarbetena med talan på utomobligatorisk grund.<sup>238</sup> Det kan anföras att man genom denna bestämmelse i princip har erkänt möjligheten att föra talan på utomobligatorisk grund mot transportören, annars vore ju bestämmelsen överflödigt. Vad man velat förhindra är kringgåenden av begränsningsrätten m.m. genom åberopande av andra ansvarsgrunder, vilket man också lyckas med när man föreskriver att ansvaret oavsett grund, skall omfattas av dessa regler.<sup>239</sup>

Det kan sålunda konstateras att transportkunden inte är förhindrad att kräva skadestånd för saksador på annat än den transporterade egendomen, med stöd i den allmänna culparegeln. Nästa fråga är om kringgåenderegeln (13:32 1 st.), som nyss citerades, verkligen innebär att även ett sådant anspråk skall omfattas av begränsningsrätten, när utgångspunkten är att följdskadan inte omfattas av transportörens ansvar enligt sjölagen, p.g.a. beräkningsregeln. Är det då ändå att anse som ett kringgående av ansvarsbegränsningen? Måste inte skadan ifråga omfattas av transportörens skadeståndsansvar för att man skall anses ha kringgått den regel som summamässigt begränsar detta? Och vad är i så fall kriterierna för att en skada skall anses ”omfattas” av ett ansvar – närmare bestämt, till vilka rättsfakta skall kringgåenderegels utvidgande exklusiva verkan knytas? Till de rättsfakta som gör 13 kap. sjölagen tillämplig, till de rättsfakta som grundar ansvaret eller också till samtliga rättsfakta som medför att skadestånd utgår, d.v.s. även till ”skadetyper”?

Det skulle kunna anföras att en skada som sjölagen inte medger ersättning för överhuvudtaget, skall – om den nu krävs på annan grund – *à fortiori* falla under kringgåenderegeln och begränsas, eftersom så ju är fallet med skador som sjölagen faktiskt medger ersättning för. Den tolkningen gjorde emellertid inte hovrätten i ett mål rörande ansvar för sakskada på annat än den transporterade egendomen, vid inrikes vägtransport.<sup>240</sup> VtL<sup>241</sup> 37 §, som bygger på art. 28 CMR, är bortsett från redaktionella skillnader identisk med kringgåenderegeln i sjölagen, och

---

<sup>236</sup> Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta, 1993, s. 119.

<sup>237</sup> Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 96.

<sup>238</sup> Prop. 1993/94:195 s. 243.

<sup>239</sup> Se Prop. 1993/94:195 s. 243.

<sup>240</sup> Se Göta Hovrätts dom av den 18 november 2004 i mål T 4244-02.

<sup>241</sup> Lag (1974:610) om inrikes vägtransport.

lyder: ”De bestämmelser i denna lag som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan om ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål som riktas mot fraktföraren ... även om sådan talan icke grundas på fraktavtalet.” Även i förarbetena till denna lag exemplifierar man sådan annan grund, med talan på utomobligatorisk grund.<sup>242</sup> Hovrätten gjorde bedömningen, att en förutsättning för att kringgåenderegeln i VtL skall kunna tillämpas, är att skadan som sådan omfattas av transportörens ansvar enligt VtL. Och eftersom transportören enligt VtL inte ansvarar för saksador på annat än den transporterade egendom, dömde hovrätten ut fullt obegränsat skadestånd på utomobligatorisk grund för den ifrågavarande skadan. Det skall tilläggas att Johan Schelin, som yttrande sig i målet, gjorde samma bedömning och anförde att kringgåenderegeln ”avser att hindra att avsändaren eller mottagaren söker kringgå begränsningsreglerna beträffande krav som faller *innanför* VtL:s tillämpningsområde genom att istället stämma på utomobligatorisk grund. För krav som faller utanför VtL:s tillämpningsområde har däremot inte fraktföraren någon begränsningsrätt”.<sup>243</sup>

För det fall beräkningsregeln i sjölagen anses avskära transportörens ansvar för följdskador, t.ex. saksador på annat än den transporterade egendomen, finns det således en uppenbar risk för att kringgåenderegeln i sjölagen bedöms på samma sätt som hovrätten gjort i det berörda vägtransportfallet. Därmed skulle transportören, istället för att inte bära något ansvar alls för skadetyper, få ett fullt obegränsat skadeståndsansvar därför. En regel uppställd i transportörens intresse, vars funktion är att ”normalisera” och ”avgränsa” dennes skadeståndsansvar, får alltså motsatt effekt och slår dessutom hårdare mot honom, än om skadan hade omfattats av dennes ansvar från första börja. Detta är sådan konsekvens som rimligen bör tas i beaktande när man har att avgöra omfattningen av transportörens skadeståndsansvar enligt sjölagen. Det ligger i alla ”systems” natur, att om det rubbas på ett ställe, kan det få följdverkningar på ett annat.

## 5 Utblick

Av såväl utredningen som argumentationen torde ha framgått att det är märkbart svårare att ge en prognos över hur en svensk domstol skulle avgöra den aktuella rättsfrågan i dagsläget, än att ge konstruktiva argument för hur frågan *bör* lösas. Mycket talar för att HD inte hade formulerat ett domslut som ställde upp en allmängiltig regel för transportörens ansvar för följdskador – i likhet med Høyesterett i ND 1987 s. 160 *Dolsøy* och med vad den i inledningen citerade engelska sjörättsadvokaten sade om questions in general and answers in particular. Detta för att det kan

---

<sup>242</sup> Prop. 1974:33 s. 122 f.

<sup>243</sup> Se Johan Schelins utlåtande s. 4, i mål T 4244-02, Göta Hovrätt, den 18 november 2004.

uppstå fall där det skulle framstå som obilligt och orimligt att inte medge ersättning för en sakskada på annat än den transporterade egendomen, eller för någon annan följskada. Samtidigt vill man inte öppna upp för en våg av skadeståndsanspråk mot transportörer för olika mer eller mindre avlägsna följskador. Det skulle säkerligen i icke obetydlig mån påverka ansvarsförsäkringskostnaderna och därmed frakterna. Det ligger sålunda nära till hands att det inte är uteslutet att följskador ersätts enligt sjölagen, men de närmare förutsättningarna under vilka så kan ske, förblir oklart. Kanske hade en någorlunda sträng foreseeability-regel varit ett välavvägt verktyg därvidlag. Min prognos är att det i vart fall inte är tillräckligt för bifall av dylikt ersättningsyrkande, att adekvat kausalitet i traditionell mening föreligger mellan avtalsbrottet och följskadan, utan att några andra omständigheter därutöver måste till. Omständigheter vars närmare innebörd man endast kan spekulera kring. Av intresse hade varit att undersöka rättsfall i andra konventionsstater, för att se i vilken utsträckning, om någon, ersättning för följskador har medgetts, och framförallt om några särskilda omständigheter som utesluter eller medger ersättning därvid kan skönjas. Kanske kan man då se ett mönster, t.ex. att frågans avgörande till stor del influeras av respektive lands inhemska (övriga) avtals- och skadeståndsrättsliga regler. Det vore i så fall ur konventionssynpunkt att betrakta som ett misslyckande.

Av intresse är också hur det parallella utomobligatoriska systemet hanteras när detta kolliderar med sjölagens ansvarssystem. Som nämndes ovan har man i väg- och sjötransporträtten i huvudsak löst detta genom att göra undantags- och begränsningsreglerna till transportörens förmån tillämpliga, även när en utomobligatorisk ansvarsgrund åberopas.<sup>244</sup> På så vis skulle skadelidande ändå aldrig hamna i ett bättre läge genom att åberopa en annan grund. Med hänvisning till det ovan nämnda hovrättsavgörandet är emellertid så inte fallet. Där utdömdes som nämnts fullt obegränsat skadestånd för en följskada, på utomobligatorisk grund. Fallet ifråga ligger i skrivande stund hos HD och förväntas avgöras inom en snar framtid. Jag har svårt att se att HD kommer följa hovrättens och Schelins linje. Det är en sak att transportören i så fall får ett mer omfattande och obegränsat ansvar för just saksador på annat än den transporterade egendomen, eller ”produktskador” som de benämns i målet, än för några andra skador. Redan detta kan ifrågasättas mot bakgrund av syftet med transportörens begränsade ansvar enligt de flesta transporträttsliga konventioner och lagar. Men konsekvenserna av ett sådant domslut synes bli fler än så. Skadelidande torde då kunna kräva fullt skadestånd för samtliga följskador till följd av skador på godset. Produktionsbortfall och uteblivna vinster m.m. är ju, i den mån de är en följd av sakskada också saksador, (SkL 1:2 motsatsvis). När Schelin i sitt utlåtande utreder om VtL är tillämplig på sakskadan på annat än den transporterade egendomen påpekar han att

---

<sup>244</sup> Se sjölagen 13:32 1 st. och VtL 37 §, som bygger på art. 28 CMR.

transportören endast ansvarar för skador på godset anför därefter följande: ”Vad man här hade i tankarna från lagstiftarens sida var närmast att skära bort fraktförarens ansvar för *rena förmögenhetsskador*, vilka uppstått som en följd av skadorna på godset ... Ett sådant exempel är att mottagaren drabbas av produktionsförluster till följd av att de komponenter han köpt skadas under transporten. [min kursiv]”.<sup>245</sup> Vad utomobligatoriskt ansvar beträffar är som sagt skador vilka uppstått följd av en sakskada emellertid *inte* rena förmögenhetsskador, utan *allmänna förmögenhetsskador*, som ersätts i samma utsträckning som sakskador.<sup>246</sup> Så om vi tillåter culpa som en med transporträttslig speciallagstiftning konkurrerande ansvarsgrund, vad hindrar då skadelidande från alltid kräva fullt obegränsat skadestånd för alla typer följskador på utomobligatorisk grund? Produktionsbortfall och utebliven vinst ”omfattas” ju lika lite av VtL som sakskador på annat än den transporterade egendomen. Skall en lagstiftning vars syfte är att begränsa transportörens ansvar genom att, dels utesluta vissa skador från transportörens ansvar, dels till särskild summa begränsa skadeståndet för de skador som faktiskt omfattas, tillåtas att kringgås genom återopande av en allmän norm som culperegeln?

Vilken bäring de vägtransporträttsliga frågorna har på sjörättens område skall låtas vara osagt. De båda systemen uppvisar stora likheter, men det finns också skillnader av relevans i förevarande avseenden, vilket erfordrar en mer ingående analys. Frågorna om konkurrerande ansvarsgrunder är emellertid, icke desto mindre av intresse. Under vilka förutsättningar skall en skadelidande tillåtas välja mellan konkurrerande ansvarsgrunder? Och framförallt, *när skall dessa anses ”konkurrera” med varandra?* HD har i ett nyligen meddelat beslut<sup>247</sup> slagit fast att en beställare som har ett avtal med en huvudentreprenör, som i sin tur har ett avtal med underentreprenör, inte kan rikta utomkontraktuellt anspråk mot underentreprenören för sakskada som denne vållat genom vårdslöshet. Trots att beställaren inte står i avtalsförhållande med underentreprenören, så är denne alltså hänvisad till att följa kontraktskedjan, och förhindrad att välja den andra ansvarsgrunden. Men när det gäller produktansvaret mellan kommersiella parter så finns det fall där skadelidande fått ersättning på utomkontraktuell grund, trots att avtal eller speciallagstiftning varit tillämpligt som inte erbjudit sådan ersättning. Hovrättsfallet är ett sådant exempel. I övrigt ska de fallen inte utvecklas här, utan det skall endast konstateras att i gränslandet mellan den allmänna förmögenhetsrätten och särskilda kontraktstyper, uppkommer problem som är i behov av vidare utredning och klarhet.

---

<sup>245</sup> Se Johan Schelins utlåtande s. 4, i mål T 4244-02, Göta Hovrätt, den 18 november 2004.

<sup>246</sup> Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 2006, s. 66.

<sup>247</sup> Den 30 oktober 2007 i mål Ö 918 – 06.

## Källor och litteratur

### Offentligt tryck

NJA II 1936 s. 269 ff. 1936 års sjölagsändringar.

Prop. 1973:137 Förslag till ändring i sjölagen m.m.

Prop. 1974:33 Förslag till lag om inrikes vägtransport.

Prop. 1988/89:76 Ny köplag.

Prop. 1993/94:195 Ny sjölag.

SOU 1972:10 Godsbefordran till sjöss.

SOU 1990:13 Översyn av sjölagen 2.

### Litteratur

- Almén, T & Eklund, R, Om köp och byte av lös egendom, P. A. Norstedt & Söners, 1960.
- Agell, A, Produktansvar inom och utom 1992 års lag. I: Festskrift till Bertil Bengtsson, Nerenius & Santérus, 1993, s. 13–37.
- Bengtsson B, & Ullman, H, Det nya produktansvaret, 3 uppl, Iustus, 2001.
- Bianca, C, M, & Bonell, M, J, Commentary on the international sales law. The 1980 Vienna sales convention, Giuffrè, Milano, 1987.
- Brækhus, Sjørettens område och særpreg, Marius nr. 2, 1975, s. 1–16.
- Diamond, A, The Hague-Visby Rules, , Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1978, 225.
- Dufwa, B, Produktansvaret, Liber, 1983.
- Dufwa, B, Produktansvarets reformering, I: Festskrift till Jan Hellner, Juristförlaget, 1984, s. 191–227.
- Falkanger, T, Bull, H, J, & Brautaset, L, Scandinavian maritime law, 2 uppl, Univeristetsforlaget, 2004.
- Gorton, L, Ihre, R, & Sandevärn, A, Shipbroking and chartering practice, 4 uppl, Lloyd's, 1995.
- Gorton, L, Sjöhävning – hur särskild är den särskilda kontraktsrätten?, I: Festskrift till Birger Stuevold Lassen, Univeristetsforlaget, 1997, s. 369 – 380.
- Grönfors, K, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, P. A. Norstedt & Söners, 1982.
- Grönfors, K, Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten, SvJT 1988 s. 182 – 202.
- Grönfors, K, Avtalsgrundande rättsfakta, N & S Biblioteket, 1993.

- Hellner, J, Sjölagen 1994. Några lagstiftningstekniska synpunkter, I: Essays in honour of Hugo Tiberg, Juristförlaget, 1996, s. 333 – 350.
- Hellner, J, Sjöritten och den allmänna kontraktsrätten, I: Festskrift till Sandström, Nerenius & Santérus, 1997, s. 169 – 183.
- Hellner, J, Metodproblem i rättsvetenskapen, Jure, 2001.
- Hellner, J, Hager, R, & Persson, A, Speciell avtalsrätt II: Kontraktsrätt 1 häftet, Särskilda avtal, 4 uppl, Norstedts, 2005.
- Hellner, J Hager, R, & Persson, A, Speciell avtalsrätt II: Kontraktsrätt 2 häftet, Allmänna ämnen, Norstedts, 2006.
- Hellner, J & Radetzki, M, Skadeståndsrätt, 7 uppl, Norstedts, 2006.
- Herre, J, Ersättningar i Köprätten, Norstedts, 1996.
- Honka, H, New carriage of goods by sea, Honka, H (red), Institute of Maritime and Commercial Law Åbo Akademi University, 1997.
- Honnold, J, O, Uniform Law for International Sales, 2 uppl, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1991.
- Håstad, T, Den nya köprätten, 5 uppl, Iustus, 2003.
- Karlgren, Hj, Produktansvaret, , P. A. Norstedt & Söners, 1971.
- Kleineman, J, Ren förmögenhetsskada, Juristförlaget, 1987.
- Lando, O & Beale, H, Principles of European Contract Law, Kluwer, 2000.
- Peczenik, A, Vad är Rätt?, Norstedts, 1995.
- Ramberg, J, & Ramberg, Ch, Allmän avtalsrätt, 7 uppl, Norstedts, 2007.
- Ramberg, J, The Law of Transport Operators, Norstedts, 2005.
- Ramberg, Ch, Kontraktstyper, Norstedts, 2005.
- Ramberg, J, Mysteriet med den tysta utfästelsen, JT 2001-2002, s. 405–409.
- Ramberg, J, Köplagen, Norstedts, 1995.
- Rodhe, K, Allmän privaträtt - avtalsrätt - obligationsrätt, SvJT 1971 s. 175–188.
- Rune, Ch, Haag-Visby-reglerna, SvJT 1969 s. 12 – 38.
- Solvang, T, Havarent sjølov? En replikk, SvJT 1995, s. 369-373.
- Selvig, E, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie, 1962-2.
- Selvig, E, Unit limitation of carrier's liability, Arkiv for sjørett, vol. 5, 1961–1964 s. 3–264.
- Schlechtriem, P, & Schwenzer, I, Commentary on CISG, 2 uppl, Oxford, 2005.
- Strömholm, S, Rätt, Rättskällor och Rättstillämpning, 5 uppl, Norstedts, 1996. (Cit. Strömholm, Rätt, 1996.)

Tiberg, H,	Havererad sjölag, SvJT 1995 s. 89-111,
Tiberg, H,	Styckegodstransport enligt nya sjölagen, SvJT 1995, s. 323-351.
Tiberg, H,	Havererad sjölag – en replik på en replik, SvJT 1995, s. 522–525.
Tiberg, H,	Uppgiftsansvaret och back-letters vid sjötransport enligt nordisk rätt, Arkiv for sjørett nr. 12, 1972 – 75, s. 398– 455.
Treitel, G, & Reynolds, F,	Carver on bills of lading, 1 uppl, Sweet & Maxwell, 2001.
Vahlén, L,	Om skadebringade egenskaper, I: Festskrift tillägnad Nils Herlitz, Norstedts, 1955, s. 369 – 387.
Wilson, J, F,	Carriage of goods by sea, 5 uppl, Pearson Longman, 2004.

## **Rättsfall**

### **Högsta domstolen**

NJA 1918 s. 156

NJA 1954 s. 573

NJA 1955 s. 661

NJA 1968 s. 25

NJA 1982 s. 380

NJA 1982 s. 118

NJA 1985 s. 641

NJA 1986 s. 712

NJA 1996 s. 68

NJA 2001 s. 309

### **Hovrätterna**

Göta Hovrätt, T 4244-02, 2004

### **Nordiske domme i sjöfartsanliggender**

ND 1969 s. 337

ND 1987 s. 160

ND 1996 s. 53

### **Engelska domstolar**

Hadley v. Baxendale [1854] 9 Exch. 341.

The Saxon star [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 H.L.

Viktoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries LTD., [1949] 2 K.B. 528.

Czarnikow v. Koufos [1967] 2 Lloyd's Rep. 457.

Shell v. P & O Roadtanks [1993] 1 Lloyd's Rep. 114 QB.