

Juridiska fakulteten
Lunds universitet

Sjörättens redar- och kollisionsansvar

Christian Bruze
720604-2918
Examensuppsats
VT 1998
Handledare:
Lars-Göran
Malmberg

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	FÖRKORTNINGAR	8
3	INLEDNING	9
4	BAKGRUND	11
4.1	Sjörättens historia	11
4.2	Historik bakom kollisionsansvaret	14
5	REDARANSVARET	18
5.1	Inledning	18
5.1.1	Allmänt	18
5.1.2	Syftet med ansvarsregeln i SjöL 7:1	18
5.2	Vem är redare?	19
5.2.1	Allmänt	19
5.2.2	Särskilt om bortfraktning av fartyg	20
5.2.3	Särskilt om hyresförhållanden	20
5.2.4	Redaransvar beträffande nöjesbåtar	21
5.2.5	Särskilt om låneförhållanden	21
5.3	Ansvarsgrundlaget	22
5.3.1	Allmänna utgångspunkter rörande ansvarsgrundlag	22
5.3.2	Ansvar på grund av oaktsamhet hos den direkta skadevällaren	22
5.3.3	Principalansvar för redaren	23
5.3.3.1	Inledande anmärkningar	23
5.3.3.2	Redarens ansvar vid uppsåtliga handlingar	24
5.3.4	Objektivt ansvar	24
5.3.4.1	Inledande anmärkningar	24
5.3.4.2	Sjöfart, en 'farlig verksamhet'?	26
5.4	Redarens medhjälpare	27
5.4.1	Inledning	27
5.4.2	Begreppet "i fartygets tjänst"	28
5.4.3	Det rättsliga förhållandet mellan redare och medhjälpare	29
5.4.4	Medhjälparnas krav på vederlag	31
5.4.5	Medhjälpare som redaren inte haft möjlighet att välja	32
5.4.6	Offentliga myndighetspersoner	33
5.4.7	Särskilt om redarens ansvar för fartygets förtöjning	34
5.4.8	Särskilt om försummelser	35
6	KOLLISIONSANSVARET	37
6.1	Inledning	37

6.2	Fartygsbegreppet	37
6.2.1	Allmänt	37
6.2.2	Definitionen av begreppet "fartyg"	38
6.2.2.1	Den traditionella synen	38
6.2.2.2	Fartygets förmåga att förflytta sig	39
6.2.2.3	Fartygets manövreringsförmåga	40
6.2.2.4	Fartygets storlek	40
6.2.2.5	Syftet med fartygets konstruktion	41
6.2.2.6	När börjar och slutar ett fartyg att vara "fartyg"	41
6.3	Kollisionsbegreppet	42
6.3.1	Egentlig kollision	42
6.3.2	Oegentlig kollision	42
6.3.3	Den tidsmässiga begränsningen	42
6.3.4	Kollision med andra föremål än fartyg	44
6.4	Culpabegreppet	44
6.4.1	Allmänt	44
6.4.2	Culpanormens objektiva element	45
6.4.2.1	Fartygets manövrerings betydelse för culpabedömningen	45
6.4.2.2	Fartygets farts betydelse för culpabedömningen	46
6.4.2.3	Radarns betydelse för culpabedömningen	46
6.4.2.4	Lanternor och signalers betydelse för culpabedömningen	47
6.4.2.5	Besättningens betydelse för culpabedömningen	47
6.4.2.5.1	Besättningens antal	47
6.4.2.5.2	Besättningens uppträdande	48
6.4.2.6	Ansvar för fartyg som ligger för ankar	48
6.4.2.7	Sjövägsreglernas betydelse för culpabedömningen	48
6.4.2.8	Offentliga föreskrifters betydelse för culpabedömningen	51
6.4.3	Särskilt om kollision på grund av tekniskt fel	51
6.4.4	Culpanormens subjektiva element	52
6.5	Skuldförhållandet	52
6.5.1	Endast ett av fartygen bär skuld till kollisionen	52
6.5.2	Båda fartygen bär skuld till kollisionen	53
6.5.2.1	Single or Cross Liability?	54
6.5.3	Kollision på grund av en ren olyckshändelse	54
6.5.4	Kollision mellan tre eller fler fartyg	55
6.6	Bevisbördan vid kollision	56
6.7	Särskilt om ansvaret vid bogsering	58
6.8	Särskilt om kollisionsansvaret vid nödhandlingar	59
6.9	Skadeobjekt och ersättning	61
6.9.1	Skadeobjekt	61
6.9.2	Vad ersätts?	61
6.9.2.1	Skada på last	61
6.9.2.2	Skada på person	62
7	LITTERATURFÖRTECKNING	63
8	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	64

1 Sammanfattning

Det sjörättsliga principalansvaret, redaransvaret, skiljer sig från det i den allmänna skadeståndsrätten på så sätt, att anknytningen inte sker till redaren såsom arbetsgivare, utan till fartyget. Ansvarsregeln talar om ”arbete i fartygets tjänst”.

Som subjekt för detta ansvar anges i SjöL 7:1 redaren. Det blir då av intresse att utröna vem som kan anses som redare. Allmänt kan man säga att den som utrustar och bemannar ett fartyg för att bedriva sjöfart med det bör anses som redare. De mest väsentliga kriterierna är dock att redaren skall vara den som är arbetsgivare i förhållande till befälhavare och besättning och som har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning.

Vid bestämmandet av vem som är att anse som redare måste det ske en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet och mot denna bakgrund fastställas på vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar.

Den allmänna utgångspunkten i svensk rätt är att skadeståndsansvar utlöses vid oaktsamt uppträdande. Samma utgångspunkt gäller inom sjörätten.

Om exempelvis fartygets styrman förorsakar skadan är detta dock inte i sig tillräckligt för att han skall bli ansvarig. Han måste därtill kunna klandras för att inte ha uppträtt annorlunda; han har t.ex. begått ett fel eller försummat att instruera eller kontrollera andra. Man kan också tänka sig att redaren kan anses skadeståndsskyldig som direkt skadevållare, t ex genom att han tillsatt en kapten som han borde insett var inkompetent. Den skadelidande behöver inte visa vilken av de som tjänar båten som har förfarit oaktsamt, utan det räcker med att han visar att ett fel begåtts på fartygets sida. Detta kallas anonym culpa.

I SjöL 7:1 anges de medhjälpare som kan pådra redaren ansvar. För det första rör det sig om vissa speciellt uppräknade personer: befälhavaren, medlem av besättningen och lotsen. För det andra svarar han för alla andra som utför arbete i fartygets tjänst. Redaren blir alltså ansvarig för alla vårdslösa handlingar eller ansvarsgrundande försummelser som utförs av dessa personer. Avsikten med denna bestämmelse är att redarens ansvar inte skall skilja sig mellan den situationen att ett arbete utförs av egen ombordpersonal och den situation att arbetet anförtros åt självständig personal utan anknytning till fartyget.

Kravet angående att en handling eller försummelse måste utföras ”i fartygets tjänst” innebär att arbetet måste ha anknytning till ett bestämt fartyg, och att det måste röra sig om ett arbete i detta fartygs intresse. Att arbetet skall vara knutet till ett bestämt fartyg innebär att det måste röra sig om just detta fartygs manövrering, lastning, lossning osv. Med kravet att det skall röra sig om ett arbete i fartygets intresse menas, att arbetet skall ha som syfte att bevara fartyget, säkra genomförandet av dess resor eller uppfylla redarens lagbestämda eller kontraktsmässiga plikter.

För att ett kollisionsansvar skall inträffa krävs att det rör sig om en *kollision* mellan två *fartyg*, där *skada uppstår* på fartyg, ombordvarande gods eller personer. Ytterligare ett krav för ersättningsskyldighet är att endera av eller bägge skeppen skall anses som *vållande* till kollisionen.

Vad beträffar *fartyg*, så saknas en legaldefinition i den svenska sjörättslagstiftningen. I princip så har man överlåtit åt praxis att avgöra vad som skall betraktas som ett fartyg. Som huvudregel kan man dock säga att ett fartyg skall var ägnad och i stånd till att förflytta sig genom eller på vattnet. Det är inte nödvändigt att inrättningen skall kunna förflytta sig för egen maskin för att betecknas som fartyg. Ett fartyg måste kunna manövreras så att det åtminstone kan hålla kursen vid bogsering: styrförmåga är därmed den lägsta grad av manöverduglighet som bör accepteras. Inrättningen bör ha en viss storlek Syftet med ett fartyg är i typexemplet transport av gods och/eller personer. Ytterligare ett krav borde vara att fartyget är eller på kort tid kan bli användbart för sitt ändamål. Om en kollision skulle ske med något som inte kan anses som ett fartyg får man falla tillbaka på allmänna skadeståndsregler.

Med en *kollision* avses i det typiska fallet när det uppstår fysisk kontakt mellan två fartyg. Det är utan betydelse om fartygen kommer med fart eller om det ena fartyget är förtöjt. Det är ej heller av vikt om kollisionen beror på fartygens egen kraft eller om de driver ihop på grund av vind eller ström. Under begreppet kollision faller också det fallet att ett fartyg påförs skada till följd av ett annat fartygs manövrering eller liknande, utan att någon fysisk kontakt har skett.

Vid bedömningen av om något av fartygen varit *vållande* kan man ta sin utgångspunkt i den allmänna skadeståndsrättsliga culpanormen. Culpanormen kan brytas ned i två huvudelement – ett objektiva element, som går ut på att värdera om handlingen objektiva sett kan anses som försvarlig eller korrekt i den föreliggande situationen, och ett subjektivt element som anger vilka avvikelser som kan tillåtas från den objektiva idealhandlingen med hänsyn till den handlandes ålder, tillstånd och så vidare.

Vid den objektiva bedömningen av om culpa förlegat så har de internationella reglerna för förhindrande av sammanstöt till sjöss (sjövägsreglerna) en central ställning. Sjövägsreglerna har mycket gemensamt med vanliga trafikbestämmelser. De kompletteras av lokala föreskrifter, såsom hamnordningar o dyl., vilka i vissa fall kan gå före de allmänna sjövägsreglerna. Sjövägsreglerna uppsätter en norm för hur man skall uppträda till sjöss. De tar upp sådana ämnen som ordentlig utkik, väjningsplikt och säker fart. Om en överträdelse av sjövägsreglerna skett så kan man i allmänhet säga att vållande föreligger.

Andra förhållanden som har betydelse för om vållande föreläggat är sådant som att ett av eller båda fartygen håller en fart som i den föreliggande situationen är för hög. Det fästs också stor vikt vid att ett fartyg är korrekt utrustat och att skepparen handhar denna utrustning på rätt sätt.

Skuldvärderingen är i huvudsak objektiv, man använder sig av samma krav på korrekt handlande för alla skadevållare. Det skall som regel mycket till för att individuella förhållanden – som trötthet och oerfarenhet – skall

tilläggas någon vikt. Det kan dock inte bortses från att säregna förhållanden kan få betydelse för domstolens bedömning.

Om en kollision har skett och endast ett av fartygen är att klandra därför, så stadgar SjöL 8:1 1 st. att det skadevållande fartyget skall ersätta skadan.

Den vanligaste situationen torde var den att båda fartygen har en del i skulden till att de kolliderade – det föreligger då en så kallad *both to blame collision*. Om en sådan kollision inträffat så skall, enligt SjöL 8:1 2 st., förlusten fördelas mellan fartygen på grundlag av ”förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen.

Skuldfördelningen sker skönsmässigt, domstolen fastslår skuldfördelningen på grundlag av de föreliggande omständigheterna. Detta leder naturligen till en grov fördelning av culpan, i praktiken använder man sig alltid av en schablon för skuldfördelningen, som traditionellt uttrycks i procenttal. Man handskas då vanligen med kvoterna 50-50, 60-40, 75-25, men även 80-20 och 90-10 förekommer.

Sjölagen innehåller för övrigt också en presumtion: man skall fördela skulden lika om inte omständigheterna ger stöd för något annat, se SjöL 8:1 2 st. 2 pkt.

Om inget av fartygen kan sägas vara att klandra för kollisionen – den berodde på en ren olyckshändelse – så följer det av SjöL 8:2 att varje fartyg skall bära sin skada.

Kollisionsansvaret omfattar endast de fall, där *skada uppstått* på fartyg, ombordvarande gods eller personer. I överensstämmelse med skadeståndsrättens allmänna regler skall endast de adekvata följderna av kollisionen ersättas; inadekvata följder ersätts inte. Om skada uppstått på det andra fartygets last, får det skadevållande fartyget svara för denna skada. Om bägge fartygen har en del i skulden så har sjölagen löst problemet på så sätt att SjöL 8:1 tredje stycket pålägger skadevållarna ett ansvar pro rata, dvs att vart och ett av fartygen bara är ansvarigt för den del av ersättningen som följer av dess skuldandel. Om däremot personskada har uppstått och bägge fartygen har varit skyldiga därtill, så blir fartygen solidariskt ansvariga, se SjöL 8:1 tredje stycket.

2 Förkortningar

AfS	Arkiv for Sjørett
ND	Nordiske Domme i sjøfartsanliggender. Oslo 1900 -
NJA	Nytt Juridiskt arkiv avd I. Stockholm 1874-
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap. Christiania/Oslo 1888 -

3 Inledning

Syftet med denna uppsats är att ge läsaren en beskrivning av det sjörättsliga kollisionsansvaret. Kollisionsansvaret är så nära sammankopplat med reglerna om redaransvar, att jag ansåg det nödvändigt att samtidigt göra en redogörelse också för dessa. Uppsatsen har således kommit att bli tvådelad; den första delen behandlar den speciella typ av principalansvar som finns inom sjörätten, dvs redaransvaret, medan den andra delen behandlar de regler som gäller vid en kollision till sjöss.

Jag har vid de flesta avsnitt gjort beskrivningar av olika rättsfall, som jag tycker ger en bra åskådning för de i avsnittet behandlade reglerna. Meningen är att läsaren skall få en bild av hur domstolen resonerat i konkreta fall. Jag vill också påpeka att den största delen av redovisad praxis är norsk. Detta har att göra med att jag själv studerat sjörätt i Norge och att min främsta rättsfallskälla varit Nordiske domme i sjøfartsanliggender och detta är en norsk utgivning med, enligt min åsikt, tyngdpunkten lagd på norska avgöranden. Detta har dock liten betydelse med tanke på de sjörättsliga reglernas internordiska karaktär; norska rättsfall har stor betydelse även inom användandet av de svenska reglerna.

Vad gäller rättsfallsbeskrivningarna tagna ur Nordiske domme i sjøfartsanliggender, så har jag valt att redovisa dem enligt mönstret År/Sida, dvs ND 1998 s. 100 betyder 1998 års utgivning av Nordiske domme i sjøfartsanliggender sidan 100, i likhet med bruklig redovisning av rättsfall i Nytt juridiskt arkiv avd. I. Ofta så redovisar man rättsfall ur ND med en hänvisning till den avgörande domstolen, exempelvis SH för den svenska Högsta domstolen. Jag har medvetet undvikit detta, då jag inte vill trötta läsaren med en stor mängd förkortningar. Inom norsk doktrin är det till och med brukligt att döpa rättsfallen efter de inblandade fartygen, men jag har undvikit också detta, då jag inte vill påta mig ansvaret att på eget bevåg döpa en mängd rättsfall, med garanterad förvirring som följd. I konsekvens med detta har jag inte heller använt de namn som redan finns.

Vad gäller begreppen sammanstötning och kollision så är dessa synonymer. Jag har dock försökt vara konsekvent och genomgående använt mig av begreppet kollision. Detsamma gäller de olika begrepp som finns för fartyg, bl a båt skepp o s v. Jag använder mig av sjölagens definition på så sätt att jag använder "båt" för fartyg under 12 meter och "skepp" för fartyg över 12 meter, följaktligen omfattar "fartyg" bägge dessa grupper och även allt annat som sjölagens bestämmelser om kollisionsansvar får tillämpning på.

Vad beträffar den historiska bakgrund som ges, så är den i högsta grad kursiv. Läsaren rekommenderas dock ändå att läsa den då man får en bra bild av hur de historiska reglerna utvecklats. Om inte annat så kan man få glädje av den, som ytterligare en skvätt att hålla i sin förhoppningsvis djupa källa av kunskap. Att den historiska bakgrunden överhuvudtaget svälldes ut till dessa proportioner har att göra med ett personligt intresse av 1667 års svenska sjölag, dess förarbeten och influenser.

Jag vill avsluta denna inledning med ett särskilt tack till min handledare Lars-Göran Malmberg och till Hans Jakob Bull, som, utan att veta om det, varit mig till stor hjälp genom sina utmärkta föreläsningar.

4 Bakgrund

4.1 Sjørättens historia

Sjørättens historia brukar föras tillbaka till den grekiska staten Rhodos, en ö i Egéiska havet som hade en vidsträckt sjöfart och där sjörättsliga regler anses ha utbildat sig. Någon originaltext har emellertid inte bevarats, och vissa forskare har ställt sig tveksamma till frågan om den rhodiska lagens existens och originalitet. Den senare romerska lagstiftningen uppgav sig emellertid till stor del bygga på rhodisk rätt, och i Justinianus digester¹ finnes ett helt avsnitt kallat "de lege rhodia", som behandlade diverse sjörättsliga spörsmål.

Rom var till en början en stat uppbyggd kring jord och jordbruk, och handel och sjöfart hade då en underordnad betydelse. Under utvecklingen av Roms världsherravälde ställdes emellertid ökade krav på kommunikationerna, främst kanske sjöförbindelserna, och i samband därmed uppstod även behovet av en rättslig reglering på detta område. Huvudsakligen på rhodisk grund utvecklades nu dels genom praetorns rättsutövning, dels genom kommentatorernas verksamhet den romerska sjörätt, som sedermera kodifierades i Justinianus Digester.

Den uppblomstrande handeln i de norditalienska städerna vid övergången till 1100-talet ledde till en upprustning även på det rättsliga området. Rättsbildningen vilade här till stor del på en sedvanerätt som var olik romarrätten, och den försiggick antingen genom att dessa regler blev erkända och nedskrivna som gällande kutymer eller genom lagstiftning. På så sätt bildades sinsemellan ganska självständiga regler i de olika städerna. Bland sådana regler kan här nämnas de från Pisa (1081), Amalfi (omkring 1100), Genua (1154) och Venedig (1205). Dessa regler kom även att användas i andra medelhavsländer.

Under denna tid sjönk den romerska rätten alltmer i popularitet och istället skedde nu och under den följande tiden i hela Europa en intensifierad sedvanerättslig rättsbildning. För sjö- och handelsrättsliga frågor upprättades sålunda i stor utsträckning specialdomstolar; i synnerhet sjörätter. I de germanska länderna fanns ett särskilt behov av dessa nya domstolar inom den expanderande och alltmer internationaliserade sjöfarten, då den germanska bevisrätten var i mångt och mycket förlegad och motsvarade ej den nya tidens krav på beräknlighet och rättvisa.

De s.k. Rôles d'Oléron, kända sedan slutet av 1100-talet, är ett slags rättsfallssamling, alltså regler baserade på speciellt avdömda fall. Oléron är namnet på en ö utanför Gascognebukten, vid Garonnes mynning, men det är något osäkert vilket samband ön har med reglerna. Enligt en version skulle

¹ Om Justinianus och hans digester se bl.a. Tamm, *Romersk rätt och europeisk rättsutveckling*, s. 13ff och Modéer, *Historiska rättskällor*, s. 36f.

det ha funnits en sjörätt här; enligt en annan skulle de här ha blivit utfärdade såsom gällande rätt av Rickard Lejonhjärtas moder Eleonor de Aquitaine. I vart fall blev reglerna genom Rickard Lejonhjärta introducerade i England.

Rôles d'Oléron hade sedan ett segertåg genom hela norra Europa; i flamländsk översättning kom de till användning av sjörätten i Damme, och de vann snart även insteg i den hanseatiska rätten sådan den tillämpades i Östersjöländerna. Den version som här kom till nästan genomgående användning var den s.k. Visby sjörätt, vars äldsta kända version var tryckt 1505 i Köpenhamn på plattyska, men som torde vara äldre än så. Redan i dokument från 1200-talet omtalas en "ius" och ett "beslut" som skulle gälla på Gotland. Visby sjörätt är alltså en kodifikation som, om än via den plattyska och den holländska sjörätten, och med inslag härifrån, till väsentlig del härrör sig från Rôles d'Oléron. Dock skall det sägas att denna sjörätt har inget annat samband med Visby än att den tillämpades i Visby, liksom i övriga östersjöstäder

I England hade som sagt Rôles d'Oléron blivit introducerade, enligt uppgift av Rickard Lejonhjärta. England deltog under hela denna tid i den allmänna utvecklingen, varvid *lex mercatoria*², som den allmänna sjörätten kallades, tillämpades vid sidan av common law utav särskilda domstolar (courts of Admiralty).

Som en avslutning på denna period tillkom på privat initiativ rättsboken *Consulat del Mare*, skriven av en okänd författare i Barcelona någon gång under senare hälften av 1300-talet. Verket blev snart allmänt använt i hela medelhavsvärlden, trots att det ingenstans blev direkt antaget som lag. Författaren hade rika kunskaper i den tidens sjörätt; han kände Rhodos` rätt, romarrätten, och de lagar och kutymer som blivit antagna i de norditalienska städerna och deras vasallstäder runt om längs medelhavskusterna. Arbetet är utfört med en metodik som är betydligt överlägsen den som användes i de nordeuropeiska lagverken, och det utgör, kan man säga en sammanfattning av hela den dåtida medelhavs-rätten, delvis kompletterad av nytt material.

Utvecklingen i Nordeuropa släpade efter i förhållande till medelhavsländerna. Vid mitten av 1400-talet började emellertid en stark teknisk utveckling. Kompassen utvecklades, och härvid ökades även möjligheterna att företa långfärder till sjöss.

Internationalismen började att breda ut sig. Latinet som de lärdas språk vann insteg överallt, och en gemensam europeisk litteratur på latin blev en enande faktor. I latinets spår följde romarrätten som subsidiär rättskälla. Handelsvärlden var dock tveksam att acceptera den romerska rätten. Den var för statisk och för formell för dess behov. Ändringarna i dittills gällande rätt blev, i vart fall för sjörättens del, inte så stora som man kunde vänta sig vid en jämförelse med andra delar av juridiken. Men litteratur på sjörättens område blev dock spridd och blev ett led i utvecklingen av nya sjörättsliga institut. Här kan nämnas den i Sverige kände Hugo Grotius³, som särskilt utvecklade reglerna om begränsat redaransvar. I Sverige märktes från denna

² Se Tamm, *Romersk rätt och europeisk rättsutveckling*, s. 290f.

³ Om Hugo Grotius, se bl.a. Modéer, *Historiska rättskällor*, s. 84f.

tid Loccenius⁴ *De jure marittimo et navali*, utgiven 1651 men präglad av kontinental snarare än svensk rättsuppfattning.

I övriga Norden var man också långt framme. Till de första lagarna från den nya tiden hör Fredrik II:s danska sjörätt av 1591, en sjörätt som, liksom den svenska sjölagen, på viktiga punkter byggde på Visby sjörätt, holländska och hanseatiska källor. Däremot är inslaget av romersk rätt långt mindre än i 1667 års sjölag. Fredrik II:s sjörätt gällde i Danmark och Norge intill tillkomsten av Kristian V:s danska och norska lagar i slutet av 1600-talet.

I Sverige antogs en ny sjölag år 1667. Karakteristiskt för lagen, som måste sägas utgöra en väsentlig förbättring i förhållande till bl.a. Visby sjörätt, var dess allmänt reglerande natur. Den nya lagen föranledde Loccenius att utge en ny upplaga av sitt sjörättsliga arbete, vari han tagit hänsyn till det nytillkomna materialet (3 uppl. 1674).

Jag skall även i detta sammanhang orda något om den franska Ordonnance de la marine, som utfärdades år 1681 av Ludvig XIV, på Colberts tillskyndan. Denna franska förordning skall ha hämtat viss inspiration från den 14 år tidigare utkomna svenska sjölagen. 1681 års ordonnans vann snabbt stor berömmelse och dess regler blev i stor utsträckning mönster för andra staters lagstiftning.

Vid den stora reform, som ledde till 1734 års lag, lämnades sjölagen helt orörd⁵ och den fick heller inte någon plats i den nya lagboken. En partiell ändring genomfördes några årtionden senare genom KM:ts försäkrings- och haveristadga. Bestämmelserna byggde i hög grad på 1667 års sjölag men hade större detaljrikedom och vissa större avvikelser. Det framstod snart att denna lagändring inte förslog och år 1812 tillsattes en kommitté med uppdrag att skapa en helt ny sjölag. Deras förslag blev emellertid fördröjt, och förslaget avlämnades inte förrän år 1836. Med anledning av inkomna remissvar så omarbetades förslaget och utgavs på nytt 1847. Denna gång var det HD:s utlåtande över förslaget som dröjde, vilket medförde att förslaget på många punkter blev föråldrat och ej längre stod i överensstämmelse med övriga europeiska sjölagar. I anledning av detta fick professor T.H. Rabenius uppdraget att omarbeta förslaget, innan det förelades 1863 års riksdag.⁶ Utredarna hämtade sina förebilder från Frankrike (Code de commerce), Spanien, Holland och England, men framförallt från norsk och tysk lagstiftning.⁷ Riksdagen antog förslaget, efter en del redaktionella ändringar och sjölagen 23 februari 1864 (SFS nr 22) utfärdades.

Sjölagen av år 1864 blev kortlivad jämfört med sina föregångare. Redan 1882 uppdrog K.M:t åt en kommitté att granska sjölagen och då i samarbete med motsvarande norska och danska kommittéer. Meningen med detta lagstiftningsuppdrag var att åstadkomma ett internordiskt lagkomplex. Det svenska förslaget med motiv avlämnades 1887. Förslaget omarbetades efter HD:s granskning och antogs i en reviderad form av riksdagen och man utfärdade sjölagen 12 juni 1891 (SFS nr 35). Sjölagen genomgick sedan under 1900-talet en rad förändringar, bl a efter Sveriges anslutning till 1910

⁴ Om Johannes Loccenius se bl.a. Modéer, *Historiska rättskällor*, s. 118

⁵ Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 13.

⁶ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 14.

⁷ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 14.

års Brysselkonvention angående fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning, en konvention som föranledde en ändring i sjölagens 8 kap år 1912⁸. Vissa jämkningar genomfördes genom lagen 18 maj 1928⁹, då man även infogade nya bestämmelser om ansvarsbegränsning, vilka är byggda på en internationell konvention av år 1924 rörande fastställande av vissa bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö. De största förändringarna har dock skett inom området befordran av gods som återfinns i sjölagens 5 kapitel. Det var även utvecklingen inom detta område som föranledde utfärdandet av en ny sjölag (1994:1009).¹⁰ Även denna sjölag har genomgått ytterligare förändringar, den senaste 1 juli 1997.¹¹

Reglerna om skada genom fartygs sammanstötning har dock i det väsentliga varit oförändrade sedan anpassningen till 1910 års Brysselkonvention. Jag skall nu närmare gå in på den historiska bakgrunden till ansvarsreglerna vid fartygskollision.

4.2 Historik bakom kollisionensansvaret

Efter att allmänt ha redogjort för sjörättens bakgrund och då framförallt de svenska reglerna, skall jag nu skildra olika drag av kollisionensansvarsreglernas utveckling. Huvudproblemen vid uppbyggandet av dessa regler kan anges¹² såsom förutsättningarna för dels befälhavarens och besättningens ansvar, dels redarens ansvar, frågan om eventuell begränsning av redarens ansvar och slutligen principerna för skadefördelningen mellan olika intressenter vid fartygskollision. Jag skall begränsa mig till att ange de viktigaste lösningsförsöken.

I den romerska rätten gjorde ansvarets inträde beroende av culpa. Det fanns inga regler som uttryckligen behandlade det fall att culpa åvilade båda parter, men troligen har den från privaträtten och i senare sjölagar ofta återkommande kompensationsprincipen tillämpats. Denna innebär i sin klassiska form – den grova kompensationen – att skadorna kvittas mot varandra så, att ingen som helst ersättning utgår, även om den ena partens culpa är större än motpartens. Gentemot tredje man svarade redaren i egenskap av dominus enligt den romerska rättens regler för fel som, som begåtts av hans slav. Eftersom den antika sjöfarten nästan uteslutande drevs med tillhjälp av slavar, verkade denna regel i praktiken som ett allmänt ansvar för underlydandes fel. Dominus kunde emellertid befria sig från ansvaret genom att utelämna den felande till den skadelidande, som därigenom ansågs fullständigt gottgjord. Detta primitiva rättsinstitut, som haft sin motsvarighet i exempelvis äldre germansk, även svensk rätt, kan

⁸ Ändring (1912:326), NJA II 1913 s. 196ff.

⁹ Ändring 1928:161

¹⁰ Prop. 1993/94:195, bet. 1993/94:LU31, rskr.1993/94:393.

¹¹ Lag (1997:266) om ändring i sjölagen (1994:1009).

¹² Jfr. Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 16ff.

inte anses betraktas som någon föregångare till senare tiders begränsade redaransvar.

Enligt Consolato del Mare utgjorde culpa likaledes en förutsättning för ansvarets inträde. Däremot ersattes den grova kompensationsregeln för visst fall med en fördelning efter billighet. I princip svarade redaren endast med sin andel i fartyget.

I norra och västra Europa baserade man ursprungligen de sjörättsliga ersättningsreglerna helt på den gammalgermanska principen om fullt strikt ansvar. Det visade sig emellertid, att denna princip ibland förde till orimliga resultat. Som exempel hände det att man avsiktligt lät gamla uttjänta fartyg bli påseglade för att på så sätt finansiera en modernisering eller nybyggnad. I Rôles d'Oléron modifierades därför det strikta ansvaret genom den så kallade halveringsprincipen. Enligt denna skall skadan fördelas mellan fartygen så, att vardera bär hälften. Angående principens räckvidd råder tvekan. Säkert är endast, att den småningom kom att inskränkas till det fall, att felaktigt förfarande – ett rekvisit, som uppfattades såsom identiskt med den romerska rättens culpa – från båda sidor förelåg. Det är även ovisst, om den samlade skadan skulle fördelas mellan fartyg och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri eller om fartygsskadorna skulle delas mellan fartygens ägare och skadorna på lasten mellan lastägarna. Ej heller kan avgöras, om redarens ansvar för underordnades fel var begränsat eller obegränsat.

Visby sjörätt anslöt sig efter mönster av Rôles d'Oléron till halveringsprincipen. Lagens karaktär av kompilation av flera sinsemellan olikartade rättssystem har emellertid medfört, att dess innehåll på många punkter blivit motsägelsefullt. Vad redaransvaret beträffar pekar vissa bestämmelser¹³ på att det var begränsat, men andra bestämmelser ger inte den minsta antydning om någon begränsning. Vid lagens tillämpning torde man emellertid ha utgått ifrån ansvarsbegränsningens idé, vilken så småningom hade spritt sig och blivit allmän europeisk egendom.

I 1667 års sjölag återfinns skadeståndsbestämmelserna¹⁴ i sjöskadebalken, vars 8 kap behandlar skada genom fartygskollision. Om någon gör skada ”med vilja och själv sitt vållande”, inträder ansvar. Skepparen kan dock värja sig genom edgång tillsammans med sex man av skeppsfolket. För det fall att två fartyg utan att kunna hindra det seglar på varandra bibehåller 1667 års sjölag halveringsprincipen. Gör seglande fartyg skada på fartyg till ankars, skall det ersätta en tredjedel av skadan och självt bära sina egna skador. Vad gäller redarens möjlighet till ansvarsbegränsning vid sina underordnades fel, så gällde att redaren endast svarade med sin sjöförmögenhet, enligt det så kallade exekutionssystemet.¹⁵

Liknande bestämmelser återfinns i Försäkrings- och haveristadgan 1750.¹⁶ Dock fastslås uttryckligen, att värdet av fartyget och dess last skall

¹³ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 19.

¹⁴ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 19.

¹⁵ 1667 års sjölag införde det så kallade abandonsystemet, jfr Åke Holmbäck, *Studier i äldre sjörätt*, men detta var begränsat till två fall: ansvar för befälhavarens rättshandlingar och bodmerilån.

¹⁶ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 20.

summeras och det sålunda erhållna värdet bilda utgångspunkten för skadefördelningen. Redares, befraktares och skeppares ansvar är begränsat till värdet av var och ens andel i fartyg och last, vilket nu för första gången framhålls i ett svenskt lagbud om fartygskollision. Vidare är edgångsförfarandet strängare, i det att allt skeppsfolk måste delta.

1836 års sjölagsförslag uppvisar vissa betydelsefulla nyheter.¹⁷ Sålunda ges vissa sjövägsregler. Skada på fartyg och last skall behandlas var för sig. Då vållande till kollision föreligger på båda sidor, skall vardera parten bära sin skada. Här träffar man alltså för första gången i svensk lagstiftningshistoria på kompensationsprincipen. I den händelse vållande ej kan påvisas på någon sida, fördelas den gemensamma skadan mellan fartygen i förhållande till deras värde.

I det antagna förslaget till 1864 års sjölag märks följande nyheter.¹⁸ Den grova kompensationsregeln är utbytt mot en finare, mera elastisk och nyanserad, i det att domstolen har möjlighet att pröva, om den ena sidan varit mer vållande än den andra, och i samband därmed ålägga erättningskyldighet för motsvarande del av skadan. För det fall, att ren olyckshändelse föreligger, har bestämmelsen om fördelning av den gemensamma skadan ersatts av regeln att vardera parten får bära sin skada. Man har alltså tagit avstånd från det gamla tankesättet, att en oförevallad kollision vore att behandla som ett fall av gemensamt haveri. Som en konsekvens härav uppfattades bestämmelsen, att lasten icke kan tas i anspråk för ersättning av skada som uppstått i samband med kollisionen. Likaså är det tydligt, att i den händelse det ena fartyget ej är skyldigt att ersätta någon del av det andra fartygets skada, därför att båda anses lika culpösa, föreligger det inte heller någon ersättningskyldighet för skada på dess last. I förhållande till tredje man framstår alltså fartyg och last såsom en enhet, och lastägaren får finna sig i att drabbas av de fel, som begås av befälhavare och besättning. Denna regel brukar uttryckas så, att lastägare identifieras med befälhavare och besättning, dvs de behandlas som om de själva begått de fel, som befälhavaren och besättningen gjort sig skyldiga till. Vad redaren beträffar, ansvarar han fortfarande endast med fartyg och frakt. Slutligen kan nämnas, att sjövägsreglerna har brutits ut ur lagen, då man strängt hållit på att denna endast skulle uppta bestämmelser av privaträttens natur.

I 1887 års sjölagsförslag¹⁹ har den finare kompensationsregeln ytterligare närmats till den moderna fördelningsprincipen på så sätt, att en anpassning av ersättningskyldigheten efter de på vardera sidan begångna felens art omnämns i första hand och compensation blott i andra hand. I sak ansåg man sig härigenom icke ha ändrat på 1864 års sjölag, emedan kompensationsprincipen fortfarande hyllades. Omformuleringen hade endast till syfte att hindra domstolarna från att söka skydd bakom kompensationsregeln och undandra sig den ofta svåra prövningen, om ena parten kan anses vara mera vållande än den andra. Man kan dock ej bortse

¹⁷ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 20.

¹⁸ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 20f.

¹⁹ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 21f.

ifrån att det tidigare undantaget skjutits i förgrunden och erhållit rangen av huvudregel. Detta måste i praktiken medföra, att domstolarna i flertalet fall kom till samma resultat som om fördelningsprincipen varit gällande. Man har alltså nått så nära denna som det överhuvud är möjligt utan att principiellt uppge kompenationssystemet.

Brysselkonventionen innebar att fördelningsprincipen genomfördes fullt ut.²⁰

Den nuvarande sjölagens bestämmelser om kollision-, redaransvar och ansvarsfördelning innebär inget nytt i förhållande till 1891 års sjölag. Endast redaktionella ändringar har genomförts. Därför är också självfallet 1887 års lagförslag och övriga förarbeten till 1891 års sjölag fortfarande i högsta grad aktuella, vad gäller regelverket angående ansvaret vid kollision mellan fartyg.

Blickar man tillbaka på den nu skisserade rättsutvecklingen, faller det genast i ögonen, att sjöfartsskadorna under tidernas lopp skiftat karaktär. Den äldre sjörätten koncentrerade intresset till kollision mellan fartyg inom hamnområde, vilket tycks ha varit dåtidens praktiska skadesituation. Den moderna sjörätten däremot tar inte ut dessa fall till särskild behandling utan har snarare fartygskollision på öppna havet i sikte. I och med maskinkraftens införande och den därpå beroende ökningen av fartygens snabbhet och storlek har tyngdpunkten nämligen kommit att förskjutas till den senare gruppen av skadefall.

²⁰ Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 22.

5 Redaransvaret

5.1 Inledning

5.1.1 Allmänt

Det sjörättsliga principalansvaret skiljer sig från det i den allmänna skadeståndsrätten på så sätt, att anknytningen inte sker till redaren såsom arbetsgivare, utan till fartyget. Man godtar inte verkligt lösa anknytningar, eftersom det hela tiden skall röra sig om ”arbete i fartygets tjänst”. Detta innebär dock inte att man för bort självständiga företagare ur bilden. Tvärtom är det ofta så att ett visst arbete utförs i fartygets tjänst av en särskild entreprenör; det är enbart en organisatorisk tillfällighet om exempelvis en lossning utförs av redarens egen landpersonal eller av ett särskilt stuveriföretag.

Det är klart att skadeståndslagens och sjölagens regler om principalansvar till större delen täcker varandra. I vissa delar går de dock utanför varandras gränser, vanligen på så sätt att sjölagens principalansvar är vidare gående än skadeståndslagens och därför av intresse för den skadelidande att stödja sig på. Så långt båda reglerna sammanfaller och rekvisiten enligt båda reglerna är uppfyllda är det i och för sig möjligt att välja vilken av reglerna man önskar grunda sin talan på. Men denna valmöjlighet innebär inte, att de sjörättsliga reglerna om begränsat redaransvar eller särskilt kort preskription kan undgå genom att talan grundas på allmänna skadeståndsregler. Sådana regler anses nämligen vara anknutna inte till ansvarsgrunden utan till fordringsanspråkets innehåll, exempelvis det faktum att det rör sig om en skada till följd av fartygskollision. Praktiskt betyder detta, att ingen fördel står att vinna genom att grunda talan på annat än sjörettens principalansvar.²¹

5.1.2 Syftet med ansvarsregeln i SjöL 7:1

Regeln om redaransvar i SjöL 7:1 innebär att den skadelidande inte nödvändigtvis måste hålla sig till den som i praktiken har vållat skadan, vilken ofta inte har de ekonomiska möjligheterna till reparation, utan kan vända sig mot den som äger fartyget: redaren. Ansvarsregeln i SjöL 7:1 har dubbla syften: dels att någon skall svara för varje fartyg och tillse att det bemannas och utrustas så att det inte skall förorsaka någon skada, dels att denne ”redare” normalt skall vara en solid person som är god för betalning när en skada faktiskt har inträffat.²²

²¹ Grönfors, ”Sjörettens kollisionansvar”, s. 338f.

²² Tiberg, *Båtjuridik*, s. 127. Jfr även Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 8-11.

5.2 Vem är redare?

5.2.1 Allmänt

I SjöL 7:1 anges subjektet för principalansvaret som redaren. Detta är ganska ovanligt. Moderna regler om ansvar för verksamheter av motsvarande art brukar i första hand anknyta till egenskapen av ägare eller brukare. Så gäller exempelvis för både utomobligatoriskt ansvar för bilsador och luftskador; subjektet i flertalet lagstiftningar är owner och operator.²³

Eftersom sjölagens ansvarsregler är knutna till den som anses som redare, är det självklart så att det är av största intresse att bestämma vilka som faller in under denna grupp.

Allmänt kan man säga att den som utrustar och bemannar ett fartyg för att bedriva sjöfart med det bör anses som redare.²⁴ De mest väsentliga kriterierna är dock att redaren skall vara den som är arbetsgivare i förhållande till befälhavare och besättning och som har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning.²⁵ Dessa funktioner utövas ofta men långt ifrån alltid av fartygets ägare. Har fartyget hyrts ut på s k bare-boat charter är det befraktaren och inte ägaren/bortfraktaren som hyr besättning och utövar den nautiska ledningen av fartyget. Befraktaren är då att anse som redaren av fartyget.

Vid bestämmandet av vem som är att anse som redare måste en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet göras och mot denna bakgrund fastställas hos vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar.²⁶ Jfr rättsfallet NJA 1903 s. 461:

Ett fartyg hade tidsbefraktats, varför befraktaren enligt fartygets ägare hade "disponerat över fartyget såsom sin egendom". Befälhavare och besättningsmän var däremot anställda av ägaren. När stuvorna slutat för dagen anställde tidsbefraktaren nytt folk och en av dem skadades som följd av att befälet brast i tillsyn beträffande den materiel som användes vid lossningen. Domstolen ansåg att fartygets ägare var att se som redare, med följderna att han blev ansvarig.

I rättsfallet NJA 1925 s. 398, så var förhållandena annorlunda:

Enligt ett såsom tidscerteparti betecknat skriftligt avtal hade ägaren av ett fartyg uthyrt detsamma till tre personer för viss tid mot viss hyra per månad. I avtalet bestämdes bl a att befraktarna skulle hålla fartyget i sjövärdigt skick, betala dess

²³ Grönfors, "Sjörättens kollisionsansvar", s. 339.

²⁴ Se bl a Schmidt, *Föreläsningar i sjörätt*, s. 51. Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 33f.

²⁵ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 33.

²⁶ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 33.

”assurans”. Befälets och manskapets kost samt månadspengar och ”alla avgifter och kostnader av vad namn och beskaffenhet de vara månede”, ävensom att fartygets ägare skulle till de chartrande överlämna alla skeppspapper, dokument och nycklar, som tillhörde skeppet, samt till kommerskollegium inlämna fullmakt för de chartrande att påmönstra av dem utsedd befälhavare. Genom vållande av denne grundstötte fartyget. Under försök att i livbåt uppnå land omkom några passagerare och besättningsmän. Deras dödsbodelägare yrkade bl a skadestånd av fartygets ägare. Domstolen fann emellertid, att fartygets ägare inte kunde anses vara dess redare och således ej heller ansvarig för befälhavarens fel och försummelse i tjänsten. Däremot betraktades befraktarna såsom fartygets redare.

SjöL 7:1 är skriven som om redaren är en vanlig fysisk person, något som i regel bara är fallet i fråga om fritidsbåtar. Vid vanlig sjöfart är redaren oftast ett partrederi eller en juridisk person.

5.2.2 Särskilt om bortfraktning av fartyg

En vanlig bortfraktning innebär inte någon ändring av redarförhållandet.²⁷ Varken en resebefraktare eller en tidsbefraktare anses som redare. Vid ett fraktavtal påtar sig ägaren av fartyget att utföra transporter med ett fullt utrustat och bemannat fartyg. Befraktaren blir inte besättningens arbetsgivare och får inte heller någon allmän myndighet över fartyget eller besättningen. När det gäller den kommersiella sidan av transporterna: valet av hamnar, behandling av lasten m.m. så har befraktaren visserligen en viss rätt att ge order, men denna begränsade rätt räcker inte för att man skall anse befraktaren som redare.

Även om en befraktare inte kan anses som redare, kan han i vissa förhållanden och för vissa medhjälpare pådra sig ett ansvar som regleras av Sjöl 7:1. Vid en rad tillfällen åligger det befraktaren att sörja för lastning, stuvning och lossning. Den personal som han därvid engagerar, är i hans tjänst och han har ansvaret för dem.²⁸

5.2.3 Särskilt om hyresförhållanden

Vad gäller hyresförhållanden kan man säga att den som hyr ett fullt utrustat mindre fartyg (båt) för en vecka eller två, inte kan anses ha tillräcklig anknytning till fartyget för att han skall kunna anses som redare.²⁹ Det finns inte heller något ekonomiskt grundlag för detta, då man inte kan räkna med att han skulle besitta de ekonomiska medel som krävs för att betala skador som båten förorsakar. Den som däremot hyr en båt för säsongen bör dock bli ålagd ett redaransvar, under förutsättning att han har

²⁷ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 34f.

²⁸ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 35 och not 80.

²⁹ Tiberg, *Båtjuridik*, s. 127, Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, not 68.

den fulla dispositionsrätten.³⁰ Om uthyraren däremot skulle ha en skeppare ombord, som har ansvaret för navigeringen under hyrestiden, bör förhyraren undgå redaransvar.³¹ Om det uppstår tveksamheter kan man anta att redaransvaret följer den som i praktiken uppbär redarfunktionerna.³² Från praxis kan nämnas bl a ND 1956 s. 564:

G var ute och kastade not efter sill. Noten drev ned och skadade ett närliggande sillgarn. Fiskebåten var hyrd från ett rederi av ett notlag, som stod för fiskandet. Rederiet tillhandahöll besättning och befälhavare, som handhade navigeringen. Domstolen fann att kastandet skett vårdslöst och att notlaget var ansvarigt för detta (på objektivt grundlag enligt norska sildeloven). Domstolen avvisade ett redaransvar för rederiet, rederiet ansågs endast svara för sitt eget folk och skepparen hade inte varit vårdslös. Eftersom det förelåg ett hyresförhållande kunde inte heller notlaget sägas utföra arbete i "fartygets tjänst".

5.2.4 Redaransvar beträffande nöjesbåtar

Det står klart att man har ett redaransvar även vad gäller rena nöjesbåtar. Ägaren av ett sådant fartyg blir ansvarig även för vad familjemedlemmar och goda vänner som använder båten gör på ägarens uppdrag eller med hans uttryckliga eller tysta godkännande.³³ Även om ägaren lånar ut båten så kan han bli ansvarig, jfr avsnitt 5.2.5.

Det finns dock skäl till försiktighet. Vad gäller nöjesbåtar så uttalade svenska högsta domstolen i ND 1978 s. 16:

"När det gäller nöjesfarten skiljer sig förhållandena väsentligt från dem som råder i handelsjöfarten. Främst saknas karaktären av näringsverksamhet, där redaren har intresse och behov av medhjälpare för verksamhetens bedrivande och det också framstår som naturligt att han får svara för sina medhjälparens fel och försummelse. Förhållandenas i allmänhet rent privata natur i samband med nöjesbåtar medför att grunden för ett redaransvar försvagas i hög grad" (domen s. 17).

5.2.5 Särskilt om låneförhållanden

Till och med den som lånar bort sin båt kan ha redaransvar och bli ansvarig för de fel låntagaren begår. Se bl a ND 1973 s. 334:

En person blev påkörd av en 14 ½ fots båt med en 18 hk påhängsmotor medan han fiskade från en mindre båt i Bjørnefjorden, och omkom därvid. Den påkörande båten fördes av en 16 år gammal yngling som lånat båten av sin far. Fadern ansågs som redare i sjölagens avseende och blev ansvarig. Motiveringen var att antingen fadern

³⁰ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 33., Falkanger, *Leie av skib*, s. 50-52 och s. 522ff.

³¹ Falkanger, *Leie av skib*, s. 70-72.

³² Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 306.

eller sonen måste ses som redare i sjölagens mening och då var det naturligt att anse fadern såsom ägare av båten som redare. Man kunde inte heller se att sonen uppträdde som en låntagare med ett intresse åtskilt från faderns ägarintresse.

I rättsfallet 1978 s. 16 kom dock domstolen till motsatt slutsats. En pojke på 16 ½ år kolliderade med en annan båt vars förare skadades svårt. Omständigheterna i fallet gav vid handen att båten närmast tillhörde pojken själv; han hade bl a sparat pengar för att kunna köpa båten och den summa som fattats hade han lånat från sin far. Domstolen ansåg att föräldrarna inte kunde anses ha något redaransvar, utan att sonen var den som måste betraktas som redare och därmed bära ansvaret.

5.3 Ansvarsgrundlaget

5.3.1 Allmänna utgångspunkter rörande ansvarsgrundlag

Gentemot den som skall hållas ansvarig måste det föreligga ett ansvarsgrundlag. Den allmänna utgångspunkten i svensk rätt är att skadeståndsansvar utlöses vid oaktsamt uppträdande. Den som uppträder klandervärdigt – antingen genom en aktiv handling eller genom underlåtenhet – och därmed vållar skada för en tredje man, är ansvarig för den uppstådda förlusten. Man använder sig alltså av ett krav på oaktsamhet och ett orsakssammanhang; därtill brukar det traditionellt krävas att orsakssammanhanget är adekvat, dvs att skadevållaren borde ha insett att hans uppträdande kunde leda till att skada uppstod.

Svensk rätt använder sig också av olika ansvarsformer där den skadeståndsskyldige själv är utan skuld. Det kan röra sig om ansvar för andras oaktsamhet (principalansvar), men det kan också röra sig om ansvar där ingen på hans sida har någon skuld (strikt eller objektivt ansvar).

5.3.2 Ansvar på grund av oaktsamhet hos den direkta skadevållaren

Den direkta orsaken till att det vållas skada i sjöfarten ligger ofta hos kaptenen och manskapet. Om exempelvis styrmannen förorsakar skadan är detta dock inte i sig tillräckligt för att han skall bli ansvarig. Han måste därtill kunna klandras för att inte ha uppträtt annorlunda; han har t.ex. begått ett fel eller försummat att instruera eller kontrollera andra. Styrmannen kan således hållas ansvarig för skador på lasten som beror på att han inte sört för riktig stuvning. Är det ett fel begånget av styrmannen som leder till en kollision som kan han i princip bli ansvarig: (1) gentemot ägaren till den last som skadats på det mötande fartyget (dock inte på det egna fartyget, jfr SjöL

³³ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 34.

13:26 1st nr.1 och 13:32 2st.). (2) gentemot ägaren av det påseglade fartyget och (3) gentemot den egna redaren (för skada på eget fartyg och för det redaren måste betala till det andra fartyget).

Ett sådant ansvar kan bli en oerhörd belastning och övergå vad en styrman kan klara och betala under en hel livstid. Det finns alltså mycket som talar för att man skall kunna reducera ansvaret. I svensk rätt så finns det först en allmän jämningsregel i skadeståndslagen 6:2. Denna regel medger jämkning av skadeståndet bl a om det skulle framstå som oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Vidare så blir en arbetstagare enligt SkstL 4:1 endast ansvarig för skada som han vållat genom fel eller försummelse i tjänsten om synnerliga skäl, med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning osv, föreligger därför. Även vissa sjörättsliga regler kan komma honom till hjälp, jfr SjöL 13:32 2-3st. och 15:26. Reglerna om ansvarsbegränsning i SjöL 9 kapitlet blir också tillämpliga då 9:1 2st. säger att även den som redaren svarar för kan begränsa sin ansvarighet enligt kapitlet.

I praktiken spelar dessa regler dock en liten roll därför att den skadelidande sällan kommer att hålla sig till kapten eller besättning, det är redaren som sitter med de ekonomiska medlen och det är honom man vill få ansvarig. Det vanligaste är således att den skadelidande vänder sig direkt mot redaren för att få täckning för sin förlust. Frågan är då när redaren blir ansvarig. Detta regleras först och främst i den allmänna bestämmelsen om ansvar i SjöL 7:1, som kommer att behandlas närmare nedan.

Man kan också tänka sig att redaren kan anses skadeståndsskyldig som direkt skadevällare, t ex genom att han tillsatt en kapten som han borde insett var inkompetent – och kaptenen har vållat en kollision på grund av sin inkompetens eller redaren har givit felaktiga instruktioner rörande behandling av lasten eller navigering av fartyget.

5.3.3 Principalansvar för redaren

5.3.3.1 Inledande anmärkningar

Redaren har ett ansvar för sina medhjälparens fel och försummelser: ett principalansvar. Detta är lagfäst i SjöL 7:1. Denna paragraf skall behandlas närmare nedan, men redan här skall sägas att för att redaren skall bli ansvarig så måste det föreligga ett fel eller en försummelse hos den aktuella medhjälparen och detta fel måste vara av en sådan art att han själv skulle bli ansvarig. Fel syftar på en oaktsam handling, försummelse på en oaktsam underlåtelse. Felen och försummelserna kan vara av de mest skilda slag. Redaren blir således ansvarig både för medhjälparnas nautiska och kommersiella fel.

Vad gäller graden av culpa som krävs, är det klart att alla grader av culpa omfattas av redarens principalansvar: grov vårdslöshet (*culpa lata*), vanlig vårdslöshet (*culpa levis*) och lindrig vårdslöshet (*culpa levissima*).³⁴

³⁴ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 42.

Det är inte behövligt att man klargör exakt vilken av medhjälparna som begått felet, det räcker att man kan utreda att någon av hjälparna har varit oaktsam, dvs att ett fel har begåtts på fartygets sida; detta kallas anonym culpa. Naturligtvis står det redaren fritt att föra motbevisning om att ingen av ifrågavarande personer gjort sig skyldig till vårdslöshet och därför ingen skulle kunna dömas till ansvar enligt regeln, en sådan bevisning är dock normalt synnerligen svår att föra.³⁵

Vid alla tillfällen krävs att felet är begått i tjänsten. Detta innebär dels en tidsmässig begränsning (felet skall ha begåtts medan tjänsteförhållandet består) och en saklig (handlingen måste ha ett visst sammanhang med det arbete som medhjälparen skall utföra åt redaren).

5.3.3.2 Redarens ansvar vid uppsåtliga handlingar

Att den som ansvarar för sin egen vårdslöshet desto mera skall drabbas av ansvar, om han begår en uppsåtlig skadegörande handling, är lätt att förstå. Att den som ansvarar för annans vårdslösa skadehandling också skall svara för annans uppsåtliga skadegörelse är inte lika klart. Ett generellt sådant ansvar skulle leda till alltför vittgående resultat.

En allmän spärr finns inbyggd i att den skadegörande händelsen måste äga rum ”i tjänsten”. Detta sällar normalt bort fall av uppsåtliga handlingar. Just den omständigheten, att uppsåt till skadegörelse föreligger hos den handlande medför att handlingen faller utanför vad som kan anses vara handlingar ”i tjänsten”.

Vid fartygskollisioner så tycks det dock vara en obestridd mening att, redarens ansvar för medhjälparens vårdslöshet även omfattar dolus.³⁶ Naturligtvis så är fall av uppsåtlig påsegling ytterligt sällsynta, så någon vidare utsträckning av ansvaret är det inte risk för.

5.3.4 Objektivt ansvar

5.3.4.1 Inledande anmärkningar

Ett rent objektivt ansvar innebär ett ansvar för en vållad skada utan hänsyn till om det har förelegat skuld. Man kan tänka sig att detta objektiva ansvar beror på ett reellt förhållande; man har höjt aktsamhetskravet så mycket att det är mycket svårt att undgå ansvar, t ex fingerad culpa, eller att redaren har bevisbördan för att hans folk inte förfarit oaktsamt, och beviskraven ställs tillräckligt högt.

Det finns också regler om objektivt ansvar som beror på lagstöd eller utvecklade praxis: Lagregler om objektivt ansvar inom sjörätten finns först och främst i 10 kapitlet om ansvar för oljeutsläpp. Den registrerade ägaren av ett fartyg är utan hänsyn till skuld ansvarig för skada som beror på förorening vållad av olja, som släpps ut från fartyget.

Ett objektivt ansvar grundat på praxis återfinns i läran om nödrättsansvar. Efter omständigheterna kan det vara tillåtet att skada tredje mans egendom,

³⁵ Grönfors, ”Sjörättens kollisionansvar”, s. 354.

³⁶ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redarens ansvar*, s. 43.

därför att man befinner sig i en nödsituation. Man blir dock skyldig att ersätta all skada man vållat, även om den handling man utfört i efterhand kan sägas vara både förnuftig och nödvändig, se vidare nedan under 6.7.

Det är osäkert vilket utrymme det finns för objektivet ansvar inom sjörätten. I alla nordiska länder, utom Norge, finns det inget som tyder på att det skulle finnas något objektivet ansvar för redaren inom sjörätten.³⁷

Det finns däremot två norska domar som har pålagt ett objektivet ansvar när ett fartyg på grund av fel i motorns backfunktioner körde på och skadade landinstallationer, jfr ND 1921 s. 401, där en redare antogs vara fullt strikt ansvarig för skada som hans fartyg orsakade, när det under hamnanlöp stötte mot en järnvägsbro därför att backslaget inte fungerade. Avgörandet bekräftades i och med ND 1952 s. 320, där den kaj vid vilken fartyget lade till blev skadad på motsvarande sätt.

Domstolarna har däremot inte varit villiga att pålägga ett objektivet ansvar vid det tillfället att kajer och broar blivit skadade av fartyg utan att det kan påvisas teknisk svikt eller oförsvarliga förhållanden, se t.ex. ND 1958 s. 487:

L lade till vid en kaj i stark vind och ström och drev in mot kajen på så sätt att skeppets svinrygg slog i en kran, som blev skadad. Rätten fann inte att L hade manövrerat oförsvarligt och antog inte heller att det fanns grundlag för ett objektivet ansvar vid ett tillfälle som detta, när det inte förelåg någon teknisk svikt.

Skada på ett annat fartyg faller inte heller under det objektiva ansvaret, jfr SjöL 8:2 och ND 1971 s. 36. Ett annat viktigt steg i riktning mot ett objektivet ansvar inom sjörätten togs i och med avgörandet ND 1969.389:

Under en lossning från L inträffade det en olycka. En anställd blev dödad genom att babords lossningsbom plötsligt släppte och slog över till styrbord, på så sätt att en skopa slängdes mot en luckarm, och klämde fast den anställde. Domstolen fann att lossningsutrustningen var behäftad med en allvarlig svaghet; den var inte säkrad på så sätt som krävdes. Vad beträffar frågan om vem som skulle hållas ansvarig för detta uttalade domstolen: "...när et teknisk utstyr er stillet til disposisjon under slike omstendigheter, antar jeg at det etter norsk rett foreligger ansvar uten hensyn til om noen enkeltperson kan overføres skyld eller ikke". Rederiet blev alltså ansvariga på grundlag av ett objektivet ansvar.

Men rättsfallet ND 1973 s. 348 gör det osäkert vilken ställning det objektiva ansvaret har inom sjörätten:

Ubåten U framfördes i undervattensläge och körde därvid in i och skadade trålen till en nederländsk trålare. Orsaken till kollisionen var att U:s navigationsutrustning inte registrerade trålen, något som besättningen litade på att den skulle göra.

³⁷ Per Kjellström, *Karnov 1996/97*, s. 108, not 160. Grönfors, "Sjörättens kollisionansvar", s. 358.

Majoriteten i norska høyesteretten fann att det inte förelåg någon oaktsamhet från U:s sida, det fanns inte anledning till att hålla U:s besättning ansvarig för att de utgått från att en trål alltid skulle märkas genom ubåtens hydrofonutrustning. Deras tidigare erfarenheter styrkte också detta antagande. Majoriteten ville inte heller hålla staten som ägare av U ansvarig på ett objektivet grundlag, fastän man medgav att starka skäl fanns för detta. Motiveringen för detta löd: "Erstatningsansvar på objektivet grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles".

Minoriteten menade att det förelåg oaktsamhet hos ubåtens besättning. Även om denna skuldvärdering kunde anses som för sträng ansåg man att det borde föreligga ett objektivet ansvar: "En ubåt under vannet är utsatt for en særegen fare for sammenstøt med gjenstander i sjøen som den slett ikke eller vanskelig kan observere. Den skiller seg for så vidt helt fra vanlige overflatefartøyer. Denne særegne risiko, som er karakteristisk for ubåter, og som kan sies å skyldes tekniske ufullkommenheter eller begrensninger ved dem, antar jeg at det må være riktig st disse må bære selv. Etter min oppfatning ville det være urimelig om de skulle kunne avvise ansvar, og la tapene bli hos dem skadeforvoldelsen rammer".

ND 1973 s. 348 är dock i många avseenden märklig. Den genomgående linjen i de domar som pålagt redaren ett objektivet är att en olycka har uppstått på grund av någon form av teknisk ofullkomlighet. När sedan samma situation uppstår i ND 1973 s. 348, så är domstolen ovillig att pålägga ett motsvarande ansvar. För övrigt så följdes avgörandet i ND 1973 s. 348 i avgörandet ND 1981 s. 152 där domstolen avvisade tanken på ett ej lagfäst objektivet ansvar vid en kollision mellan en trålare och en ubåt, däremot uppstod objektivet ansvar enligt den tidigare norska saltvattenfiskelagen, för förlust av trål och avbrott i fisket.

5.3.4.2 Sjöfart, en 'farlig verksamhet'?

En annan invändning mot utgången i ND 1973 s. 348 är den som minoriteten i är inne på då man talar om att en ubåt har speciella egenskaper, som gör att den följs av särskilda risker, även om minoriteten menar att dessa särskilda risker beror på tekniska ofullkomligheter. Denna invändning grundar sig på regelverket kring ansvar för farlig verksamhet. Dansken Henry Ussing framlade år 1914 en undersökning med namnet "Skuld och skada".³⁸ Ussing gjorde gällande att även utan stöd från lag bör objektivet ansvar åläggas vid farlig verksamhet, under två förutsättningar: verksamheten skall vara extraordinär och faran skall vara säregen.

Åtminstone för mig framstår undervattensfart med ubåt passa in utmärkt på bägge dessa kriterier. Undervattensfart med ubåt framstår till och med så säregen att man kan ifrågasätta om sjölagens regler överhuvud är tillämpliga vid detta tillfälle. Det mötande fartyget har väldigt begränsade möjligheter till att skydda sig från en kollision i detta fall vilket gör det rimligt att

³⁸ Se Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 130f.

eventuella skador alltid bör bäras av ubåten oavsett om den förfarit oaktsamt eller ej. När en ubåt färdas i undervattensläge så är det dessutom till ytterligt stor sannolikhet fråga om en militärövning, vilket leder in till en annan grund för objektivt ansvar: ansvar för farliga militära övningar, ett ansvar som åtminstone i Sverige får anses väl etablerat.³⁹

Det har även förts diskussion bland flera jurister om inte sjöfart i allmänhet bör anses som farlig verksamhet.⁴⁰ Beckman anser att tillkomsten av allt större med kraftiga framdrivningsmedel utrustade fartyg och den väldiga ökningen av transporten av explosiva ämnen, eldfarliga vätskor och gaser lämnar övertygande belägg för riktigheten av åsikten att sjöfart är farlig verksamhet.⁴¹ Enligt min mening så är detta att utsträcka ansvaret alltför långt och med dagens standard kan man ifrågasätta om frakt med fartyg nämnvärt skiljer sig från frakt med lastbil.

5.4 Redarens medhjälpare

5.4.1 Inledning

I SjöL 7:1 slås i första stycket fast att:

”Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i skeppets tjänst”.

Avsikten med bestämmelsen är att redarens ansvar skall vara detsamma, vare sig åtgärder med avseende på fartygets eller passagerares resp godsets skötsel utförs med egen ombordpersonal eller anförtros åt egen eller av entreprenör anställd ilandpersonal. De nästan alla av de nedan beskrivna funktionerna var från början ombordfunktioner, men somliga har så småningom flyttats iland. Som exempel kan nämnas stuveriverksamheten. Ursprungligen ombesörjdes lastning och lossning av besättningen, idag sker den helt genom anlitade stuverier i land, som då ”utför arbete i fartygets tjänst”.

När det vållas skada vid driften av ett fartyg, blir alltså redaren ansvarig. Han ansvarar för en rad medhjälpare som har förorsakat skada genom fel eller försummelse i tjänsten. I SjöL 7:1 anges också vilket slag av medhjälpare som kan pådra redaren ansvar. För det första rör det sig om vissa speciellt uppräknade personer: befälhavaren, medlem av besättningen och lotsen. Dessutom svarar han för alla andra som utför arbete i fartygets tjänst.

³⁹ Se bl a Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 140.

⁴⁰ Se bl a Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 34.

⁴¹ Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 34.

Vad gäller *befälhavaren*, så står han främst i kretsen av personer, vilkas handlande eller ansvarsgrundande underlåtenhet medför ansvar för redaren. Hans dominerande ställning gör honom till den med vars hjälp man får ett grepp om övriga i kretsen ingående personer.

Vad gäller *besättningen* så faller under denna grupp samtliga på fartyget anställda personer med undantag för befälhavaren. De behöver i och för sig inte vara knutna till tjänst på däck eller i maskin, utan hit hör även mässuppassare, skeppsläkare och andra ombord verksamma. De behöver inte heller vara anställda av skepparen själv utan det kan röra sig om en självständig restaurangägares kypare, när catering uthyrs till särskilt företag (det vanliga i kryssningsfart).⁴²

Redaren svarar även för *lotsen*. Detta är fallet oavsett om det rör sig om en sk tvångslots eller om redaren själv anställt en lämplig lots.

Till sist svarar redaren för alla andra som *utför arbete i fartygets tjänst*. Under denna grupp faller i princip alla som överhuvudtaget arbetar med anknytning till fartyget. Detta är också självfallet den grupp som det uppstår flest frågor kring och det kan i varje situation vara svårt att avgöra vilka som utför arbete i fartygets tjänst och när redaren skall bli ansvarig. I det följande skall jag se närmare på dessa frågor.

5.4.2 Begreppet “i fartygets tjänst”

Kravet angående att en handling eller försummelse måste begås ”i fartygets tjänst” innebär att arbetet måste ha anknytning till ett bestämt fartyg, och att det måste röra sig om ett arbete i detta fartygs intresse.

Att arbetet skall vara knutet till ett bestämt fartyg innebär att det måste röra sig om just detta fartygs manövrering, lastning lossning osv. Därigenom så behöver inte redaren bli ansvarig för fel begångna av en befälhavare som visserligen är fast anställd inom rederiet, men som vid den aktuella tidpunkten inte tilldelats något fartyg. Det är inget krav att medhjälparen är anställd för arbete ombord fartyget och ännu mindre att han arbetade ombord när felet blev begått.⁴³

Med kravet att det skall röra sig om ett arbete i fartygets intresse menas, att arbetet skall ha som syfte att bevara fartyget, säkra genomförandet av dess resor eller uppfylla redarens lagbestämda eller kontraktsmässiga plikter.⁴⁴ Utanför ansvar enligt SjöL 7:1 faller därför arbete i befraktarens eller lastägarnas intresse. Redaren ansvarar således inte för arbetare som utför den del av lastningen som egentligen påvilar avlastaren.

Uttrycket ”i fartygets tjänst” har emellertid sina gränser. Det finns aktiviteter som kan anses som en förutsättning för skeppsfart – exempelvis sjöfartsverket som utarbetar sjökort. Om någon av dessa skulle begå ett fel som leder till en kollision kan detta knappast leda till att redaren blir ansvarig för kollisionsskadorna, jfr ND 1983 s. 1:

⁴² Brækhus, *Redarens husbondsansvar*, s. 24.

⁴³ Brækhus, *Redarens husbondsansvar*, s. 19.

⁴⁴ Brækhus, *Redarens husbondsansvar*, s. 20f.

T grundstötte i södertäljeleden på en grundtopp som varken var utmärkt i gällande sjökort eller utprickad och som låg i vit fyrsektor. Detta fastän grundet tidigare upptäckts vid sjömätning, men på grund av försummelse från mättningsledaren hade detta inte rapporterats. Rederiet ansågs inte vållande till olyckan utan vållande var istället staten på grund av sin försummelse att utmärka grundet. Staten fick utge ojämkat skadestånd.

5.4.3 Det rättsliga förhållandet mellan redare och medhjälpare

Om det föreligger ett tjänsteförhållande, som mellan redaren och besättningen så är det klart att detta är tillräckligt för att ansvar enligt Sjöl 7:1 skall kunna uppstå. Detta gäller även då tjänsteförhållandet endast är kortvarigt eller tillfälligt; redaren ansvarar lika mycket för en befälhavare som varit anställd i tio år som en vaktman som tjänstgör ombord under en natt på timlönbasis. I bägge dessa förhållanden står medhjälparen i ett underordnat förhållande till redaren som arbetsgivare.

En förutsättning för att ansvar skall uppstå är att tjänsten kan anses som tillträdd. En sjöman som är på en resa till det skepp där han skall börja sin tjänst, kan inte pådra sitt rederi ansvar enligt Sjöl 7:1. Motsvarande gäller när han är på väg hem för semester eller för att tjänsteförhållandet är till ända. Att sjömannen har ett krav på gratis resa, eller till och med hyra under reseperioden, menar Bull och Falkanger inte har någon betydelse: hans handlingar och underlåtelser kan ändå inte uppfattas som ”arbete i fartygets tjänst”.⁴⁵ Rimligheten i detta kan ifrågasättas. Det väsentligaste torde vara hur den anställde uppfattas. Även om han inte ens har några krav på lön under hemresan eller till och med har stränga order att inte ingripa på något sätt, borde han kunna pådra sitt rederi ansvar gentemot en tredje man, huvudsaken måste vara om han uppfattas som en representant för rederiet, något som påminner om ställningsfullmakt. Om man som exempel tänker sig sjömannen som under sin hemresa glömmer att försluta en ventil vilket leder till att lasten blir vattenskadad, eller sjömannen, som för att hjälpa till, instruerar bunkerspersonal på så sätt att olja slås i ett pejlör till lastrummet varvid lasten skadas, det vore orimligt att lastägaren fick nöja sig med att kräva skadestånd av den anställde. Den enskilde sjömannen utför ju trots allt arbete i fartygets tjänst även om han just då inte är i s a s tjänst.

Även om sjömannen skulle agera högst oförsvarligt eller i strid mot givna instruktioner kan han pådra sin redare ansvar⁴⁶, jfr bl a ND 1986 s. 47:

S skulle flyttas för hand för att ge plats åt inkommande fiskebåten B vid en lossningsplats. B:s sjömän instruerades om hur förflyttningen skulle ske. I strid mot dessa instruktioner gick en sjöman in i S:s styrhytt och slog till motorn, som var igång. S backade därvid tvärs över hamnbassängen och slog i kajen på motsatta sidan och fick sådana skador att hon sjönk. Sjömannens beteende ansågs både oförsvarligt,

⁴⁵ Se Falkanger/Bull, *Imföring i sjörett*, s. 141.

⁴⁶ Se även Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 55.

i strid mot instruktioner och högst ovanligt. Likväl blev B:s redare ansvarig. Sjömannens arbete ansågs vara för B:s räkning och vidare: ”Det må bedømmes som uforsvarligt, at [...] ved forhalingen benyttede Solitkons maskine, som han var ubekendt med at håndtere, men der findes ikke – uanset om handlingen måtte være udført i strid med givne instrukser – at være grundlag for at anse handlingen for et abnormt skridt...” (s. 52 i domen).

Från praxis kan också nämnas följande rättsfall där man behandlar tjänstebegreppet:

ND 1914 s. 159: Nyårsafton, då skeppet låg i Ålesund, avfyra skeppets styrman en raket från kommandobryggan. Raketen antände ett packhus. Rederiet undgick ansvar, idet att domstolen ansåg att det inte kunde betvivlas att raketen inte avfyrades ’i tjänsten’.

Falkanger/Bull menar⁴⁷ att detta är en för sträng bedömning. Inställningen idag är att redaren bör bära risken för de konsekvenser av att bruka medhjälpare som man kan räkna med. Man kan inte alltid vänta sig att en medhjälpare alltid visar den högsta aktsamheten, och man kan inte heller vänta sig att alla ombord skall bete sig exemplariskt när den formella tjänstetiden är över. Redaren står närmast till att bära följderna för vad sådan oaktsamhet kan leda till. Dock är det klart att redaren inte skall behöva ansvara för alltför extraordinära händelser.

NJA 1938 s. 575: En lotslärling blev hämtad från det skepp som han hade tjänstgjort på. I den hämtande båten – som stod under befäl av en lotsmästare – låg ett laddat och osäkrat gevär. Detta gick av och träffade lotslärlingen då han flyttade på det för att sätta sig. Staten blev frikänd, då man inte kunde anse att det förelåg ett fel i tjänsten.

ND 1973 s. 343: Fartygschefen på kanonbåten Trygg bedrev alkfågeljakt med hagel från bryggan och träffade vid ett vådaskott en ombordvarande. Staten blev ansvarig, idet domstolen fann

”...det naturlig å se det slik at vådeskuddsulykken ’er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten’ av skipssjefen. Han var i funksjon som skipssjef, og førte kommandoen. Under dette jaktet han på alker. Dette var riktignok ikke i tjenestens interesse, det var en privat fornøyelse han nyttet anledning og sin stilling som skipssjef til. Men jakten står i sammenheng med funksjonen som skipssjef. Sett fra marineledelsens synspunkt var det ikke upåregnelig at det ble drevet alkejakt fra marinefartøy”.

För befälhavare och besättning som tillbringar sin mesta tid ombord, bör redaren ha ett visst ansvar också när de vållar skada under utövandet av sina mer privata sysslor. Det är nödvändigt att folket uppehåller sig ombord också under sin fritid, och att de försöker sysselsätta sig på olika vis. Den skada som de under detta vållar, kan därför med rätta anses vara ett utslag av en risk som är knuten till rederiverksamheten.⁴⁸

⁴⁷ Se Falkanger/Bull, *Innføring i sjørett*, s. 142.

⁴⁸ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 56.

Även den som är anställd för annat än arbete ombord på fartyget, kan pådra rederiet ansvar. Detta skulle kunna vara fallet om rederiets tekniske inspektör är försumlig i sin undersökning av fartyget eller när han från sitt kontor ger anvisning hur drifts- eller underhållsproblem skall lösas.

För att ansvar skall inträda behöver man dock inte ställa kraven så högt som att ett tjänsteförhållande skall föreligga. Redaren kan även bli ansvarig för en självständig näringsidkare. Här skiljer sig alltså redaransvaret väsentligt från det allmänna principalansvaret, där huvudregeln är att en företagare inte ansvarar för andra självständiga företagare som han anlitar. Enligt 7:1 så räcker det med att arbete utförs i fartygets tjänst. Detta arbete kan bero på ett kontrakt (som inte är ett anställningskontrakt) mellan redare och den som utför tjänsten, t ex en självständig entreprenör. Det kan gälla bogsering, lastning eller lossning av fartyget. När en redare ansvarar för en medhjälpare som är självständig näringsidkare, så svarar han också för det folk som denna medhjälpare använder sig av.⁴⁹

Det är till och med så att det inte ens krävs ett kontraktsförhållande mellan redaren och den som utför tjänsten för att ansvar skall kunna inträda. Man kan tänka sig det fallet⁵⁰ att en redare hyr ut sitt fartyg på ett tidscerteparti, som bland annat innehåller villkoret att det är befraktaren som skall stå för lastning/lossning av fartyget. Befraktaren anlitar en stuverifirma. Denna stuverifirma anlitar några hamnarbetare, och en av dessa begår ett sådant fel att en förbipasserande skadas. Här blir redaren ansvarig därför att stuverifirman utför arbete i fartygets tjänst: redaren blir ansvarig inte bara för firmans fel, utan också för de fel som har begåtts av det folk som firman använder sig av.

Vidare kan man tänka sig att en tredje man uppträder som negotiorum gestor för redaren och anställer en medhjälpare åt honom.⁵¹

Avslutningsvis skall sägas att en redare aldrig ansvarar för passagerare, utom så klart i det ovanliga fall, att han eller befälhavaren anlitat dem för att utföra något arbete, som är i fartygets tjänst.

5.4.4 Medhjälparnas krav på vederlag

Medhjälparna har regelmässigt ett krav på vederlag för sin insats. Det har ingen betydelse hur vederlaget fastställs: månadslön, timlön, ackord osv. Om betalning ges som en andel i rederiets brutto- eller nettointäkt – exempelvis fiskare med en andel i fångsten – kan man tänka sig att det anses föreligga ett intressentförhållande och inte ett arbetsförhållande, och att intressenter inte svarar för varandras fel. Detta är dock felaktigt.⁵² Andelsfiskare måste normalt sägas utföra arbete i fartygets tjänst, i vart fall när de inte skall bära en motsvarande del av en möjlig förlust. Om det rör sig om ett intressentförhållande, t ex en fiskare som äger en del av fartyget och bär en del av risken för en förlust, bör rederiet även då svara för de fel han

⁴⁹ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 14.

⁵⁰ Exemplet hämtat från Falkanger/Bull, *Innföring i sjørett*, s. 139.

⁵¹ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 14f.

⁵² Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 15.

begår under fisket. Det är här naturligt att skilja mellan en medredares och medägares fel som sådan, och hans fel som manskap eller befälhavare.

Även om hjälpen ges vederlagsfritt, kan det uppstå ansvar för redaren. Det typiska exemplet torde vara en fritidsbåtägare som är ute och seglar med goda vänner. Ägaren framstår här som redare och vännerna som medhjälpare i förhållande till SjöL 7:1, på så sätt han kan pådra sig ansvar om de begår ett fel. Den som oanmodat erbjuder hjälp – som accepteras av redaren – faller också in under den gruppen som redaren svarar för. Som exempel kan ges en åskådare som påtar sig att kasta loss förtöjningstrossen, men gör detta försent och fartyget av den anledningen kolliderar med kajen eller ett annat fartyg. Ett annat exempel ger ND 1939 s. 388:

En roddklubb fick låna en motorbåt för transport av klubbens båtar till en kapprodd. Medan motorbåten låg förtöjd vid kajen på bestämmelseorten, gick masten av vid en vindby och slog omkull och skadade tre roddbåtar som låg uppe på kajen och som tillhörde en andra roddklubb. Motorbåtens ägare blev frikänd från ansvar. Skadan berodde på att en medlem i roddklubben hade lossat ett stag vid avlastningen och glömt att fästa det efteråt. Klubbens medlemmar kunde inte anses att ha utfört arbete i fartygets tjänst.

Rättsfallet har kritiserats av Brækhus, som menar att den redare som låter frivilliga och möjligen okunniga medhjälpare ta hand om fartyget också får stå risken för att dessa vållar tredje man skada genom sin oaktsamhet.⁵³

5.4.5 Medhjälpare som redaren inte haft möjlighet att välja

Ett särskilt problem är i vilken mån en redare bör svara för medhjälpare som han inte haft möjlighet att välja själv eller rent av "tvingats" på. Man kan tycka att så länge redaren själv har möjlighet att kontrollera vilka som hjälper honom och hur de utför sitt arbete, det är rimligt att han också svarar för dem. Men vad bör gälla när han endast har att acceptera en medhjälpare? Det är klart att redaren anses svara även för denna kategori medhjälpare. Som exempel kan nämnas att han inte har något val att själv välja vilka lastarbetare som skall användas, utan får ta dem som blir anvisade eller att redaren enligt ett certeparti måste använda sig av den agent i lasthamnen som befraktaren utpekar. Ett något säreget exempel är när en besättningsman är anställd av landets konsul i främmande hamn genom att denne anordnat påmönstring på fartyget.⁵⁴

Även de medhjälpare som direkt påtvingas en, kan det uppstå ansvar för. Detta är fallet vad beträffar en sk tvångslots, dvs en lots som man är skyldig att använda sig av och inte kan avvisa. Numera anges dessutom lots direkt i SjöL 7:1, som en av de personer en redare svarar för. Ett exempel ur praxis på detta ger ND 1923 s. 289:

⁵³ Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, s. 16.

⁵⁴ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 35.

Två norska skepp kolliderade på engelskt territorialvatten på grund av ett fel begånget av en tvångslots. Fråga uppstod angående vilken lag som skulle tillämpas och om rederiet kunde göras ansvariga för tvångslotsens fel. Beträffande ansvarsfrågan uttalade domstolen: ”Jeg antar nemlig, at endskjønt tvangslodsen ikke er frivillig ansatt av redaren (eller skibsføreren), men paatvungen, maa det dog sies, at det arbeide han utfører ombord er et arbeide i skibets interesse og i dets tjeneste. Saavidt jeg vet har det ogsaa alltid været anset som gjældande ret hos oss, at redaren er ansvarlig for tvangslodsens feil”.

För att redaren skall svara för lotsens fel krävs dock att han får en fullt kvalificerad lots, eller att han åtminstone upplyses om att så inte är fallet, jfr ND 1972 s. 93:

Den brittiska trålaren SA grundstötte under en insegling. Fartyget hade rekvirerat en lots från den lokala lotsförmannen, dock så erhöll man inte någon fullt kvalificerad lots utan endast en s k ”kjentmann”. Detta förhållande blev kaptenen på SA inte upplyst om utan han utgick ifrån att det rörde sig om en kvalificerad lots. Kjentmannen övertog befälet och navigerade fartyget på ett sådant culpöst sätt att man strax därpå gick på grund. Domstolen ansåg att SA:s rederi inte kunde bli ansvarigt för kjentmannens fel utan att ansvaret skulle ligga på lotsverket. Domstolen uttalade bl a: “[...] hade Stella Altair rett til å vente at de fikk en fullt kvalifisert mann om bord, med mindre skipet uttrykkelig fikk beskjed om noe annet. Vidare: “[...] skipets folk faktisk gikk ut fra at Bernhoff var kvalifisert til å ha den myndighet og utføre de oppgaver som det er vanlig å kreve av en los stilt til disposisjon av losvesenet. Det kan ikke bebreides skipets folk at de hadde denna oppfatning og at de handlet etter den”.

I praxis har redaren också ansetts svara för en lots som blivit anvisad honom trots att han var sjuk och dessutom berusad dagen innan, jfr ND 1963 s. 25, där domstolen ansåg att lotsen förfarit vårdslöst och att detta troligen kunde hänföras till lotsens nedsatta förmåga p g a sin sjukdom och ’bakfylla’. Staten ansågs dock inte ansvarig för att man anvisat denna lots, på den grunden att man inte känt till sjukdomen och att man kunnat räkna med att alkoholens verkan hade klingat över vid tidpunkten för lotsningen (8 timmar senare).

Lotsen svarar dock personligen för culpöst orsakad skada, på det fartyg som han lotsar, enligt allmänna skadeståndsregler, med det skälighetsansvar för anställd som framgår av skadeståndslagen 4:1.

Beträffande lots skall avslutningsvis nämnas skadeståndslagen 3:9 som stadgar att det ej åvilar stat eller kommun skadeståndsansvar med anledning av fel eller försummelse vid lotsning.

5.4.6 Offentliga myndighetspersoner

För offentliga myndighetspersoner kan det uppstå tveksamheter då deras arbete oftast kan sägas vara i fartygets tjänst, men detta är inte tillräckligt för

att konstituera ett ansvar under SjöL 7:1, deras arbete är i första hand i det offentligas intresse, inte i fartygets. Det krävs en närmare anknytning till fartyget, som exemplet med tvångslots.

Ett motsatt exempel på myndighetsutövning är desinfektion. Denna myndighetsutövning omfattas aldrig av redaransvaret. En redare blir alltså inte ansvarig för en skada som åstadkommit av en desinfektör, som på grund av lag verkställt en desinfektion ombord. En sådan handling kan inte sägas vara utförd i "fartygets tjänst".⁵⁵ Detsamma är förhållandet beträffande läkare som redaren enligt lag är skyldig att anställa ombord, en sådan läkare utför inte sin tjänst på uppdrag av redaren eller befälhavaren. Dock kan redaren bli ansvarig om han skulle vara oaktsam vid sitt val av läkare.

5.4.7 Särskilt om redarens ansvar för fartygets förtöjning

Ett annat rättsfall som ger ett exempel på hur långt redarens ansvar för medhjälpare kan sträcka sig och som visar i vilken mån han svarar för fartygets förtöjning är ND 1984 s. 122:

En 30-fots fritidsbåt låg förtöjd i Bodö hamn. Under ett kraftigt oväder gav förtöjningen med sig och båten drev ned mot ett sjöflygplan och blev liggande slående mot detta i ett par timmar varvid stora skador uppstod. Redaren blev ansvarig för den undermåliga förtöjningen – ett 950 kg murblock med kätting - trots att denna var utlagd av hamnväsendet. Domstolen uttalade: "Etter min oppfatning må fortøyning anses å inngå som naturlig ledd i den maritime del av rederivirksomheten og som sådan omfattes av ansvarsregelen i 223§ [7:1]".

Det förekom dock vissa särskilda omständigheter i målet: Båtägaren hade själv tagit initiativet till förtöjningen, han utsåg en plats för den, han anskaffade det murblock som användes och han betalade en ersättning till hamnväsendet som utförde arbetet. Man kan nog inte tolka rättsfallet på så sätt, att en båtägare i normala fall svarar för en felaktig bojplats i en hamn.

I anslutning till detta skall jag också ta upp det fallet att båten förtöjs av, eller flyttas och förtöjs någon annanstans, av någon annan en redaren, exempelvis av en hamnvakt. Hamnägaren förbehåller sig ofta rätten att vid behov flytta en båt, en flyttning får då sägas vara gjord med båtägarens tillstånd. Redaren blir då ansvarig om båten efter en flyttning förtöjs felaktigt och orsakar skada, även om flyttningen gjorts i en annan båts intresse. I anslutning härtill skall jag redogöra för rättsfallet ND 1958 s. 562:

En läktare som låg förtöjd i Bergens hamn slet sig från sin förtöjning under ett kraftigt oväder och drev på en närliggande båt. Domstolen fastslog att förtöjningen måste anses som oförsvarlig. Läktaren tillhörde en redare, men användes av en mekanisk verkstad såsom avstjälningsplats för järnskrot. Under detta så var det brukligt att läktaren flyttades och omförtöjdes efter behov, utan att redarens tillstånd inhämtades. Läktaren ansågs som anbringad i verkstadens intresse och verkstaden

⁵⁵ Rudolf Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 33.

blev också ansvarig för den vårdslösa förtöjningen på grundlag av principalansvaret. Dock ansåg domstolen att redaren måste bli solidariskt ansvarig med verkstaden på grundlag av redaransvaret, och uttalade: ”Den nevnte ordning var imidlertid også i [redarens] interesse, idet han fikk fri innlasting. Ved att B.M.V. overtok flytningen av lekteren, ble han spart på dette, og han må som tidligere nevnt antas å ha godkjent en slik ordning. Retten antar at flytningen og fortøyningen av lekteren må sies også å gå inn under arbeide i skipets tjeneste...” (domen s. 569)

Det finns dock skäl att vara försiktig vid bedömningen av om redaransvar föreligger. Ett redaransvar i denna situation är främst på sin plats när den utomstående verkligen för båten och att det sker i det flyttade fartygets intresse; om hamnvakten endast ändrat förtöjningen för att bereda plats åt en nyanländ båt, och gjort detta så slarvigt att båten sliter sig och skadar andra, är det tveksamt om ansvar kan åläggas redaren.⁵⁶ I ett rättsfall har dock domstolen ansett ansvar föreligga vid ett liknande tillfälle, se ND 1923 s. 469:

H slet sig från sin förtöjning och drev på och skadade en närliggande båt. H:s redare hade förtöjt H vid en boj där den inte hade rätt att ligga. När den rättmätiga båten kom in, så blev H flyttad till en annan boj, varifrån den ånyo fick flyttas när denna bojs båt kom in, allt detta skedde under loppet av en natt. Den senast gjorda flytningen var så vårdslös att H nästa dag slet sig. Domstolen höll H:s redare ansvarig för den vårdslösa förtöjningen, medan den som utfört förtöjningen gick fri. Motiven till detta var att när H:s redare förtöjde sin båt på en obehörig plats, han hade ett tillsynsansvar. Han borde förstått att båten kunde komma att flyttas och han borde kontrollerat om så skett, mycket med tanke på att en utomstående inte kunde ha samma intresse av att utföra en omsorgsfull förtöjning, som en ägare. Istället hade det gått en hel dag utan någon tillsyn från H:s redare. Detta ansågs som vårdslöst.

Beträffande praxis vad gäller förtöjning kan även hänvisas till ND 1939 s. 388 och ND 1952 s. 133.

5.4.8 Särskilt om försummelse⁵⁷

Redaransvaret gäller också medhjälparens ”försummelse”. En typisk sådan är när bristande tillsyn över något ombord kan läggas någon av redarens medhjälpare till last. Om någon av medhjälparna brister i tillsyn över någon som redaren inte är direkt ansvarig för kan detta således indirekt medföra ansvar för redaren. Den omedelbart skadegörande handlingen kan begås av någon utanförstående person – exempelvis en passagerare – men ändå ådra redaren ansvar, nämligen så snart denna handling kan kopplas ihop med bristande tillsyn av någon inom de ansvarsutlösande personernas krets. Särskilt nära ligger det till hands att hänföra sådana handlingar till en

⁵⁶ Tiberg, *Båtjuridik*, s. 128.

⁵⁷ Se Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 39f.

bristande tillsyn hos befälhavaren, vars dominerande ställning medför en långtgående tillsynsplikt. Se bl a ND 1966 s. 297:

En passagerare på en färja i interskandinavisk fart, satt i en hopfällbar tältstol, under hård vind med sjögång. Vid kraftig rullning ramlade hon och bröt lårbenet. Hon krävde ersättning av redaren. Att tältstolar funnits tillgängliga för passagerare även under hårt väder och inte gjorts oåtkomliga – t ex genom att förvaringsutrymmena hållits låsta – ansågs inte innebära, att fartygsbefälet gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Redaren var därför inte ansvarig för skadan, men bedömningen utgår klart från att befälhavaren i sista hand alltid ansvarar för rutinerna ombord och att redaren i händelse av brister blir ansvarig.

Övrig praxis inom detta område är ND 1957 s. 343 och NJA 1935 s. 250.

6 Kollisionsansvaret

6.1 Inledning

För att kollisionsansvarsreglerna i SjöL 8 kapitlet skall bli tillämpliga krävs att vissa rekvisit är uppfyllda. Det första rekvisitet ger att det skall röra sig om en kollision mellan två *fartyg*. Det blir då självfallet av intresse att söka utröna vad ett ”fartyg” är. Det är också intressant att se vad som händer om en kollision skulle ske med något som inte kan anses som ett *fartyg*.

Det andra rekvisitet som skall vara uppfyllt är att det skall röra sig om en *sammanstöt* eller synonymen *kollision*. Det måste således utrönas när en kollision enligt lagens betydelse har inträffat och vad som är de minsta förutsättningarna som skall föreligga för att kraven skall anses uppfyllda.

Det tredje rekvisitet är att det skall ha *uppstått skada på fartyget eller gods eller personer* som befinner sig ombord fartyget. Detta är självklart. Om ingen skada inträffat är det meningslöst att tillämpa ansvarsreglerna.

För att ett ersättningsansvar skall uppstå krävs vidare att det skall ha förelegat *vållande* på den ena sidan eller båda sidorna. Om ingen varit vållande så bär varje part sin skada. Man måste då se till vilken norm som gäller för att ett fartyg skall anses ha varit vållande och vilka omständigheter som är av betydelse för denna vållandenorm.

Avslutningsvis är det av intresse att undersöka vilka typer av skador som kan ersättas och hur detta sker.

I det följande skall jag se närmare på dessa frågor. Jag skall först behandla fartygsbegreppet, därefter kollisionsbegreppet. Sedan skall jag se närmare på culpabegreppet och skuldförhållandet mellan de inblandade fartygen. Avslutningsvis skall jag redogöra för vilka typer av skador som ersätts.

6.2 Fartygsbegreppet

6.2.1 Allmänt

Den svenska sjörättslagstiftningen innehåller inte någon legaldefinition av begreppet fartyg. I princip så har det överlåtits åt praxis att avgöra vad som är ett fartyg. I detta sammanhang måste även tas hänsyn till de olika funktioner som åsätts fartygsbegreppet i olika regelverk, därför kan det inte uppställas någon generell fartygsdefinition utan ett närmande av problemet måste ske på så sätt att man frågar sig om föreliggande konstruktion är att betrakta som ett fartyg i förhållande till det bestämda regelverket,

exempelvis reglerna om sjöpann. Grönfors ger ett belysande exempel:⁵⁸ Vid betraktandet av en pontonkran med egna framdrivningsanordningar, så kan frågan ställas om en sådan anordning kan betraktas som ett fartyg i den meningen, att den skall kunna få passagerarcertifikat? Uppenbarligen inte, särskilt med tanke på att anordningens ändamål är att möjliggöra mycket tunga lyft, inte att befordra passagerare. Är pontonkranen att betrakta som ett fartyg i kollisionsreglernas mening? Det rör sig om en anordning som manövreras på ett för fartyg normalt trafikområde som hamnen och därvid på ett sätt som liknar typiska fartygs. Möjligen kan sägas, att pontonkranen i vissa lägen är mera svårmanövrerad än ett typiskt fartyg. Den erbjuder alltså en kollisionsrisk av samma slag som ett normalt fartyg, riskgraden är kanske t o m något förhöjd. Från kollisionsreglernas synpunkt måste tydligen pontonkranen betraktas som ett fartyg, även om huvudändamålet är lyftning och inte befordran.

Praxis har sålunda utformat varierande definitioner på fartyg att användas i olika regelverk. Det kan dock urskiljas vissa gemensamma drag som går igen genom hela det sjörättsliga området. Dessa gemensamma drag kan ge vägledning i det enskilda tvivelaktiga tillfället. Grönfors menar⁵⁹ dessutom att rekvisitet fartyg bör tolkas vidsträckt vid tillämpningen av sjölagens kollisionsregler, detta på grund av att det saknas begränsande rekvisit för begreppet fartyg.

Rune ger en karakteristik för ett fartyg:

”...sådant redskap, ej alltför obetydligt till storleken, för befordran eller annan drift till sjöss vilket har skrov och konstruktionsmässig manöverförmåga (styrförmåga) men icke tillika kan användas för drift till lands eller i luften”.⁶⁰

I utländska sjölagar är det däremot vanligt att man rör sig med ett legalt fartygsbegrepp. Den franska code de commerce art 191 gör ett försök till en legaldefinition när den talar om: ”bâtiment de mer”. Ett annat exempel är Canadian Shipping Act där legaldefinitionen lyder:

Any description of vessel used in navigation and not propelled by oars.

6.2.2 Definitionen av begreppet “fartyg”

6.2.2.1 Den traditionella synen

Falkanger/Bull ger en sammanställning där de behandlar den gemensamma kärnan i fartygsbegreppet.⁶¹ I det följande kommer jag att ansluta mig till denna uppställning.

Traditionellt kan man säga att ett fartyg är ett sjötransportmedel med viss manöverförmåga, varvid eget framdrivningsmedel ej är nödvändigt. Vidare

⁵⁸ Grönfors, ”Sjörättens kollisionansvar”, s. 347.

⁵⁹ Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 167.

⁶⁰ Rune, *Rätt till skepp*, s. 19.

⁶¹ Falkanger/Bull. *Innføring i sjørett*, s. 22f.

anses ett fartyg vara en flytande inrättning med en flytförmåga som delvis beror på att konstruktionen är ihålig. Detta utesluter därmed exempelvis en timmerflotte.

Från utländsk litteratur kan nämner Rune:

”Since 1866 Congress has declared that ‘the word vessel includes every description of water craft or other artificial contrivance used as a means of transportation on water’ and this definition is in a context giving general provisions for the construction of ‘any act of Congress’ “. ⁶²

Vidare ett tyskt exempel:

”Ein Schiff ist ein schwimfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Grösse, der Fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden um Personen und Sachen zu tragen”. ⁶³

6.2.2.2 Fartygets förmåga att förflytta sig

Inrättningen skall var ägnad och i stånd till att förflytta sig genom eller på vattnet. En ubåt är därmed självfallet att anse som ett fartyg. Däremot kan man inte anse att ett sjöflygplan är ett fartyg; visserligen kan det röra sig på vattnet, men dess huvudsakliga ändamål är rörelse genom luften.

Vad gäller svävare så är dessa ett mellanting, då de förflyttar sig på en luftkudde mellan vattnet och fartyget. I Sverige anses svävare falla in under fartygsdefinitionen, i vart fall om de är helt vattenbundna. Som fartyg räknas då exempelvis svävare med fasta sidofenkölar mot avdrift, vilka binder farkosten vid drift över vatten, och sådan svävare vars manöver- eller framdrivningsmedel kräver omedelbar kontakt med vatten. ⁶⁴ Grönfors argumenterar för att s k amfibiesvävare ⁶⁵ måste falla utanför fartygsbegreppet i alla tänkbara relationer, även när det gäller kollisioner. ⁶⁶ Detta är dock knappast någon viktigare fråga, då det praktiska användandet av sådana är högst begränsat. Mig veterligen kommer de endast till regelbunden användning i fart över den engelska kanalen, i de stora träskområden som omger Florida och i militära sammanhang. Det som då följaktligen talar emot Grönfors resonemang är att användningen av amfibiesvävare utanför den marina omgivningen måste vara synnerligen mer begränsad. Det förefaller då som märkligt att t ex en redare av svävarpassagerarfartyg inte skulle kunna använda sig av ansvarsbegränsningsreglerna i sjölagen.

Det är inte nödvändigt att inrättningen skall kunna förflytta sig för egen maskin för att betecknas som fartyg. ⁶⁷ Ett fartyg som bogseras, utan att vara

⁶² Rune, *Rätt till skepp*, s. 18

⁶³ Rune, *Rätt till skepp*, s. 18

⁶⁴ Rune, *Rätt till skepp*, s. 19.

⁶⁵ D v s en svävare som inte är bunden till den marina omgivningen, utan kan färdas även på platta markområden såsom öknar, träsk och över kobbar och skär.

⁶⁶ Grönfors, ”Sjörättens kollisionsansvar”, s. 348.

⁶⁷ Falkanger/Bull, *Innföring i sjørett*, s. 22.

i stånd att gå för egen maskin anses självfallet som ett fartyg. Detta gäller även exempelvis pråmar, om än aldrig avsedda till oberoende förflyttning. Vad däremot inte kan betecknas som fartyg är flytbryggor eller flytdockor. Deras huvudsakliga funktion har intet att göra med förflyttning och det är också endast i undantagsfall som de förflyttas. Dessutom så avviker de alltför mycket från det som man omedelbart sätter i samband med fartyg. Gäller det en flytkran som är ägnad till förflyttning, kanske med hjälp av eget maskineri, så kan det finnas anledning att karakterisera detta som ett fartyg.

Vad det gäller oljeborrarn så är deras förflyttningsförmåga ytterst begränsad. Om det rör sig om ett fast oljeborrarn, så kan kollisionsreglerna i 8 kap. SjöL aldrig bli tillämpliga. Däremot kan det finnas anledning att tillämpa dessa regler vad beträffar flytande oljeborrarn⁶⁸ som befinner sig under förflyttning.

Avlutningsvis så skall det tilläggas att om det skulle brista i fartygsrekvisitet, så är det allmänna skadeståndsrättsliga regler som blir gällande.

6.2.2.3 Fartygets manövreringsförmåga

Ett fartyg måste kunna manövreras så att det åtminstone kan hålla kursen vid bogsering: styrförmåga är därmed den lägsta grad av manöverduglighet som bör accepteras. Huruvida det för tillfället är manöverdugligt avgör inte frågan. Det är redskapets konstruktionsmässiga manöverduglighet som betyder något.⁶⁹

6.2.2.4 Fartygets storlek

Inrättningen måste ha en viss storlek. Den måste kunna frakta personer eller gods, och den får inte vara för liten. Därmed faller många småbåtar utanför fartygsbegreppet: roddbåtar, kanoter, kajaker, flottor m.m. Grönfors menar dock att man inte kan ställa upp någon storleksbegränsning, bortsett från rena leksaks- och modellbåtar.⁷⁰

I SjöL 1:2 så ges en storleksdefinition vad gäller fartyg. Ett fartyg som har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter, skall kallas skepp. Annat fartyg skall kallas båt. Detta ger ingen konkret vägledning, då reglerna om kollision självfallet också måste gälla flertalet båtar. Kollisionsreglerna är så nära besläktade med vanliga skadeståndsregler att en närmare definition av vid vilken storlek dessa träder i kraft är ointressant. Men om det blir fråga om sjöpant för kollisionsansvaret enligt SjöL 3:36 4 st., så finns det anledning till större försiktighet. Det vore orimligt om den skadelidande skulle få en sådan särpräglad sjörättslig säkerhet i den skadegörandes egendom, om det rör sig om båtar av mindre storlek och värde. Detta skulle då medföra en klar diskrepans från vanliga skadeståndsrättsliga regler. På motsvarande sätt bör de speciella reglerna om begränsat redaransvar (jfr SjöL 9:1 §§) användas

⁶⁸ Grönfors, "Sjörättens kollisionsansvar", s. 348f.

⁶⁹ Rune, *Rätt till skepp*, s. 18.

⁷⁰ Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 168.

med försiktighet. Detta har dock kanske inte samma praktiska betydelse då SjöL 9.5 använder sig av ett minimumansvar: vid exempelvis sakskada så är lägsta ersättningsbeloppet 167 000 SDR⁷¹. Det är således bara vid ansvarskrav utöver detta belopp som man måste ta ställning till om det är ett fartyg det rör sig om.

Här skall också nämnas det tidigare refererade rättsfallet ND 1973 s. 334. I detta rättsfall ansågs en båt på 14 ½ fot och med en 18 hk påhängsmotor som ett fartyg i förhållande till reglerna om ansvar för underordnads fel, vars svenska motsvarighet finns i SjöL 7:1. Man reserverar sig dock i domen när domstolen säger att båtar av denna typ inte i alla hänseenden kan betraktas som fartyg i förhållande till sjölagen. Avgörande i detta rättsfall var att framförandet av sådana små snabba båtar naturligen innebär stora risker med tanke på annan trafik på sjön. Ett svenskt rättsfall som följer samma linje är ND 1978 s. 16.

6.2.2.5 Syftet med fartygets konstruktion

Syftet med ett fartyg är i typexemplet transport av gods och/eller personer. Men detta är inget krav för att inrättningen skall kallas för fartyg. Även lust-, fångst- och fiskefartyg faller innanför det vanliga fartygsbegreppet.

Även krigsfartyg omfattas av fartygsbegreppet. Det finns dock tillfällen när ett krigsfartyg inte jämställs med ett fartyg vilket som helst. Som exempel kan nämnas att reglerna om ansvarsbegränsning inte gäller på motsvarande sätt, som för civila fartyg; jfr SjöL 9:10. Denna paragraf överensstämmer med den ställning som HD antog i ND 1978 s. 353, där man nekade ett örlogsfartyg rätten till ansvarsbegränsning efter dåvarande SjöL 10 kap. (nu 9. kap.).

Från praxis kan ytterligare nämnas ND 1986 s. 15, där kollisionsreglerna i SjöL 8 kapitlet ansågs tillämpliga på en fritidsbåt.

6.2.2.6 När börjar och slutar ett fartyg att vara "fartyg"

Ytterligare ett krav borde vara att fartyget är eller på kort tid kan bli användbart för sitt ändamål (navigationsdugligt etc.) Redaren torde därför inte bli ansvarig för skada orsakat av ett omkringdrivande vrak, med mindre han själv förfarit vårdslöst. Det kan dock ej krävas att fartyget skall vara fullt utrustat, men här föreligger en flytande gräns mot ett fartyg som befinner sig under byggnad. Den avgörande tidpunkten för att reglerna om kollision skall tillämpas brukar i doktrinen förläggas till stapelavlöpningen.⁷² Med stapelavlöpning måste jämföras andra sätt att göra fartyget vattenburet. I överensstämmelse härmed har HD i rättsfallet NJA 1941 s. 32 förklarat sjölagens 8 kapitel tillämpligt vid kollision mellan ett fartyg och ett stapelavlöpande nybygge, varvid verkstadsbolaget gjordes ansvarigt för verkstadsledningens oaktsamhet på liknande sätt som

⁷¹ SDR = Special Drawing Rights. En SDR är definierad i reglerna för den internationella valutafonden (IMF). Den består av ett avvägt genomsnitt av 16 olika valutor (jfr SjöL 22:3). En SDR är ung. 10,74 kronor (den 13 mars 1998).

⁷² Jfr Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s.168.

motsidans rederi svarade för befälhavarens oaktsamhet, enligt nuvarande svenska SjöL 7:1.

6.3 Kollisionsbegreppet

6.3.1 Egentlig kollision

Den typiska kollisionen enligt SjöL 8:1 föreligger när det uppstår fysisk kontakt mellan två fartyg. Det är utan betydelse om fartygen kommer med fart eller om det ena fartyget är förtöjt. Det är också utan betydelse om kollisionen beror på fartygens egen kraft eller om de driver ihop på grund av vind eller ström.

6.3.2 Oegentlig kollision

SjöL 8:3 gör en utvidgning av kollisionsbegreppet: som kollision räknas även det fall att ett fartyg påförs skada till följd av ett annat fartygs manövrering eller liknande, utan att någon fysisk kontakt har skett. Ett skolexempel är när ett fartyg framförs med vårdslös fart i hamnområde och närliggande fartyg skadas p.g.a. svallvågor. Ett exempel på praktiskt bruk av denna regel ger ND 1957 s. 358:

V fick maskinstopp och kastade ankar i den trånga Finsnesrännan. L, som följde efter i kölvattnet, blev tvungen att slå full back på motorerna och undgick därvid kollision, men gick på grund och led skada.

Ytterligare ett exempel på en oegentlig kollision ger ND 1978 s. 139:

SC var på väg uppför Mississippi med matolja. Då N närmade sig träffade man avtal över radio om en sk ”port to port” passage. Då N närmade sig det ställe där passagen skulle ske, fick den emellertid se att SC skar över i N:s del av floden. N:s lots gav hårt styrbord ror för att undgå kollisionen, och därefter hårt babord ror för att få ut skeppet i flodfåran igen. Den första manövern lyckades: skeppen gick klara. Den andra delen lyckades däremot inte: N gick på grund och blev sittande fast.

6.3.3 Den tidsmässiga begränsningen

En annan fråga som uppstår är när en kollision sas börjar och när den slutar, på så sätt att nästa gång fartygen kolliderar, det räknas som en ny kollision. Detta har betydelse framförallt med tanke på ansvarsbegränsningen, ansvargränsen gäller summan av alla krav som uppstått vid en och samma *händelse*, jfr SjöL 9:5 4 pkt. Som ett exempel kan ges det tillfälle att ett fartyg vid anlöpan av en hamn får problem med

sitt roder och kolliderar med flera olika fartyg, i tur och ordning. Dessa olika kollisioner kan givetvis hänföras till en och samma händelse: rodersvikten. Samtidigt har det dock skett flera olika oberoende kollisioner där varje fartygsägare har intresse av att få så stor ersättning som möjligt för sina skador. Om man skulle se detta händelseförlopp som *en* händelse som medger rätt till ansvarsbegränsning så kan man tycka att den ansvarige redaren skulle komma billigt undan och att de skadelidande skulle få en alltför liten del av sina skador ersatta. Å andra sidan kan, om varje kollision räknas som en händelse, det totala ansvaret bli oerhört betungande för den ansvarige redaren. Frågan är om detta då kan räknas som en kollision eller som flera på varandra följande kollisioner. Klart är att det tidsmässigt kan skiljas mellan de olika kollisionerna, men samtidigt har dessa samma orsak, rodersvikten. Falkanger/Bull uttalar⁷³ att det, i det exempel som jag tagit upp, skall räknas som en händelse, åtminstone i begränsningssammanhang. Ur praxis kan nämnas rättsfallet ND 1984 s. 129. Detta rättsfallet gällde visserligen inte en kollision mellan två fartyg, men kan ändå ge viss vägledning vad beträffar huruvida flera kollisioner skall betraktas som en eller flera händelser:

Inom loppet av c:a 70 minuter så vållade T och dess trål skada på sju olika garn. Detta blev ansett tillhöra en och samma händelse. Det avgörande i rättsfallet var att alla skadetillfällena kunde föras tillbaka till en bestämd disposition – användandet av trålen och att trålen blev brukad inom ett avgränsat område och inom en begränsad tidsrymd.

Som exempel på ett rättsfall där domstolen kom till motsatt slut är ND 1971 s. 199. Det är också extra intressant därför att det gäller det rena kollisionsfallet:

Den danska fregatten ES påseglade kl. 02.15 den uppankrade ryska trålaren A. Under manövrerna omedelbart därefter påseglade ES ca kl 02.21 A igen, som därvid sjönk. Utredningen gav vid handen att A troligen hade kunnat hålla sig flytande om inte den andra kollisionen inträffat. Osäkerheten kring detta förhållande fick gå ut över den ansvarige, främst på grund av att ansvarsbegränsningsreglerna är till förmån för denne. Domstolen kom fram till att detta måste räknas som två separata kollisioner. Motiveringen var att den första kollisionen påförde skador som inte hade kunnat leda till att A sjönk och att det var den andra kollisionen som sänkte fartyget. De flesta och största utgifterna var också att hänföra till den andra kollisionen, främst bärgningsutgifter o.s.v. A:s redare tillerkändes två fulla ansvarsbegränsningsbelopp till följd av de två kollisionerna.

⁷³ Falkanger/Bull, *Innföring i sjørett*, s. 156 f.

6.3.4 Kollision med andra föremål än fartyg

En annan fråga som bör tas upp när man diskuterar begreppet kollision är i vilken mån de gäller när kollision sker med något annat än ett fartyg. Generellt kan sägas att det inte finns några lagregler som reglerar förhållandet när ett fartyg har kolliderat med något annat än ett fartyg. Det får därför avgöras efter vanliga skadeståndsrättsliga regler om redaren skall betala ersättning. Beror en sådan kollision på oaktsamhet hos redaren eller någon han svara för enligt SjöL 7:1 så är det självklart att han blir ansvarig, jfr rättsfallet ND 1956 s. 275:

N skulle passera en klaffbro under stark vindpåverkan. För att hindra avdrift så framdrevs fartyget med forcerad fart, i strid mot broreglementet. Vid passagen kom en kraftig vindstöt, som krängde fartyget på så sätt att fartygets kommandobrygga kolliderade med en broklaff, som fick stora skador. Fartyget fördes inte med full ballast och var därför särskilt utsatt för avdrift och krängningar. Domstolen ansåg att skeppet borde väntat tills vinden mojnat. Man tog från skeppets sida en chansning, som man borde insett innebar en risk, en risk som brovakten inte hade samma möjlighet att bedöma. Skeppet blev därför fullt ansvarigt, oavsett att brovakten öppnat bron för genomsegling.

Norska Høyesteretten har också i två fall pålagt redaren ett objektivet ansvar i den situationen att ett fartyg stött samman med en dels en kaj och dels en bro som en följd av teknisk svikt i reverseringsmaskineriet, se ND 1921 s. 401 och ND 1952 s. 320.

6.4 Culpabegreppet

6.4.1 Allmänt

Jag har tidigare beskrivit att ett objektivet ansvar inom sjörätten endast undantagsvis förekommer. För att ansvar skall inträda enligt SjöL 8:1 och 8:2 krävs att det kan visas att någondera sidan äger skuld till kollisionen. Det blir därför viktigt att undersöka om det föreligger oaktsamhet⁷⁴ från ett av eller båda fartygen och eventuellt fastställa i vilken grad varje fartyg bidragit till kollisionen. Tyvärr ger bestämmelserna i sjölagen i sig själva liten vägledning vad beträffar skuldvärderingen. Det enda som sägs i SjöL 8:1 femte stycket är att ”vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav övervägande eller inte”. Det ger inte mycket vägledning, framförallt med tanke på att tidsaspekten alltid kommer att vara ett centralt moment i skuldvärderingen. I praxis så har det endast någon gång hänt att domstolen direkt fallit tillbaka på bestämmelsen om tid för överläggning, jfr ND 1938 s. 105.

⁷⁴ Även uppsåtliga påseglingar omfattas, se ovan under 5.3.3.1.

Man får därför ta sin utgångspunkt i den allmänna skadeståndsrättsliga culpanormen. Domstolen skall alltså undersöka om de handlingar som föregick kollisionen och som står i orsakssammanhang med den, kan anses som försvarliga utifrån vad man kan vänta sig av en normalt förständig och insiktsfull människa inom det specifika området.

Erfarenheten har visat att man genom iakttagande av stor omsorg under navigeringen i utomordentligt hög grad kan trygga sig mot kollisioner och att även obetydlig oaktsamhet väsentligt ökar risken för olyckor. Domstolarna bör därför vid bedömandet av skuldfrågan uppställa stränga fordringar med hänsyn till graden av den uppmärksamhet, som måste iakttagas.⁷⁵

Culpanormen kan brytas ned i två huvudelement⁷⁶ – ett objektivet element, som går ut på att värdera om handlingen objektivet sett uppfyller de krav som kan ställas, och ett subjektivt element som anger vilka avvikelser som kan tillåtas från den objektiva normen med hänsyn till den handlandes ålder, tillstånd och så vidare.

6.4.2 Culpanormens objektiva element

6.4.2.1 Fartygets manövrerings betydelse för culpabedömningen

Om ett fartyg visar oaktsamhet i sin manövrering, kan redaren anses som ansvarig för kollisionen, jfr ND 1957 s. 317:

A var i behov av en lots, men på grund av isförhållandena kunde inte lotsen gå ut i lotsbåten utan fick sättas ombord av en isbrytare. Under ombordsättningen törnade S:s ankare emot A och skadade den senare. Denna metod, att med hjälp av isbrytare direkt ombordsätta en lots, ansågs inte på något sätt som ovanlig och kaptenen kunde inte klandras därför. Däremot menade domstolen att en sådan manöver måste utföras med nödvändig försiktighet, en försiktighet som inte hade förelegat i det aktuella fallet. Det skall tilläggas att domstolen fäste vikt vid att en kollision hade inträffat, trots att varken is, sjö eller vind hade haft någon inverkan på det skedda.

Se även ND 1956 s. 235:

EJ låg förtöjd vid kaj i Ålesund och kördes på av V, när denna skulle lägga till vid kajens andra sida. V försökte flera gånger slå full back, men motorn startade inte på grund av att en ventil hade fastnat. V återopade att kollisionen var en ren olyckshändelse, som en följd av den tekniska svikten. Domstolen ansåg visserligen att det förelegat teknisk svikt, men att V ändå var ansvarig, då man varit ovarsam i sin navigering. Bl a hade man närmat sig kajen i för hög fart, man hade inte släppt ankare eller på annat sätt försökt hejda kollisionen, styrmannen hade förhållit sig

⁷⁵ Beckman, *Handbok i sjörett*, s. 206.

⁷⁶ Falkanger/Bull, *Innföring i sjörett*, s. 184.

passiv och endast upprepade gånger gett order om full back, istället för att vidta nödvändiga åtgärder.

I rättsfallet ND 1963 s. 83, föll befälhavaren i sömn vid rodret; detta ansågs som vårdslöshet vid fartygets manövrering.

6.4.2.2 Fartygets farts betydelse för culpabedömningen

En av de främsta anledningarna till att en kollision inträffar torde vara att ett av eller båda fartygen håller en fart som i den föreliggande situationen är för hög. Ur praxis kan nämnas ND 1958 s. 497:

M framfördes under dålig sikt i en trång segelränna vid Stettin. I en tät dimbank dök plötsligt fartyget H upp, ståendes nästan på tvärs (dock utan att överträda en tänkt mittlinje) i rännan. H hade tidigare varit nära att köra på ett tredje skepp, som låg för ankare på grund av den täta dimman, och därvid slagit full back och gjort en undanmanöver ut i rännan. M körde med stor kraft in i H, som tog sådan skada att vatten läckte in och blev nödgat att ställa sig på grund. Utredningen gav vid handen att lotsen tidigare sett det framföriggande skeppet, men ändå behållit full fart fram, fram tills dess man kom in i den täta dimbanken, då man sänkte farten till långsamt fram. Kollisionen skedde c:a 1 minut efter fartsänkningen. Domstolen ansåg att M:s befälhavare inte tagit tillräcklig hänsyn till siktförhållandena och inte heller sänkt farten tillräckligt när man nådde dimbanken. H å sin sida kunde inte klandras för sin manöver. M ansågs ensamt vållande till olyckan på grund av sin för höga fart.

Som ytterligare exempel för fartens betydelse kan ges rättsfallet ND 1958 s. 445, där bägge skeppen involverade i en kollision under dåliga siktförhållanden ansågs ha hållit för hög fart.

6.4.2.3 Radarns betydelse för culpabedömningen

Beträffande betydelsen av för stor tillit till radarn, kan hänvisas till ND 1958 s. 445 och ND 1962 s. 357.

Det fanns till en början inga föreskrifter, som gjorde installationen av radar obligatorisk för åtminstone vissa fartyg. Allteftersom bruket av radar blev vanligare, blev det för oceangående fartyg i yrkesmässig trafik naturligt att radar skulle vara installerad för att fartyget skulle betraktas som ”tillräckligt utrustat” enligt sjövärdighetsreglerna i SjöL 1:9. Denna rättsliga standard utvecklades i takt med den allmänna genomslagskraften av de tekniska landvinningarna. Nästa steg var utfärdande av direkta föreskrifter med krav på radarinstallation. I ett tidigt avgörande, redan 1956, fallet *Westerdam and Nora*⁷⁷, fastslogs, att radarutrustningen ombord på *Westerdam* innebar en fördel för henne jämfört med icke-utrustade fartyg och att denna fördel måste utnyttjas på ett omdömesgillt sätt, d v s fartyget hade skyldighet att begagna även detta navigationshjälpmedel. En

⁷⁷ Grönfors, ”Sjörättens kollisionsansvar”, s. 355, rättsfallsnumret är [1956] 1 Lloyd’s Rep. 617.

motsvarighet till denna skyldighet att nyttja befintlig radarutrustning fastslogs i ND 1962 s. 357.

Det är viktigt att ha i åtanke att en befintlig radarutrustning, hur pålitlig denna ej kan tänkas vara, inte på något sätt befriar en befälhavare från att samtidigt använda sig av mer traditionella hjälpmedel som exempelvis behörig utkik.

6.4.2.4 Lanternor och signalers betydelse för culpabedömningen

Det fästs stor vikt vid att ett fartyg är korrekt utrustat och att skepparen handhar denna utrustning på rätt sätt. Ett exempel ur praxis på detta ger ND 1958 s. 162:

V och S färdades i samma riktning genom en led utanför Kristiansand. Klockan var c:a 01.30 på morgonen, när S hann ifatt V och körde in i dess akter med sådan kraft att V förvandlades till ett fullständigt vrak och dess maskinman omkom. V:s redare och de efterlevande stämde redaren för S och menade att S ensam bar skulden till kollisionen. Domstolen fastslog att S hade haft tillräcklig bemanning på bryggan, man hade haft en utkik utsatt och farten hade efter omständigheterna varit försvarlig. Olyckan hade istället berott på att S inte kunnat upptäcka V i tid, som följd av att V hade haft sin akterlanterna släckt. V hade inte heller å sin sida observerat S. Domstolen lade hela skulden för kollisionen på V.

I rättsfallet ND 1970 s. 304 var situationen den att den skadelidande segelbåten anklagades för att ha fört fel lanternor enligt sjövägsreglerna:

Segelbåten A låg stilla på tvären i segelrännan. Framdriften var satt ur spel på grund av stiltje. Fartyget T kom in i rännan och observerade inte A och körde på A som sjönk. T menade att kollisionen berodde på att A inte förde de i sjövägsreglerna föreskrivna röd/gröna lanternan och att båten därför inte kunnat observeras. Skepparen på A hade vid mörkrets inbrott blott hängt upp en lampa i masten, som gav ett kraftigt vitt ljus. Domstolen kom fram till att denna vita lanternan var fullt tillräcklig och dessutom föreskriven i sjövägsreglerna för båtar av den förevarande storleken. Till saken hör att A var utrustad även med den andra sortens lanternan, men att skepparen bedömt att den vita lanternan var den korrekta. Domstolen ansåg istället att olyckan berodde på otillräcklig utkik från T:s sida.

6.4.2.5 Besättningens betydelse för culpabedömningen

6.4.2.5.1 Besättningens antal

Ett fartyg måste vara tillräckligt bemannat för att det utan risk skall kunna framföras. Ett exempel på otillräcklig bemanning ger ND 1963 s. 55:

Fraktfartyget T6 påkördes bakifrån av fiskebåten JF, som framfördes med endast två mans besättning (som dessutom var kraftigt berusade). Två mans besättning ansågs

som otillräcklig för denna båt, mycket med tanke på att det var vinter och svåra förhållanden. Skadevållaren menade att varken den otillräckliga bemanningen eller berusningen varit orsak till kollisionen, det hade istället varit otillräckliga lanternor hos T6, som orsakat kollisionen. Domstolen kom dock fram till att kollisionen hade två orsaker: dels berusningen, dels att man inte hållit tillräcklig utkik, det senare som en följd av underbemanningen. Underbemanningen var redarens ansvar och han blev solidariskt ansvarig tillsammans med befälhavaren (som svarade på grund av sin berusning).

6.4.2.5.2 Besättningens uppträdande

I det ovan refererade rättsfallet ND 1963 s. 55, framfördes ett fartyg av en kraftigt berusad besättning (så berusad att de fick avtjäna ett kortare fängelsestraff) Redaren ansågs inte kunna göras ansvarig för det inträdda, men befälhavaren blev personligt ansvarig för kollisionsskadorna. Domstolen uttalade:

”Det må antas at skipperens tilstand har vært en sterkt medvirkende årsak til kollisjonen. Foruten manglende reaksjonsevne og nedsettelse av den aktpågivenhet og oppmerksomhet som var nødvendig under de rådende lys- og værforhold synes også beruselsen å ha fremkalt en likegladhet som har gitt seg utslag i at der fra 'Jarl Finn's side overhodet ikke ble gitt lydsignaler [...] likesom det må antas at farten har vært for stor” (s. 59 i domen)

6.4.2.6 Ansvar för fartyg som ligger för ankar

Även ett fartyg som ligger för ankare kan anses som vållande till en kollision, se t ex ND 1956 s. 343, där man underlåtit att utsätta en särskild sk ankarvakt (som bl a har som uppgift att varsla närmande fartyg om sin position), när man vid mörkrets inbrott lagt sig stilla för natten. Detta ansågs vårdslöst.

6.4.2.7 Sjövägsreglernas betydelse för culpabedömningen

Vid den objektiva bedömningen av om culpa förlegat, så har de internationella reglerna för förhindrande av kollision till sjöss (sjövägsreglerna) en central ställning.⁷⁸

Sjövägsreglerna har mycket gemensamt med vanliga trafikregler. De försöker att reglera färdsel till sjöss genom att uppställa bestämda handlingsmönster. Om en fartygskollision är en följd av en överträdelse av sjövägsreglerna så föreligger det normalt oaktsamhet. Däremot är det så att oaktsamhet kan föreligga även om en överträdelse av sjövägsreglerna inte skett.

Sjövägsreglerna kompletteras av lokala föreskrifter, såsom hamnordningar o dyl., vilka i vissa fall går före de allmänna sjövägsreglerna, jfr art 30 i sjövägsreglerna samt NJA 1925 A 184 och 1934 A 110 ur praxis.

⁷⁸ Sjövägsreglerna har stöd i – och är intagna som tillägg till – en internationell konvention från 1972 som blev utarbetad av FN-organet IMO. Reglerna trädde i kraft 15. Juli 1977.

De handlingsregler som sjövägsreglerna uppställer är av två slag. Det ena är absoluta normer, om lanternföring, ljus och ljudsignaler, väjningsplikt m.m. Det är ofta enkelt att fastslå om dessa regler är överträdna. Det andra är regler av mer skönsmässigt slag t.ex. regler om gott sjömanskap, om behörig utkik o.s.v. Överträdelse av sådana regler kan bara fastslås genom en samlad värdering av omständigheterna. Jag skall i det följande se på enskilda regler av betydelse och den användning de fått i rättspraxis vid skuldbedömningen.

Regel 17 pålägger det fartyg som inte har väjningsplikt att hålla sin kurs och fart. Fartyget har emellertid rätt att vidta nödvändiga ändringar i sin egen manövrering för att undgå kollision, om inte det väjningspliktiga fartyget ger tecken på att vika. Denna rätt omdanas till en plikt i de fall att fartygen kommit så nära varandra att en kollision inte kan undgås genom manöverändringar från endast det väjningspliktiga fartyget. Denna ”avväjningsplikt” gäller oavhängigt om fartyget själv har bidragit till att faran uppstod, brott mot plikten kan medföra att ansvar kan inträda. Se rättsfallet ND 1967 s. 180:

I och G möttes i trångt farvatten i bra väder och god sikt. I, som hade väjningsplikt enligt sjövägsreglerna, gav signal för att varsla om att fartyget valde en bestämd led. Enligt sjövägsreglerna var emellertid signalen felaktig, men en erfaren befälhavare skulle likaväl utan problem förstått innebörden av signalen. Ombord på G blev signalen dock inte uppfattad. Även om G inte uppfattade signalerna så antog norska høyesteretten att G borde ha reagerat vid en tidigare tidpunkt än det gjorde. Høyesteretten menade att även om G räknade med att det var det andra skeppet som hade väjningsplikt så hade G också på sin sida en plikt att vidta åtgärder när risk för kollision uppstod och det måste räknas med att det andra skeppet inte kunde klara av situationen själv. Høyesteretten delade skulden lika mellan skeppen. Ävensom I hade störst skuld i att kollisionsfaran uppstod, hade G störst del i att faran inte kunde avvärijas sedan den väl uppstått.

Regel 5 pålägger fartygen en plikt till att hålla ordentlig utkik. En god uppsikt är en förutsättning för säker färdsel på sjön, och det läggs därför stor vikt vid att denna plikt upprätthålls, se som exempel ND 1955 s. 148:

F och K möttes i trångt farvatten en månklar natt. F:s babords lanterna hade slocknat och detta vilseledde K. Rätten ansåg likväl K ansvarigt för $\frac{3}{4}$ av förlusten: ”I den måneklare natt burde Ketty's fører sett Fykkesund's skrog og konstatert dette fartøys virkelige kurs i god tid. Når han i stedet innrettet seg efter de lanterne han så, var det ikke forsvarlig. Han var kjent i farvannet og måtte vite at det ikke gikk noen led mellem de mange holmer på vestsiden av sundet. Ketty's fører burde skjønt at i dette farvann kom ikke noe fartøy med skjærende kurs fra øst mot vest. Under sin iakttagelse av Fykkesund's topplanterne og styrbord sidelanterne, burde han ha forstått at her var det noe galt. Han hadde all grunn till å bakke opp og nærme seg det annet fartøy med forsiktighet. Ved å fortsette med på det nærmeste full fart og gi

hardt babord ror, begikk han en alvorlig feil. Denne feil var den direkte årsak til kollisionen” (s. 155 i domen.)

Man kan inte förlita sig på att fartyg skall bära de lanternor som man kan förvänta sig, jfr det ovan refererade rättsfallet ND 1970 s. 304, där skadevållaren uttalade att det var naturligt att hålla utkik efter röd/gröna lanternor och inte som i fallet vita. Domstolen avfärdade detta och menade att om man haft god utkik hade man insett att den vita lanternan tillhörde ett fartyg. För övrigt var det korrekt i den förevarande situationen att föra en vit lanternorna. Jfr även ND 1956 s. 343.

I rättsfallet ND 1960 s. 242 så höll befälhavaren inte ordentlig uppsikt när man närmade sig en stillaliggande fiskebåt under starkt motljus.

Regel 9 behandlar trånga farvatten. Där bestäms bland annat att ett fartyg som seglas i trånga farvatten skall, när det låter sig göras utan fara, hålla sig så nära som möjligt till ledens yttergräns på sin styrbords sida. ND 1986 s. 79 ger ett exempel på användandet av denna regel:

N och CD kolliderade vid inseglingen genom sørsundet till Kristiansund. Sørsundet är vid dess västliga inlopp c:a 500m brett, men smalnar av betydligt längre österut. Domstolen tillämpade sjövägsregel 9 om manövrering i trånga farvatten. Vid culpabedömningen fann domstolen att hela skulden måste ligga på N som brutit mot sjövägsregel 9, samt hållit för hög fart. Det förhållande att CD underlät att ge signal innan en hård styrbord gir, i strid mot sjövägsreglerna, tillmättes inte någon betydelse.

Ytterligare ett exempel på en tillämpning av denna regel ger rättsfallet ND 1984 s. 439 där domstolen anförde följande apropå trångt farvatten:

”Det avgjørende for om et farvann skal betraktes som trangt eller ikke, vil være avhengig av de konkrete forhold. Et avgjørende moment vil være om møtende fartøyer må holde hver sin side for at det ikke skal oppstå fare for kollisjon. Dersom det er tilfelle, vil farvannet være å betrakte som trangt. Etter rettens mening kan man ikke bare utifra bredde på farvannet karakterisere dette som trangt eller ikke i sjøveisreglernes forstand. Et vesentlig moment ved bedømmelsen vil nemlig være fartøyenes størrelse. Et farvann kan utmerket måtte karakteriseres som trangt farvann når det er store båter som passerer, men som ikke trangt farvann når det er mindre båter” (domen s. 443).

Om ett farvatten vid infarten är så pass brett att det inte kan anses som ett trångt farvatten, men att det smalnar av till ett trångt farvatten längre in, så är det naturligt att karakterisera hela farvattnet som trångt, för att förenkla navigeringen, jfr ND 1958 s. 1, där man för övrigt icke ansåg ett farvatten med en bredd av 5 ½ kabellängder⁷⁹ som trångt.

I **regel 6** finns ges begreppet ”säker fart”. Varje fartyg pliktar att gå med säker fart så att det kan manövreras riktigt och effektivt för att undgå

⁷⁹ En kabellängd är en 1/10 av en distansminut, eller 185,2m.

kollision och kan stoppas på en distans som passar de rådande förhållandena.

Man skall ha i åtanke att sjövägsreglerna inte på något sätt frikallar fartygen från följderna av någon som helst försummelse att använda föreskrivna ljus- och andra signaler eller att hålla behörig utkik eller från åsidosättande av försiktighetsmått, som kan bero på vanligt sjömansbruk eller av särskilda, i situationen givna omständigheter.⁸⁰

6.4.2.8 Offentliga föreskrifters betydelse för culpabedömningen

Också brott mot andra offentliga föreskrifter kan vara relevant när man skall värdera om ett fartyget förfarit oaktsamt. Som exempel på offentliga föreskrifter med betydelse för culpabedömningen kan nämnas förordning (1982:892) om behörigheter för sjöpersonal. Man kan tänka sig att redaren använder sig av en styrman som inte uppfyller behörighetskraven. Denna styrman orsakar sedan en kollision, vilket borde leda till att redaren blir ansvarig på grund av sin ovarsamhet. Ett annat exempel är sjöarbetstidslagen (1970:105). Om en medlem av besättningen har arbetat under en tidsperiod som strider mot bestämmelserna i denna lag och på grund av trötthet orsakar en kollision, redaren borde betraktas som ansvarig på grund av visad oaktsamhet.

Ytterligare ett exempel är fartygssäkerhetslagen (1988:49). Enligt denna lag skall ett fartyg vara lastat efter vissa föreskrifter. Sker lastning i strid mot dessa regler och medför detta manöversvårigheter, som i sin tur leder till en kollision, kan det leda till att detta fartyg anses ha skuld till kollisionen.

6.4.3 Särskilt om kollision på grund av tekniskt fel

Ett speciellt fall av kasuell kollision är när det uppstår en felaktighet i något av fartygens tekniska utrustning, en situation som inte är helt ovanlig. Om ansvar i ett sådant fall skall uppstå, krävs att felet skall kunna ha upptäckts eller förebyggts, jfr bl a ND 1979 s. 1, där det tekniska felet berodde på en vårdslös installation utförd av ett båtbyggeri. Båtbyggeriet blev ansvarigt; redaren kunde inte anses som ansvarig då båten ännu inte levererats. Se även ND 1977 s. 128, där domstolen ansåg det var klart att haveriet berodde på ett tekniskt fel, men rederiet blev ändå ansvarigt på den grunden att felet kunnat undvikas om man utövat tillräcklig tillsyn och underhåll.

Ett fall där inget ansvar inträdde är ND 1971 s. 36, som behandlar det vanligaste fallet, ett tekniskt fel i motorns backslag:

Under manövrering in till kaj stötte MH samman med A och H, som låg förtöjda vid kajen. Orsaken till kollisionen var att en sprint lossnade i reverseringsmaskineriet. Norska høyesteretten fastslog inledningsvis att utgångspunkten är att det måste ”påhvile skadevolderen å godtgjøre at sammenstøtet som påstått skyldtes at reverseringsmaskineriet i det avgjørende øyeblikk sviktet, og at dette ikke kan

⁸⁰ Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 207.

skuldes feil eller forsømmelighet fra noen av besetningens side” (domen s.39). I det foreliggende rettsfallet fann inte domstolen att fel eller försummelse hade förelegat från besättningens sida, inte heller fann man att det förelåg någon annan oaktsamhet hos MH vid kollisionen. Sidan 44 i domen: ”Jeg anser det etter dette godtgjort at sammenstøtet skyldes et hendelig uhell, og at hver av båtene da etter sjøfartslovens § 221[= SjøL 8:2] må bære sin skade. Etter sin ordlyd utelukker sistnevnte bestemmelse objektivt ansvar, noe som bekreftes når bestemmelsen ses i sammenheng med inkorporeringen av sammanstøtskonvensjonens regler i norsk rett”.

Rettsfallet ND 1972 s. 235 överensstämmer med ND 1971 s. 36

Se även domen 1980 s. 277, där en ren olyckshändelse ansågs föreligga på grund av att en fjäder brast i en automatisk styranordning.

Ytterligare rättsfall är ND 1963 s. 318, där en ren olyckshändelse ansågs föreligga när en fästmutter till propelleraxeln gängats ur, med följd att axeln förskjutits och därvid låst propellern på så sätt att den endast kunde ge fart framåt.

ND 1990 s. 116: en kollision berodde på en plötslig svikt i ett elektriskt system, vilket fick som följd att fartygets styrsystem inte fungerade. Domstolen friade, eftersom det rörde sig om en oförutsebar händelse och man inte heller i övrigt agerat culpöst.

ND 1990 s. 362: En kollision berodde på att ett autopilotssystem plötsligt havererade, troligen som följd av ett elfel. Domstolen ansåg att detta var en ren olyckshändelse som inte kunnat förebyggas och redaren gick fri från ansvar.

6.4.4 Culpanormens subjektiva element

Skuldvärderingen är i huvudsak objektiv, man opererar med samma normer för alla skadevållare. Det skall som regel mycket till för att individuella förhållanden – som trötthet och oerfarenhet – skall tilläggas någon vikt. Det kan dock inte bortses ifrån att säregna förhållanden kan bli en del i skuldvärderingen hos domstolen.

Att berusning inte är en ursäktande subjektivt element är självklart, jfr bl a ND 1963 s. 55

6.5 Skuldförhållandet

6.5.1 Endast ett av fartygen bär skuld till kollisionen

Om en kollision har skett och endast ett av fartygen är att klandra därför, så stadgar SjøL 8:1 1 st. att det skyldiga fartyget skall ersätta skadan. Med skadan i detta avseende avses all den förlust som uppstått på grund av kollisionen, t.ex. skador på det andra fartyget, på dess last eller passagerare.

Ett exempel där ett fartyg ansågs som ensamt vållande är det ovan refererade rättsfallet ND 1958 s. 162.

6.5.2 Båda fartygen bär skuld till kollisionen

Den vanligaste situationen torde vara den att båda fartygen har en del i skulden till att de kolliderade – det föreligger då en så kallad *both to blame collision*. Om en sådan kollision föreligger så skall, enligt SjöL 8:1 2 st., förlusten fördelas på mellan fartygen på grundlag av ”förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen”. I dessa fall är det viktigt att tänka på att domstolen vid skuldfördelningen endast får ta hänsyn till culpans omfattning.⁸¹ Motivet till detta är att man önskat göra det omöjligt för domstolarna att ta hänsyn till fartygens inbördes olika värden. I de norska motiven framställs samma tanke så, att vid ömsesidig culpa får inte tas hänsyn till andra omständigheter än omfattningen av culpan på vardera sidan.

Ur ett praktiskt perspektiv så sker fördelningen enligt SjöL 8:1 2 st så att det fastslås vilken den totala förlusten är (båda fartygens skador) och fördelar denna efter varje fartygs grad av skuld.

Om fartyg A har fått skador för 100, och fartyg B skador för 200, och bägge anses bära lika stor skuld, skall varje fartyg bära en förlust på $(100+200) / 2 = 150$. A skall således täcka sin egen skada och dessutom 50 av B:s skada. Om B istället skall bära $2/3$ av skulden, blir resultatet att A skall bära 100 och B 200 av den samlade förlusten; dvs det sker ingen utbetalning från det ena fartyget till det andra.

Skuldfördelningen sker skönsmässigt, domstolen fastslår skuldfördelningen på grundval av de föreliggande omständigheterna. Detta leder naturligen till en grov fördelning av culpan, i praktiken använder man sig alltid av en schablon för skuldfördelningen, som traditionellt uttrycks i procenttal. Man handskas då vanligen med kvoterna 50-50, 60-40, 75-25, men även 80-20 och 90-10 förekommer.

Såvitt det kan utredas vilka skador som orsakats genom de enskilda oaktsamma handlingarna var för sig, skall dock i princip var och en svara för den skada som det visas att han åsamkat.⁸²

Sjölagen innehåller för övrigt också en presumtion: man skall fördela skulden lika om inte omständigheterna ger stöd för något annat, se SjöL 8:1 2 st. 2 pkt.

Vad gäller praxis kan bl a nämnas ND 1984 s. 439:

S och T kolliderade i Vigrafjorden under ett snöoväder. T sjönk och dess maskinchef och kapten omkom. Domstolen ansåg att farvattnet där kollisionen skedde var att anse som trångt enligt sjövägsregel 9, och S skulle då hållit sig till styrbord. S hade

⁸¹ Vad beträffar detta förhållande hänvisar jag till Grönfors, ”Sjörättens kollisionansvar”, s. 359f, där det görs åtskilliga hänvisningar till förarbeten m m.

⁸² Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 208. Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 179.

istället hållit sig till babord och detta – tillsammans med hög fart – var huvudorsaken till kollisionen. T å sin sida kunde klandras för att man inte hållit tillräcklig utkik, något som också i viss mån medverkat till kollisionen. Skuldfördelningen sattes till 20% för T och 80% för S.

Om skulden består i ett uppsåtligt orsakande av kollisionen, anses i regel, att vållande part bör bära hela skadan. Detta gäller även om det skadelidande fartyget varit vårdslöst. Om det föreligger uppsåt på båda sidor, bör skadan fördelas lika mellan fartygen.⁸³

6.5.2.1 Single or Cross Liability?

Om båda fartygen vid en kollision har varit vårdslösa och dessutom blivit skadade uppstår frågan hur förlusterna rent praktiskt skall fördelas mellan fartygen. Om man tänker sig att skuldgraden sätts till 50-50 och att fartyg A har fått skada för 100 och fartyg B för 200, kan man tänka sig följande uppgörelser:⁸⁴

- a. Förlusterna läggs samman, och delas efter skuldgraden på vart och ett av fartygen ($= 300/2 = 150$). Fartyg A, som lidit minst förlust, betalar differensen mellan sin förlust och sin andel ($= 50$) till fartyg B. Detta sätt att ordna uppgörelsen på kallas single liability-principen.
- b. Vart och ett av fartygen täcker så stor andel av motpartens skada som svarar till dess skuldgrad, d v s att fartyg A täcker hälften av B:s skador ($= 100$) och fartyg B hälften av A:s skador ($= 50$). De två kraven blir så moträknade, och det överskjutande beloppet betalt av det fartyg som har det största ansvar ($= A$ betalar 50 till B). Detta sätt att ordna uppgörelsen kallas cross liability-principen.

Valet av vilken metod man skall följa får betydelse för de inblandade försäkringsgivarna. Det mesta talar för att cross liability lämpligen bör begagnas utom såvitt angår fastställandet av redarens globalbegränsning, där skälen för single liability väger tyngre.⁸⁵ Sjölagen använder sig också på ett ställe direkt av single liability-principen: i Sjöl 9:2 fastslås att begränsning bara kan göras gällande på den del av kravet som överstiger motkravet.

6.5.3 Kollision på grund av en ren olyckshändelse

Om inget av fartygen kan sägas vara att klandra för kollisionen – det vill säga att den berodde på en ren olyckshändelse – så följer det av Sjöl 8:2 att varje fartyg skall bära sin skada. Motsvarande gäller om det inte kan utredas att ett av fartygen varit vållande. En skadelidande har alltså inget krav på ersättning, om det inte kan påvisas oaktsamhet av det skadevällande fartyget.

⁸³ Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 208. Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 179.

⁸⁴ Exemplet är hämtat från Falkanger/Bull, *Innføring i sjørett*, s. 181.

⁸⁵ Jfr Grönfors, "Sjörättens kollisionsansvar", s. 360f.

6.5.4 Kollision mellan tre eller fler fartyg

En kollision mellan tre eller fler fartyg är en situation som inte regleras direkt av SjöL 8:1. Däremot så gäller fortfarande redarens principalansvar enligt SjöL 7:1. Det rimligaste i en sådan här situation blir att använda paragrafen analogt så långt det går. Rent praktiskt så blir det inga större skillnader om man istället skulle använda allmänna skadeståndsregler. I princip kan visserligen domstolen vid användandet av allmänna skadeståndsregler ta hänsyn till andra omständigheter än culpans omfattning, men denna möjlighet utnyttjas sällan.⁸⁶

Om skulden ligger på endast ett av de kolliderande fartygen, så blir detta fartyg ansvarigt för den totala skadan som åsamkats de andra fartygen. Om två fartyg är skyldiga, blir de tillsammans ansvariga för den skada som det tredje fartyget åsamkats. Rättspraxis har fastslagit att de skyldiga fartygen i ett sånt här fall blir solidariskt ansvariga inför det tredje fartyget, se ND 1945 s. 225:

”Når det i sjøfartslovens § 220 tredje ledd [= SjöL 8:1 3 st.] sies at ’hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlige for den del av erstatningen som faller på ham’ så sikter dette till forholdet mellom to fartøyer, hos hvem der er skyld på bægge sider. Hvor et fartøy har lidt skade ved en kollisjon, hvori det selv er uten skyld, og som skyldes feil fra to andre fartøyers side, så blir disse solidarisk ansvarlig overfor det førstnevnte overensstemmende med den alminnelige regel, som har fått uttrykk i straffelovens ikrafttredelseslovs §” [= skadeståndsl. § 6:3] (s. 232 i domene).

Detta avgörande följdes i rättsfallet ND 1984 s. 85:

Under en bogsering av AMG skadades en hamnanläggning. Bogseringen utfördes av bogserbåten H. Olyckan berodde på att de bogseringstrossar, som enligt sedvänja levereras av det bogserade skeppet, brast vid en manöver för att undvika sandavlagringar i hamnbassängen. AMG:s rederi ansågs som delaktiga till olyckan, då man levererat undermåliga trossar. Även H:s rederi ansågs ha medverkat till olyckan, då man inte skaffat sig tillräcklig information om de svåra förhållandena som rådde i hamnbassängen och anpassat sin bogsering därefter. Eftersom bægge skeppen medverkat till olyckan, fann rätten att de bægge rederierna måste bli solidariskt ansvariga inför den skadelidande (kommunen såsom ägare av hamnen). Sjölagens bestämmelser om ett proratoriskt ansvar ansågs inte tillämplig på detta fall.

De båda fartygen anses även som solidariskt ansvariga mot det tredje fartygets lastägare.⁸⁷

⁸⁶ Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 184f.

⁸⁷ Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 183.

6.6 Bevisbördan vid kollision

Huvudregeln inom skadeståndsrätten är att den skadelidande måste visa att den skadevällande förfarit culpöst⁸⁸. Inom sjörätten gäller samma förhållande, med den modifikationen att det för den skadelidande räcker att visa att ett fel begåtts på det skadevällande fartyget, för att han skall anses ha uppfyllt sin bevisbörda⁸⁹. Det är ofta relativt enkelt att visa om ett fel begåtts på det skadevällande fartyget, då det finns en objektiv norm uppställd för hur ett fartyg skall manövrera. Därtill kommer att det räcker med anonym culpa; man behöver inte kunna visa vem som begått felet. Detta kan tolkas som att det föreligger en presumtion för att det skadevällande fartyget förfarit vårdslöst.⁹⁰

Det bör noteras att domstolen i ND 1971 s. 36 anser att det är den skadevällande som har bevisbördan för att kollisionen beror på ett tekniskt fel. Detta resonemanget återkommer i en rad domar, bl a ND 1972 s. 235, ND 1990 s. 116 och ND 1990 s. 362. Skadevällaren måste visa att kollisionen verkligen berodde på en teknisk svikt och att han inte kan klandras därför. Ibland tolkas detta som att den skadevällande har ett presumtionsansvar, på så sätt att den skadevällande måste exculpera sig för att inte bli ansvarig, domstolen förutsätter således att han förfarit vårdslöst. En sådan tolkning anser jag dock som en sammanblandning av begreppen *bevisbörda* och *falsk bevisbörda*.⁹¹ Det är, i enlighet med huvudregeln, den skadelidande som har bevisbördan för att någon på det skadevällande fartygets sida förfarit vårdslöst. När den skadelidande uppfyllt sin bevisbörda beträffande den skadevällandes culpa, säger man traditionellt att bevisbördan ”övergår” till den skadevällande. Nu är det den skadevällande som måste frambringa bevisning för att förta värdet av den skadelidandes bevisning, detta är den *falska bevisbördan*, som således tolkats som ett presumtionsansvar för den skadevällande, medan det i själva verket rör sig om ett culpaansvar, med bevisbördan vilande på den skadelidande och den falska bevisbördan vilande på växlande den skadevällande och den skadelidande.

En annan sak är den att den skadevällande enligt svensk rätt anses ha bevisbördan för ursäktande omständigheter⁹². Det ligger nära till hands att åberopandet av tekniska fel anses som ursäktande omständigheter, som skadevällaren har bevisbördan för. Att säga att skadevällaren har ett presumtionsansvar tycks dock vara något som är specifikt för de norska

⁸⁸ Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 109f.

⁸⁹ Per Kjellström, *Karnov 1996/97*, s. 1888, not 179.

⁹⁰ Grönfors tolkar det på så sätt att det uppställs en presumtion för att felmanövrer alltid förorsakats genom en funktionärs culpösa handling: Grönfors, *Om trafikskadeansvar*, s. 177. Jag kan inte se att man på detta sätt kan presumera culpa. Den skadelidande måste visa att det verkligen rör sig om en felmanöver. Man kan inte nöja sig med att konstatera att en kollision inträffat och att denna, eftersom det egna skeppet inte gjort någon manöver, måste bero på det andra skeppets felmanöver.

⁹¹ Se Ekelöf, *Rättegång IV*, s. 63f.

⁹² Hellner, *Skadeståndsrätt*, s. 109f.

domstolarna. Hovrätten för västra Sverige avvisade i ND 1986 s. 15 tanken på ett presumtionsansvar inom den svenska sjöretten:

Under en vändningsmanöver i den inre hamnbassängen vid Källö-Knippla gick B med stor kraft på några intelligande förtöjda båtar. Olyckan berodde på att backslaget på B inte fungerade som följd av en havererad magnetventil. Det förelåg oenighet varför ventilen havererat, käranden menade att det berodde på en felaktig placering, med överhettning som följd, medan svaranden försökte visa att haveriet var helt slumpmässigt och inte kunnat förebyggas. Tingsrätten höll B:s redare såsom ansvarig, då han, i linje med norsk praxis, inte uppfyllt sin bevisbörda. Hovrätten avvisade ett presumtionsansvar och menade att det var den skadelidande som hade att visa att culpa förelåg: ”Den omständigheten att sammanstötningen skett genom att ett fartyg under drift kört på förtöjda fartyg kan inte föranleda någon omkastning av bevisbördan på sådant sätt att den civilrättsliga ansvarstypen ändras” [från culpaansvar till presumtionsansvar] (s. 24 i domen).

Slutsatsen blir då att det är fel att säga att skadevållaren har ett presumtionsansvar vid en kollision på grund av teknisk svikt; det är alltid den skadelidande som har bevisbördan för att det skadevållande fartyget förfarit vårdslöst, men om detta fartyg vill åberopa teknisk svikt som en ursäktande omständighet, han har bevisbördan för detta. Rör det sig inte om teknisk svikt och den skadelidande fullgjort sin bevisbörda är det upp till den skadevållande att frambringa bevisning som visar att olyckan inte beror på vårdslöshet från hans sida.

Denna slutsats stöds till viss del av det ovan refererade rättsfallet ND 1990 s. 362, där käranden åberopar ett presumtionsansvar för skadevållaren vid teknisk svikt, men där domstolen inte nämner några bevisbörderegler, utan istället använder den vanliga culparegeln och nöjer sig med att förklara att:

...Oddtuns redere være erstatningsansvarlige dersom det har utvist skyld i forbindelse med ulykken. I denne sak vil skyldansvaret være knyttet til manglende vedlikehold av autopilotutstyret (domen s. 365).

I flera mål där det skadevållande fartyget åberopar teknisk svikt som en ursäktande omständighet, har domstolen inte ansett att skadevållaren har uppfyllt sin bevisbörda vad beträffar teknisk svikt såsom en ursäktande omständighet, och pålagt honom ansvar enligt SjöL 8:1 1 st. se ND 1980 s. 261:

Hurtigrutt-skeppet M kom in till Vadsø hamn för att lägga till. M slog inte back tillräckligt mycket utan fortsatte med bogen in i en vid kajen liggande fiskebåt, som i sin tur klämde ytterligare en fiskebåt mot kajen, så att bägge led skada. Redaren för M menade att kollisionen måste berott på att det förelåg något fel i reverseringsmaskineriet, då man hade slagit full back, men inte uppnått full effekt. Man hade dock ingen bevisning för detta, utan framförde det som en trolig

möjlighet. Domstolen menade att M måste stå med ansvaret, därför att man inte fullgjort sin bevisbörda beträffande det tekniska felet.

Domen innehåller också ytterligare ett intressant moment. Domstolen försöker införa ett presumtionsansvar även beträffande manövreringsfel: ”Retten antar at Bergenske må ha bevisbyrden for at manøvreringsfeil – like vel som eventuelle tekniske feil – ikke skyldes forsømmelighet eller uaktsamhet hos noen som rederiet svarar for” (s. 266 i domen). Enligt min mening är detta ett misstag från domstolens sida. Man har blandat samman begreppen bevisbörda och falsk bevisbörda, jfr resonemanget ovan. Detta misstag återfinns också i ND 1970 s. 247, vartill det ovan refererade rättsfallet hänvisar. Även här uttalar domstolen att skadevållaren har bevisbördan för att man har navigerat försvarligt (s. 255 i domen)

ND 1979 s. 1 är ytterligare ett exempel på detta.

Ett exempel från praxis där man uppfyllt sin bevisbörda är rättsfallet ND 1973 s. 1:

Under US:s manövrering in till kaj så sviktade reverseringen, på så sätt att propellerbladen blev kvar i framförande läge. Genom att motorn rusades vid den avsedda reverseringsmanövern, så fick båten ytterligare fart föröver. US körde på och skadade H och tre andra närliggande fartyg. Utredningen gav vid handen att svikten berodde på metalltrötthet hos en dragstång som ledde till ett brott på denna. Domstolen ansåg inte att skepparen på US borde märkt detta eller annars varit försumlig i sitt underhåll av skeppet. Han kunde inte heller klandras för att han inte manövrerat på ett annat sätt, utan ansågs ha gjort allt vad som kunde krävas för att undvika olyckan. Han hade även uppfyllt sin bevisbörda. Kollisionen berodde på en ren olyckshändelse och ingen var att klandra därför.

Kan man inte visa culpa hos det andra fartyget följer det direkt av SjöL 8:2, att fartygen får bära sin skada. Ett exempel på tillämpning av denna regel ger ND 1957 s. 211, där inte något av de bägge inblandade fartygen kunde styrka att det andra förfarit oaktsamt, och därmed fick bära sin egen skada.

6.7 Särskilt om ansvaret vid bogsering

Den norska sjölagen tar i sin motsvarighet till SjöL 7:1 direkt upp att redaren alltid svarar för bogserbåtar, på samma sätt som för lots. När detta infördes i den norska texten ansåg man det onödigt att göra samma sak i den svenska lagtexten, man ville inte låsa rättstillämpningen genom en uttrycklig reglering.⁹³ Frågan är om det föreligger någon skillnad mellan den svenska och den norska lagtexten. En tolkningsrekommendation är att man skall slopa det så kallade *kommandorekvisitet* (se nedan) och anta att den svenska

⁹³ Jfr Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 38.

lagtexten har precis samma innebörd som den norska.⁹⁴ Man bör alltså se bogseraren som det bogserade fartygets maskineri utanför skrovet; att maskinkraften eller del därav placeras utanför skrovet skall inte kunna leda till juridiskt olika resultat.

En annan tolkning, som får anses som den traditionella, är den där man fäster avgörande vikt vid vem som har *kommandot* över bogseringen. Enligt denna tolkning kan man uppställa följande regler beträffande skada, som uppstår vid bogsering:⁹⁵ Vid kollision mellan bogserbåten och det bogserade fartyget tillämpas de allmänna reglerna beträffande kollisioner. Stöter däremot bogserbåten eller det bogserade fartyget samman med ett tredje fartyg, är bogserbåten ansvarig endast för sina egna fel, men inte för de fel som begåtts av det bogserade fartyget, se bl a rättsfallet ND 1960 s. 5:

Bogserbåten B släpade en obemannad läktare under dåliga siktförhållanden. En kollision inträffade med ett mötande fartyg. Domstolen fann att läktaren borde fört sidolanteror och borde varit bemannad, något som var bogserbåtens befälhavares ansvar. Bogserbåten blev ensamt ansvarig för kollisionen, på grund av dess befälhavares försumlighet.

Emellertid kan det bogserade fartyget bli ansvarigt även för bogserbåtens felaktiga manövrer, *vid det fall att det bogserade fartyget hade kommandot under bogseringen* (detta brukar kallas *kommandorekvisitet*; bogserbåten anses då utföra arbete i fartygets tjänst). Vid kollision med ett tredje fartyg får också det bogserade fartyget, om det självt lidit skada vid bogseringen, finna sig i att bogserbåtens fel beaktas vid uppgörandet med detta tredje fartyg, som om de begåtts av det bogserade fartyget självt. Detta innebär alltså att det bogserade fartyget inte kan kräva större ersättning av det tredje fartyget än som står i proportion till dettas skuld vid kollisionen (i proportion till de sammanlagda felen på de i bogseringen inblandade fartygens sida).

Om en kollision inträffar mellan bogserbåten och det bogserade fartyget, och undersökningen ger vid handen att bägge fartygen varit vårdslösa, så har domstolen fördelat på så sätt att vardera fartyget får bära hälften av skadan, detta enligt nuvarande svenska SjöL 8:1 2 st, se ND 1923 s. 273.

6.8 Särskilt om kollisionsansvaret vid

nödhandlingar

Reglerna i SjöL 8 kapitlet om ansvar vid kollision måste kompletteras med de allmänna reglerna om nödrättsansvar, som inte finns stadgade i

⁹⁴ Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, s. 38.

⁹⁵ Se Beckman, *Handbok i sjö rätt*, s. 212 och där givna hänvisningar.

svensk lag men väl i praxis.⁹⁶ Enligt den regel som utvecklats pliktar skadevållaren att ersätta de förluster som han påför andra för att rädda egna värden. Detta ansvar räknas i princip som ett objektiva ansvar, dvs oberoende av om skadevållaren förfarit vårdslöst eller ej. Ett exempel på användningen av nödrättsansvarsreglerna i kollisionförhållanden ger ND 1949 s. 709:

K slet förtöjningarna i ett kraftigt oväder, och under manövreringen till en ny ankarplats drev det på S, som låg till ankars. K hade försökt att gå för om S trots faran för pådrivning, därför att det hade riskerat att driva på andra uppankrade fartyg eller att stranda om det hade försökt att gå akterom S. K:s uppträdande blev inte ansett som oaktsamt, men K blev likväl ansvarigt för skadorna på S efter reglerna om nödrättsansvar.

Angående nödrättsansvar, se även ND 1955 s. 181:

Vid en resa till Fredrikstad passerade CB en mekanisk verkstad. Skeppet förlorade kontrollen i älvströmmen, och lotsen beordrade därför att ankaret skulle fällas, för att hindra att skeppet drev mot en kaj, detta trots att lotsen visste att det förelåg ankringsförbud i området. När ankaret lossades visade det sig att en strömkabel hade rivits upp från botten. Kabeln var skadad, och skadan ledde till ett kortvarigt kraftavbrott till den mekaniska verkstaden. Domstolen fann det oomtvistat att fällandet av ankaret var en nödhandling och att rederiet därför blev ansvarigt för skada på kabeln. Dessutom ansåg domstolen att rederiet var ansvarigt för det produktionsbortfall som verkstaden fick på grund av kraftbortfallet, mycket på grund av att lotsen borde insett att verkstadens kraftförsörjning var i fara när han trots ankringsförbudet fällde ankaret.

Om ett fartyg blir ansvarigt efter nödvärnsreglerna och det andra har varit oaktsamt, kan det bli tal om att använda reglerna i SjöL 8:1 analogt, se ND 1953 s. 213:

N hade ankrat i ett trångt och strömt farvatten för att inte driva upp på land. Skeppet blev påkört av F och sjönk med utrustning och allt. Ävensom F hade uppvisat ett oförsvarligt uppträdande, fick N reducerad ersättning, därför att skeppet ansågs ha medverkat till skadan genom en nödrättshandling – nämligen genom att ankra på ett annars oberättigat ställe för att inte bli förorsakad skada.

⁹⁶ Se bl.a. NJA 1929 s. 542.

6.9 Skadeobjekt och ersättning

6.9.1 Skadeobjekt

Kollisionsansvaret omfattar endast de fall, där skadan drabbat fartyg, ombordvarande gods eller personer.⁹⁷

Så snart skadeobjektet är något annat, befinner man sig utanför det sjörättsliga kollisionsansvarets ram och måste tillämpa skadeståndsrättens vanliga culpaansvar, sammankopplade med redarens principalansvar enligt Sjöl 7:1. Vanliga hithörande fall är påsegling av kajer, bryggor, slussportar och broar. Även påsegling av fiskeredskap faller utanför det sjörättsliga kollisionsansvaret.

6.9.2 Vad ersätts?

I överensstämmelse med skadeståndsrättens allmänna regler skall endast de adekvata följderna av kollisionen ersättas; inadekvata följder ersätts inte.⁹⁸

De personer som har ett direkt intresse av saken, kan yrka på ersättning inom ramen för begreppet adekvans. I praxis har även tidsbefraktare ansetts ha talan mot den, som varit vållande till en kollision.⁹⁹ Fartygs befälhavare och befäl, vilka var bundna till det förolyckade fartyget på grund av anställningskontrakt har däremot vägrats ersättning för den förlust de lidit, som en följd av att de förlorat sin anställning.¹⁰⁰ En redare, som varit tvungen att sätta ett nytt fartyg i trafik, på grund av att det ursprungliga skadats vid en kollision, har beviljats ersättning för sina omkostnader.¹⁰¹

Vad gäller rena följdskador, så är gränsen svår att dra. Ett exempel på ersättningsbar följdskada ger dock rättsfallet NJA 1945 s. 440 II: på grund av kollision skadades och sjönk en segelbåt på så grunt vatten, att den oskadade masten nådde upp till vattenytan. Påföljande dag skadades emellertid masten av ett timmersläp, som bogserades förbi platsen. Med hänsyn till att segelbåten inte hunnit bärgas och det samband skadan på masten sålunda hade med olyckan i övrigt, ansågs den förste skadevållaren ersättningskyldig även för den senare skadan.

6.9.2.1 Skada på last

Ofta vid en fartygskollision uppstår det skada på den last som befinner sig ombord fartygen. Det ansvar som en redare har för skada som uppstått på last ombord det egna fartyget beror på det ingångna fraktavtalet och de

⁹⁷ Grönfors, "Sjörättens kollisionsansvar", s. 350.

⁹⁸ Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 209, Grönfors, "Sjörättens kollisionsansvar", s. 350f.

⁹⁹ Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 210, ND 1908 s. 183.

¹⁰⁰ Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 210, ND 1908 s. 385.

¹⁰¹ Beckman, *Handbok i sjörätt*, s. 210, ND 1915 s. 5

rättsregler som reglerar detta förhållande – det vill säga först och främst SjöL 13 kapitlet. En annan fråga är det i vilken utsträckning som redaren är ansvarig för skada på det *andra* fartyget.

Om skulden helt och hållet ligger på ett utav fartygen så föreligger inga problem. Detta fartyg får då ansvar för den skada som har uppstått på det andra fartygets last. Om bägge fartygen har en del i skulden så har sjölagen löst problemet på så sätt att SjöL 8:1 tredje stycket pålägger skadevållarna ett ansvar pro rata, dvs att vart och ett av fartygen bara är ansvarigt för den del av ersättningen som följer av dess skuldandel.

Har lasten på fartyg B lidit skada för 100, och fartygen antas ha lika stor skuld (dvs 50/50), kan lastägaren därmed kräva 50 av fartyget A:s redare. Om lastägaren också har krav mot fartyget B:s redare avgörs av fraktavtalet och de rättsregler detta.

Normalt så är antagligen B ansvarsfri, se SjöL 13:26 första stycket nr. 1. Lastägaren får alltså nöja sig med den ersättningen han får från fartyg A.

Pro rata-regeln och det förhållande att lastägaren ofta inte kan framställa något krav mot det fartyg som lasten transporteras med, ställer lastägaren i en svag ställning jämfört med vad som gäller i allmän skadeståndsrätt. Falkanger och Bull menar¹⁰² att den bästa anledning som kan ges för bestämmelsen, är att en regel om solidariskt ansvar skulle föra till komplicerade regressuppgörelser.

6.9.2.2 Skada på person

Vid skada på personer så slår den sociala hänsynen igenom. Om personskada har uppstått och bägge fartygen har varit skyldiga därtill, så blir fartygen solidariskt ansvariga, se SjöL 8:1 tredje stycket. Skadelidande kan alltså välja vem han vill gå på för hela personskadeersättningen. Fartygens skuldgrad får i detta fall bara betydelse i regressuppgörelsen. Regler beträffande detta återfinns i SjöL 8:1 fjärde stycket. Den fastslår så kallad överskottsregress. I detta ligger att det inte uppstår regresskrav förrän en av de skyldiga har täckt en större del av den skadelidandes förlust än vad som faller på hans skuldandel. Har fartygen samma skuld, har därför fartyg A ett regresskrav mot fartyg B först när det har ersatt mer än hälften av den samlade skadan. Andra punkten i 8:1 fjärde stycket gör vissa begränsningar i regressrätten. Det fartyg det söks regress mot kan göra gällande ”samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som hade kunnat åberopas mot den skadelidande enligt denna lag eller en motsvarande främmande lag eller enligt förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen”. Det sista gäller likaväl bara i den utsträckning förbehållet inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13-15 kap.

¹⁰² Falkanger/Bull, *Innføring i sjørett*, s. 182.

7 Litteraturförteckning

Citerad litteratur:

- Rudolf Beckman
Birgitta Blom
Sjur Brækhus
Per Olof Ekelöf
Thor Falkanger
Thor Falkanger/ Hans
Jakob Bull
Kurt Grönfors
Kurt Grönfors
Jan Hellner
Åke Holmbäck
Kjell Å Modéer
Christer Rune
Folke Schmidt
Ditlev Tamm
Hugo Tiberg
- Handbok i sjörätt*, 5 uppl, Helsingfors 1971
Sjölagens bestämmelser om redaransvar,
Stockholm 1985
Rederens Husbondsansvar, Handelshögskolans
i Göteborg skriftserie, nr 2, Göteborg 1953
Karnov 1996/97, Bd 2, 1996, Stockholm
Rättegång IV, 6 uppl, Göteborg 1993
Leie av skib, Oslo 1966
Innføring i sjørett, 4 uppl, Oslo 1995
*Om trafikskadeansvar utanför
kontraktsförhållanden*, Uppsala 1952
"Sjörättens kollisionsansvar", AfS Bd 12
Skadeståndsrätt, 4 uppl, Stockholm 1993
Studier i äldre sjörätt,
Historiska rättskällor, 2 uppl, Stockholm 1997
Rätt till skepp, 2 uppl, Göteborg 1991
Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944
Romersk rätt och europeisk rättsutveckling, 2
uppl, Stockholm 1996
Båtjuridik, Stockholm 1973

Övrig litteratur:

- Helge Klæstad
Axel Møller
Hugo Wikander
- Rederansvaret*, Oslo/Christiania 1920
Erstatningsansvaret ved skibssammenstød, avd
1, Köpenhamn 1914.
Redareansvar och sjöpanträtt, Stockholm 1929

Offentligt tryck:

Prop. 1993/94:195

Periodica:

8 Rättsfallsförteckning

Rättsfall i ND:	Ämne:
ND 1908 s. 183	Ersättningen
ND 1908 s. 385	Ersättningen
ND 1915 s. 5	Begreppen skada och förlust
ND 1921 s. 401	Objektivt ansvar
ND 1923 s. 273	Ansvar vid bogsering
ND 1938 s. 105	Culpabegreppet, tid för överläggning
ND 1945 s. 225	Solidariskt ansvar vid kollision mellan flera fartyg
ND 1949 s. 709	Kollisionsansvar vid nödhandlingar
ND 1952 s. 320	Objektivt ansvar
ND 1953 s. 213	Ansvar vid nödhandlingar
ND 1955 s. 148	Culpabegreppet, utkik
ND 1955 s. 181	Ansvar för lots
ND 1956 s. 235	Culpabegreppet
ND 1956 s. 275	Kollision med annat föremål än fartyg
ND 1956 s. 343	Culpabegreppet
ND 1957 s. 211	Bevisbördan vid olyckshändelse
ND 1957 s. 317	Culpabegreppet, manövreringens betydelse, redaransvar för statsisbrytare
ND 1957 s. 358	Oegentlig kollision
ND 1958 s. 1	Culpabegreppet, trångt farvatten
ND 1958 s. 162	Culpabegreppet, lanternor
ND 1958 s. 445	Culpabegreppet, fart och radar
ND 1958 s. 497	Culpabegreppet, fartens betydelse
ND 1960 s. 242	Culpabegreppet
ND 1960 s. 5	Ansvar vid bogsering
ND 1962 s. 357	Skyldighet att utnyttja radar
ND 1963 s. 318	Teknisk svikt
ND 1963 s. 55	Culpabegreppet, berusning
ND 1963 s. 83	Culpabegreppet, manövreringens betydelse
ND 1967 s. 180	Culpabegreppet, väjningsplikt
ND 1970 s. 304	Culpabegreppet, lanternor
ND 1971 s. 199	Den tidsmässiga begränsningen av en kollision
ND 1971 s. 36	Bevisbördan vid olyckshändelse
ND 1972 s. 235	Ren olyckshändelse
ND 1973 s. 1	Ren olyckshändelse
ND 1973 s. 334	Redarebegreppet
ND 1977 s. 128	Bevisbördan vid olyckshändelse
ND 1978 s. 139	Oegentlig kollision
ND 1978 s. 16	Redarebegreppet
ND 1978 s. 353	Fartygsbegreppet
ND 1979 s. 1	Bevisbördan vid olyckshändelse
ND 1980 s. 261	Bevisbördan vid olyckshändelse
ND 1984 s. 129	Den tidsmässiga begränsningen av en kollision
ND 1984 s. 439	Ansvarsfördelning
ND 1984 s. 85	Solidariskt ansvar vid kollision mellan flera fartyg
ND 1986 s. 15	Fartygsbegreppet, Bevisbördan vid olyckshändelse

ND 1986 s. 79
ND 1990 s. 116
ND 1990 s. 362

Culpabegreppet
Culpabegreppet, olyckshändelse
Culpabegreppet, olyckshändelse

Rättsfall i NJA:

NJA 1925 A 184
NJÄ 1929 s. 542
NJÄ 1934 A 110
NJÄ 1941 s. 32
NJÄ 1945 s. 440 II

Ämne:

Lokala föreskrifter gäller före sjövägsreglerna
Ansvar för nödhandlingar
Lokala föreskrifter gäller före sjövägsreglerna
Cross liability
Begreppen skada och förlust