

**LUNDS UNIVERSITET**  
Juridiska fakulteten  
Examensarbete i försäkringsrätt  
Handledare: Professor Bertil Bengtsson

LUND 980331

# P&I-försäkring - Redarens centrala ansvarsförsäkring

Ann Jensen

# Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>FÖRORD</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>10</b>
4.1	Syfte och metod	10
4.2	Terminologin	10
<b>5</b>	<b>HISTORIK</b>	<b>12</b>
5.1	Återförsäkring	12
<b>6</b>	<b>ALLMÄNNA FRÅGOR</b>	<b>14</b>
<b>6.1</b>	<b>Regleringen av P&amp;I-försäkringar</b>	<b>14</b>
6.1.1	Försäkringsvillkoren	14
6.1.2	Lagreglerna	14
<b>6.2</b>	<b>Tecknandet av försäkringen</b>	<b>14</b>
6.2.1	Försäkringstagarens skyldigheter	14
6.2.1.1	Premiebetalningen	15
6.2.1.2	Upplyningsplikten inkl upplysning om fareökning	16
6.2.1.3	Omsorgsplikten	18
6.2.1.3.1	Säkerhetsföreskrifter	18
6.2.1.3.2	Plikten att ej framkalla försäkringsfallet	20
6.2.1.3.3	Plikten att varsla om försäkringsfallet och vidta räddningsåtgärder	21
6.2.1.3.4	Identifikation	21
6.2.2	Försäkringsgivarens skyldigheter	22
6.2.3	Riskvärdering och premiesättning	23
6.2.3.1	Förskottspremien	24
6.2.3.2	Tillskottspremien	24
<b>6.3</b>	<b>Sambandet med andra försäkringar</b>	<b>25</b>
6.3.1	Kaskoförsäkringen	25
6.3.2	Kaskointresseförsäkringen	26
6.3.3	Krigsförsäkringen	26
<b>7</b>	<b>P&amp;I-FÖRSÄKRINGENS TÄCKNINGSFÄLT</b>	<b>28</b>
<b>7.1</b>	<b>Ansvarsgrunderna</b>	<b>28</b>
7.1.1	Typen av ansvar	28
7.1.2	Kravet på direkt förbindelse och sjöfara	29
7.1.3	Ansvar under Omnibus-klausuler	29

<b>7.2</b>	<b>Ansvarstäckningen</b>	<b>30</b>
7.2.1	Oljeskador och annat utsläppsansvar	30
7.2.2	Ansvar för personskador	32
7.2.3	Kollisionsansvar	32
7.2.4	Ansvaret för lastskador	34
7.2.5	Bärgning	35
7.2.6	Uteblivet bidrag i gemensamt haveri	36
7.2.7	Vrakbortskaffande	36
7.2.8	Övrigt ansvar	37
<b>7.3</b>	<b>Undantag från ansvarstäckningen</b>	<b>38</b>
7.3.1	Deviation	38
7.3.2	Försäkringstagarens egenfel	39
7.3.3	Ansvar för bristande sjövärdighet	41
7.3.4	Ansvar för kontraktsbrott	41
<b>8</b>	<b>ANSVARSBEGRÄNSNINGS-MÖJLIGHETERNA</b>	<b>43</b>
<b>8.1</b>	<b>Globalbegränsningsreglerna</b>	<b>43</b>
8.1.1	Londonkonventionen	43
8.1.2	Globalbegränsningsreglerna i 9 kap sjölagen	44
<b>8.2</b>	<b>Begränsningsreglerna vid befordran av passagerare</b>	<b>47</b>
8.2.1	Atenkonventionen	47
8.2.1.1	1990 års tilläggsprotokoll till Atenkonventionen	47
8.2.2	Begränsningsreglerna i 15 kap sjölagen	47
<b>8.3</b>	<b>Förhållandet mellan begränsnings-reglerna i 9 och 15 kap sjölagen</b>	<b>48</b>
<b>8.4</b>	<b>Andra begränsningsregler i sjölagen</b>	<b>49</b>
<b>8.5</b>	<b>Begränsningsreglernas försäkringsrättsliga betydelse</b>	<b>49</b>
8.5.1	Behovet av att upprätthålla globalbegränsningsreglerna	50
<b>9</b>	<b>PERSONSKADETÄCKNINGEN UNDER P&amp;I-FÖRSÄKRINGEN<sup>52</sup></b>	
<b>9.1</b>	<b>Begreppet personskada</b>	<b>52</b>
9.1.1	Fysiska skador	52
9.1.2	Psykiska skador	53
9.1.3	Ideell skada	53
9.1.4	Förlust av liv	53
9.1.5	Ansvar pga dröjsmål och för personliga tillhörigheter	54
<b>9.2</b>	<b>Grupper av skadelidande</b>	<b>54</b>
9.2.1	Skador som drabbar passagerare	54
9.2.2	Skador som drabbar besättningen och anlitade medhjälpare	55
9.2.2.1	Sjömanslagen (1972:282)	56
9.2.2.2	Trygghetsförsäkring vid arbetsskada	56
9.2.3	Skador som drabbar utomstående personer	57
9.2.3.1	Personskador uppkomna vid en kollision	58
<b>9.3</b>	<b>När börjar och när upphör ansvaret</b>	<b>58</b>
<b>9.4</b>	<b>Medvållande</b>	<b>59</b>
<b>9.5</b>	<b>Avdrag för det som täcks under socialförsäkringar</b>	<b>59</b>

9.6	Skaderegleringen	59
<b>10</b>	<b>SKADELIDANDES RÄTT TILL DIREKT KRAV</b>	<b>62</b>
10.1	Trepartsförhållandet	62
10.2	Frågeställningar	62
10.3	Direkt krav enligt svensk lag	63
10.3.1	Sjöförsäkring, ansvarsförsäkring eller indemnityförsäkring	63
10.3.1.1	Skogholm-fallet	64
10.3.1.2	Sydfjord-fallet	65
10.3.1.3	Degerö-fallet	66
10.3.2	Förutsättningarna för direkt krav	67
10.3.2.1	Direkt krav i frivillig ansvarsförsäkring	68
10.3.2.1.1	Insolvenskravet	68
10.3.2.1.2	Fastställelse av ersättningskravet	69
10.3.2.1.3	Konkursboet betalar inte	70
10.3.2.1.4	Överlåtelse av rätten till försäkringsersättningen	71
10.3.2.2	Direkt krav vid obligatorisk ansvarsförsäkring	71
10.3.3	Vilka invändningar kan försäkringsgivaren göra gällande?	71
10.3.3.1	Ersättningsrättsliga invändningar	72
10.3.3.2	Försäkringsrättsliga invändningar	72
10.3.3.3	Invändningar om kvittning	74
10.3.3.3.1	Kvittning med försäkringsgivarens krav mot den försäkrade	74
10.3.3.3.2	Försäkringsgivarens rätt att kvitta med den försäkrades krav	75
10.3.4	I vilken utsträckning är FAL 95§ tvingande	76
10.3.4.1	Eastholm-fallet	77
10.3.4.2	Sydfjord-fallet	77
10.3.4.3	Degerö-fallet	78
10.3.4.4	Närliggande frågeställning	78
10.3.5	Flera skadelidande	78
10.3.6	FAL 96§	79
10.3.7	Nya FAL	79
10.3.7.1	Lagförslagets konsekvenser vid sjörättsliga direkt krav	80
10.3.7.2	Kritik mot förslaget	81
<b>11</b>	<b>OBLIGATORISK ANSVARFÖRSÄKRING</b>	<b>84</b>
11.1	Frågeställningar	84
11.2	Finns det ett behov av obligatorisk ansvarsförsäkring?	84
11.2.1	Doktrinen om åsikter om behovet av obligatorisk ansvarsförsäkring	85
11.2.2	Konvention eller nationell lag	86
11.2.3	Behovet av att redaren och försäkringsgivaren är underkastade samma regler <sup>87</sup>	87
11.2.4	Ansvarsförsäkring eller olycksfallsförsäkring	88
<b>12</b>	<b>SLUTSATSER</b>	<b>89</b>
<b>13</b>	<b>LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>91</b>
<b>14</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>94</b>

<b>15 RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>	<b>95</b>
<b>16 FÖRSÄKRINGSVILLKORS-FÖRTECKNING</b>	<b>96</b>

# 1 Sammanfattning

P&I-försäkringen är redarens centrala ansvarsförsäkring och denna form av försäkring erbjuds endast av P&I-klubbarna, varvid vi finner en svensk klubb, nämligen Sveriges Ångfartygs Assurans Förening eller som den mera allmänt kallas the Swedish Club. P&I-försäkringen är en försäkring som till sin art är att betrakta både som en ansvarsförsäkring och som en sjöförsäkring. Detta leder till att FALs regler både vad beträffar sjöförsäkringar och ansvarsförsäkringar blir tillämpliga, i allafall i den mån reglerna inte är dispositiva och har avtalats bort i försäkringsvillkoren. Generellt kan man säga att försäkringsvillkoren i stort motsvarar de regler man finner i FAL. Försäkringstagarens skyldigheter, dvs oftast redarens, överensstämmer med de skyldigheter man finner i FAL.

P&I-försäkringen har en del karakteristiska drag i jämförelse med andra försäkringar. Försäkringen täcker i princip allt ansvar som en redare kan pådra sig i samband med driften av ett bestämt identifierat fartyg. I vissa fall utgör P&I-försäkringen en subsidiär försäkring i förhållande till andra av redaren tagna försäkringar. I de fall en skada omfattas av kaskoförsäkringens eller kaskointresseförsäkringens ansvarsfält så har P&I-försäkringen endast det subsidiära ansvaret. Denna betydelse framkommer främst vid kollisionsskador. Ett annat exempel på P&I-försäkringens speciella karaktär är att det inte finns någon bestämd försäkringssumma och försäkringsersättningen kan uppgå till mycket höga belopp. Detta är fallet t ex vid oljeskador eller andra föroreningskador, samt vid stora katastrofer där människoliv gått till spillo. Sjöfartens säregna risker och de stora ansvarsbelopp som kan uppkomma har lett till utvecklandet av olika begränsningsregler för redaren och dessa regler kommer indirekt försäkringsgivaren till godo. Försäkringsgivarens ansvar kommer inte att överstiga begränsningsbeloppets ansvar. Begränsningsreglerna medför en viss förutsebarhet i försäkringstäckningen och möjliggör således en riskspridning. Redaren har dock inte rätt att begränsa sitt ansvar i de fall det rör sig om egenfel, dvs fel av redaren själv eller någon han kan identifieras med. Frågan vilka personer som skall identifieras med redaren är inte helt okomplicerad och som rättsläget är idag så är gränserna inte helt klara.

I de fall rederiet gått i konkurs så kan skadelidande enligt den nuvarande lagstiftningen fortfarande få ersättning för sina skador. De skadelidande har i de fall skadevällaren gått i konkurs rätt att framställa direkt krav mot ansvarsassurandören. Att rätten till direkt krav kan göras gällande även vid P&I-försäkring anses numera ostridigt, då man i ett flertal rättsfall uttalat att stadgandet i FAL 95§ 3 st är tillämplig vid P&I-försäkringar och att stadgandet inte kan avtalas bort till skada för tredje man. Enligt det nuvarande lagsförslaget till en ny försäkringsavtalslag så finner man dock inte en tvingande reglering utan i stället, ett uttryckligt dispositivt stadgande för sjöför-

säkringar. Detta innebär, om lagförslaget i sin nuvarande form antas, att skadelidandes skydd drastiskt minskas vid en jämförelse med nuvarande lagstiftning. Stadgande om rätt till direkt krav vid ansvarsförsäkring kan då avtalas bort i försäkringsvillkoren. Skadelidande kommer således inte att kunna göra direkt krav gällande ens i de fall skadevållaren gått i konkurs.

Utomlands har man börjat diskutera huruvida det finns ett behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring. Genom en sådan försäkring skulle man utöka skadelidandes skydd och de skulle i princip alltid få täckning för sitt krav. Huruvida det verkligen finns ett behov av en sådan försäkring är omdiskuterat. Idag har huvuddelen av fartygen en ansvarsförsäkring och det synes inte finnas klara exempel på att ett behov finns, men å andra sidan ligger det i den internationella utvecklingen att utöka skadelidandes skydd. Traditionellt har dock inte skyddet för skadelidande vid sjörättsliga krav varit lika stort som vid annan transporträttslig lagstiftning. För tillfället avvaktar man en internationellt utredning av IMO beträffande frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring då man eftersträvar internationellt likartade regler.

## 2 Förord

Mitt intresse för sjörätt väcktes när jag för ett år sedan studerade vid det Nordiska Institutet för Sjørätt i Oslo. Det föll sig därför naturligt att mitt examensarbete skulle beröra detta ämnesområde. Mitt beslut att skriva om P&I-försäkring grundar sig på att jag här hade möjligheten att kombinera, i mitt tycke, två intressanta ämnesområden, nämligen sjörätt och försäkringsrätt.

Jag vill här ta tillfället i akt att tacka min handledare Professor Bertil Bengtsson för värdefulla synpunkter och kommentarer.



## 3 Förkortningar

AV	Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor
FAL	Försäkringsavtalslagen (1927:77)
IMO	International Maritime Organization
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NSPL	Norsk sjøforsikringsplan
SDR	Särskilda dragningsrätter eller Special drawing rights
SjöL	Sjölagen (1994:1009)
SjömansL	Sjömanslagen (1973:282)
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SÅAF	Sveriges Ångfartygs Assurans Förening
TFA	Trygghetsförsäkring vid arbetsskada
TfR	Tidskrift for rettsvitenskap

## 4 Inledning

### 4.1 Syfte och metod

Syftet med detta arbete är att belysa vilka frågeställningar som uppkommer vid P&I-försäkring samt att redogöra för P&I-försäkringens karakteristiska drag.

Arbetet inleds med en del som behandlar tecknadets av försäkringen och där beaktas likheter och skillnader med FALs regler. Då försäkringsavtalslagen är föremål för en revidering så kommer även dessa nya bestämmelser att beaktas i den mån de skiljer sig från den nuvarande regleringen. Efter det inledande avsnittet kommer ansvarstäckningen att diskuteras. I denna delen avser arbetet endast att vara en allmän orientering för vad som omfattas av redarens ansvarsförsäkring. De avslutande delarna i arbetet går mera ingående in på regleringen av personskador. Skadelidandes ställning kommer utförligt att diskuteras inte minst beträffande vilken rätt till direkt krav som finns enligt vår nuvarande lagstiftning och vad konsekvenserna av förslaget till en ny FAL blir. Aktuella frågeställningar som obligatorisk ansvarsförsäkring tas upp och diskuteras dock utan anspråk på att vara ett uttömmande forum för alla åsikter som framförts i frågan.

Litteraturen på området är huvudsakligen norsk. Svensk aktuell litteratur rörande P&I-försäkringen beaktas givetvis i den mån sådan finns. En viktig del av informationen utgörs av P&I-försäkringsvillkoren, varvid jag har valt att beakta de tre nordiska klubbarnas villkor, varav två är norska och är svensk. I den mån villkoren avviker från varandra eller från lagregler på området beaktas detta. De tillämpliga rättsfallen finner man främst i Nordiske domme i sjöfartsanliggender. Denna domssamling tar upp nordiska dommar rörande sjöfarten och detta oavsett om målen varit uppe för prövning i högsta instans eller ej.

### 4.2 Terminologin

Innan vi kommer in på själva arbetet kan det vara lämpligt att säga någonting om den terminologi som jag kommer att använda mig utav. Arbetet behandlar redarens centrala ansvarsförsäkring och därmed kommer begreppet redare att användas flitigt. Redare är den person som sätter i gång verksamheten, som leder den och som bär den ekonomiska risken. Begreppet redare bör skiljas från ägare. I de allra flesta fall är redaren och ägaren en och samma person, men det finns tillfällen då de utgörs av två skilda personer,

som t ex vid bare boat-certepartier. Enligt ett sådant certeparti hyr en person endast fartyget och utrustar sedan själv fartyget och anställer besättning. Denna person blir då att beteckna som redare medan den han hyr fartyget utav är fartygets ägare. Anledningen till att man upprätthåller distinktion mellan redare och ägare är att det har betydelse för ansvarsfördelningen om en olycka skulle inträffa.<sup>1</sup>

I mitt arbete utgår jag från att redaren och ägaren är en och samma person om ingenting annat anges.

---

<sup>1</sup> T. Falkanger, H J. Bull, Innføring i sjørett, 1995, s. 110ff

## 5 Historik

P&I-försäkring är redarens centrala ansvarsförsäkring. P&I står för protection and indemnity och det är en relativt ny försäkringsform. Den uppstod i England i slutet av 1850-talet då redarnas ansvar i förhållande till tredje man utvidgades genom praxis och lagstiftning. Redarna kände ett behov av att försäkra sig även mot det utökade ansvaret för personskador, dödsfall och en ¼ av kollisionsansvaret. Detta ledde till bildandet av "Protection-clubs". Efter hand uppstod ett behov av att täcka även det överskjutande kollisionsansvaret och en ny försäkringsklass infördes, den sk Indemnity-klassen.<sup>2</sup>

De klubbar redarna tillsammans byggde upp är speciella då de inte är vinstdrivande utan det karakteristiska för dem är att medlemmarna på en och samma gång är försäkringstagare och försäkringsgivare. Medlemmarna i en P&I-klubb har gått samman för att sprida riskerna. Det förhåller sig dock inte på det sättet att alla risker är spridda på alla medlemmar, utan vissa speciella risker som t ex endast berör fartyg som seglar i vissa farvatten delas av dem som seglar där och inte av hela klubben.

Uppbyggnaden av en organisation på basis av ömsesidighet innebär att man har förtroende för de andra medlemmarna. Klubbens regler bygger därför på att medlemmarna skall iaktta vissa föreskrifter och sk "loss prevention" är ett av klubbens nyckelord. Detta innebär att man genom att utbyta erfarenheter i största möjliga mån skall hindra förluster från att uppstå. Det handlar således om skadeförebyggande åtgärder.

En annan följd av att redarna själva äger klubben är att de väljer sina medlemmar med stor noggrannhet. Det ligger i deras eget intresse att de försäkrade fartygens standard och driftsledning är goda, för på det sättet undviks skador.

### 5.1 Återförsäkring

Alla försäkringar går ut på att sprida riskerna och så även P&I-försäkringarna. Alla P&I-klubbar är slutna till den internationella gruppen av P&I-klubbar. Denna internationella grupp har bl a till uppgift att erbjuda återförsäkring till P&I-klubbarna. Det är genom denna som klubbarna finansierar sitt försäkringsskydd.<sup>3</sup> Återförsäkring innebär att den försäkringsgivare som har tagit på sig att teckna en försäkring, försäkrar delar av den risk han påtagit sig hos en annan försäkringsgivare. Återförsäkring innebär inte

---

<sup>2</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I insurance, 1979, s. 78

<sup>3</sup> L. Delfs, Rules and exceptions, 1992, s. 16f

en rätt för försäkringstagaren att kräva ut sin försäkringsersättning från det återförsäkrade bolaget, utan han har endast en rätt att kräva den direkte assurandören.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> H J. Bull, Hefte i sjøforsikringsrett, 1997, s. 6

## **6 Allmänna frågor**

### **6.1 Regleringen av P&I-försäkringar**

#### **6.1.1 Försäkringsvillkoren**

I Skandinavien finns det tre stycken P&I-klubbar. Dessa utgörs av Skuld och Gard som båda är norska klubbar, dock med kontor även i Sverige och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (SÅAF) med huvudkontor i Göteborg. Klubbarna har sina egna försäkringsvillkor, men de är i mycket stor utsträckning överensstämmande med varandra.

#### **6.1.2 Lagreglerna**

Försäkringsavtalslagen (1927:77) reglerar sjöförsäkringar i 59-76§§. I FAL finner man även andra regler av intresse. Jag avser främst de regler som rör tecknandet av försäkringen. Dessa kommer nedan att jämföras med de regler man finner i de olika klubbarnas villkor. Man skall dock komma ihåg att FAL är dipositiv såvida inte annat anges i lagen (FAL 3§ 1 st). Genom Ds 1993:39 har man lagt fram ett förslag till en ny försäkringsavtalslag. Anledningen till att man vill revidera FAL är att man vill stärka främst konsumenternas skydd. I den mån förslaget till en ny försäkringsavtalslag innehåller andra lösningar än de som finns i den nuvarande FAL kommer jag att ta upp dem.

### **6.2 Tecknandet av försäkringen**

#### **6.2.1 Försäkringstagarens skyldigheter**

Gemensamt för alla försäkringsavtal är att försäkringstagaren har vissa förpliktelser att uppfylla. Dessa är likartade för alla försäkringar. Försäkringstagarens huvudförpliktelse är att betala premien. Försäkringstagaren har även en rad biförpliktelser, t ex en plikt att upplysa försäkringsgivaren om relevanta förhållanden som inverkar på försäkringsgivarens beslut om huruvida han vill åtaga sig att teckna försäkringen. Försäkringstagaren har även

en omsorgsplikt, dvs en plikt att iakttaga omsorg om försäkringsföremålet och om möjligt försöka minimera riskerna för uppkommande av skada.<sup>5</sup>

### 6.2.1.1 Premiebetalningen

Den viktigaste förpliktelsen är att försäkringstagaren betalar premien i tid. Vid utebliven betalning upphör P&I-försäkringen att gälla. Man bör skilja mellan försenad premiebetalning vid försäkringens början och försenad betalning rörande en senare period, dvs vad gäller betalning av tilläggspremien eller förskottspremien (se under 6.2.3.1-2). Den senare är ofta uppdelad i delbetalningar och förseningen kan avse någon av de delbetalningarna.

Vid betalningsförsening vid försäkringens början upphör försäkringen att gälla.<sup>6</sup> En annan konsekvens av förseningen är att P&I-klubbarna oftast förbehåller sig rätten att säga upp försäkringen tre dagar efter det att de har meddelat försäkringstagaren om betalningsförsummelsen.<sup>7</sup> Här kan man se att reglerna i stort överensstämmer med FALs regler. FAL 13§ ger försäkringsgivaren en rätt att säga upp avtalet till upphörande efter tre dagar om premien inte har betalats i rätt tid.<sup>8</sup> Om betalningen av den första premien är försenad kan försäkringsgivaren endast åberopa förseningen vid dröjsmål med betalningen (FAL 14§ 1 st). Om försäkringstagaren betalar direkt när han får betalningsavin så är han skyddad.

Vad gäller förseningar beträffande senare betalningar kan man notera att det endast finns små skillnader mellan de olika klubbarna. Enligt SÅAFs regler kan klubben antingen skriftligen säga upp försäkringen till upphörande efter tre dagar eller så kan den skriftligen påminna försäkringstagaren om förfallodagen och då är klubben fri från ansvar efter sju dagar.<sup>9</sup> Gards och Skulds villkor ger klubben rätt att säga upp avtalet med tre dagars förvarning och detta oavsett om det gäller den första premiebetalningen eller en senare sådan.<sup>10</sup> 14§ 2 st FAL behandlar betalningsdröjsmål beträffande en senare premieperiod. Försäkringsvillkoren kan i de fallen föreskriva att försäkringsgivarens ansvar skall upphöra. Denna bestämmelse kan dock endast åberopas av försäkringsbolaget om det har påmint försäkringstagaren om förseningen och denne sedan dröjt en vecka med betalningen. I denna del överensstämmer således SÅAFs villkor med FALs regler.

---

<sup>5</sup> B. Bengtsson, Försäkringsrätt - några huvudlinjer, 1992, s. 49ff

<sup>6</sup> SÅAF regel 24, Skuld rule 2.12

<sup>7</sup> SÅAF regel 24.2, Gard rule 24.2b

<sup>8</sup> Ds 1993:39, Förslag till försäkringsavtalslag, 5:2 reglerar premiedröjsmål och allmänt kan sägas att regeln är mera fördelaktig för försäkringstagaren än vad FALs regler är. Enligt lagförslaget får uppsägelsen av avtalet verkan först 14 dagar efter det att bolaget har underrettat försäkringstagaren om att premien ej har betalats. Man skall dock komma ihåg att stadgandet är dispositivt vid företagsförsäkringar.

<sup>9</sup> SÅAF regel 24.3

<sup>10</sup> Gard rule 24.2b, Skuld rule 1.8.5a

Konsekvenserna av att försäkringen upphör att gälla kan om oturen är framme bli mycket allvarliga för redaren och kanske inte minst för de skadelidande. Om en olycka skulle inträffa under den tid försäkringen ej gäller pga utebliven premiebetalning så kommer skadelidande i en mycket sämre position än de annars skulle befinna sig i och detta oavsett vad för slags skador som inträffat.<sup>11</sup> Om det uppstår stora skador så kan ansvarstäckningen bli betydande och det är inte säkert att rederiet har möjlighet att betala ersättning. Följderna kan då bli konkurs eller utmätning. Man kan dock tänka sig att en del av ansvaret kommer att täckas genom sjöpanträtten. Sjöpanträtt i fartyg regleras i Sjöl 3:36 och gäller till säkerhet för en fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som bl a avser person- och sakskador som uppkommit i omedelbart samband med driften av fartyget. Det avgörande är således om skadan uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift. Stadgandet torde dock tillämpas restriktivt. I förarbetena uttalade man att personskador på rederikontor eller biljettförsäljningslokaler iland inte omfattades. Dock är det inte nödvändigt att den skadade personen uppehåller sig ombord fartyget vid skadetillfället.<sup>12</sup>

### 6.2.1.2 Upplysningsplikten inkl upplysning om fareökning

Försäkringstagarens upplysningsplikt har den naturliga innebörden att han är skyldig att upplysa om de faktorer som kan inverka på P&I-klubbens beslut om huruvida den vill ingå ett försäkringsavtal med försäkringstagaren. Upplysningsplikten har även betydelse för beräkningen av försäkringstagarens premie. FAL reglerar försäkringstagarens upplysningsplikt vid avtalets ingående i 4-10§§. Reglerna bygger på följande huvudtankar.

1. Enligt FAL 9§ avser upplysningsplikten inte förhållanden som försäkringsgivaren känt till eller borde känna till. Vidare avser upplysningsplikten endast omständigheter som har betydelse för försäkringsgivaren.
2. Vid brott mot upplysningsplikten skall avtalslagens<sup>13</sup> regler rörande ogiltighet tillämpas (FAL 4§).
3. Om försäkringstagaren vid avtalets slutande varken insåg eller borde ha insett att han lämnade felaktiga uppgifter så påverkar det inte försäkringsgivarens ansvar (FAL 5§).
4. Om försäkringstagaren genom vårdslöshet underlåtit att uppgiva en känd omständighet och han insåg eller borde ha insett dess betydelse för försäkringsgivaren så kan han enligt FAL 7§ gå miste om ersättning.
5. Om försäkringstagaren däremot lämnar den felaktiga upplysningen av oaktsamhet så kan bolaget enligt FAL 6§ 1 st ibland bli befriad från sitt

---

<sup>11</sup> Oljeutsläpp står dock i en särställning pga kravet på en obligatorisk försäkring, se avsnitt 7.2.1.

<sup>12</sup> Prop 1973:42, s. 334

<sup>13</sup> Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område



ansvar. Så är fallet om bolaget överhuvudtaget inte skulle ha meddelat försäkringen med vetskap om de rätta förhållandena.

6. Om försäkringsbolaget med vetskap om de rätta förhållandena skulle meddelat försäkring men på andra villkor så tillämpas FAL 6§ 2 och 3 st. Här ger man försäkringsbolaget rätt att välja mellan prorataregeln eller kausalitetsregeln.
  - *Prorataregeln* i FAL 6§ 2 st innebär att försäkringsgivarens ansvar jämkas till vad det hade blivit om han meddelat en försäkring baserad på de korrekta förhållandena.
  - *Kausalitetsregeln* regleras i FAL 6§ 3 st. Enligt denna regel ansvarar försäkringsgivaren endast i den mån försäkringstagaren kan styrka att den felaktiga upplysningen var utan betydelse för försäkringsfallets inträffande och skadans omfattning. Kausalitetsregeln skall om inte annat anges i avtalet tillämpas beträffande sjö- och transportförsäkringar. Kausalitetsregeln är hård vid obetydliga förseelser.<sup>14</sup>

SÅAFs villkor<sup>15</sup> reglerar inte brott mot upplysningsplikten vid avtalets ingående och detta innebär att kausalitetsregeln skall tillämpas i de fallen. Ds 1993:39 har i princip samma regler beträffande upplysningsplikten som FAL. Den väsentligaste skillnaden är att förslaget endast stadgar om prorataregeln och således ej om någon kausalitetsregel. Man skall dock komma ihåg att reglerna är dispositiva vad gäller företagsförsäkringar. Om SÅAF vill att kausalitetsregeln även i framtiden skall tillämpas så kan den intas i försäkringsvillkoren.<sup>16</sup>

Det är dock inte endast vid avtalets ingående som försäkringstagaren har en plikt att upplysa om vissa förhållanden utan denna plikt inträder även i andra situationer. En sådan situation uppstår när fareökning inträder. Med detta avses det förhållandet att någonting inträffar som rubbar de ursprungliga förutsättningarna för avtalet.<sup>17</sup> Det kan t ex röra sig om att fartyget, i strid med vad som uppgivits vid avtalets ingående, seglar i andra farvatten. Något man bör notera är att både byte av fartygets klass och byte av klassifikationssällskap<sup>18</sup> är att anse som en fareökning och således skall man omedelbart underrätta klubben om detta.<sup>19</sup> Anledningen till att man betraktar förändringar i fartygets klass är att det är av yttersta vikt för klubben att fartyget håller en minimnivå vad gäller fartygets standard, utrustning, underhåll, besättningens utbildning etc. Kraven på vad som anses vara godtagbart varierar mellan olika klassificeringssällskap. Det ligger i klubbens eget intresse att det försäkrade fartyget är i gott skick och därför har den förbehållit sig

---

<sup>14</sup> B. Bengtsson, A.a., s. 60

<sup>15</sup> SÅAF regel 10

<sup>16</sup> Ds 1993:39, Förslag till Försäkringsavtalslag, 1:4 3 st, 4:2 2 st

<sup>17</sup> H J. Bull, Hefte i sjöförsäkringsrett, 1997, s. 16

<sup>18</sup> Klassifikationssällskapen ställer krav på fartygets konstruktion, de material som används etc. När fartyget motsvarar sällskapets krav så utställs certifikat, man talar om att fartyget är klassat. För att behålla klassen måste redaren ge sällskapet fullständig information om fartyget och dess användning, såvida det är relevant för klassificeringen.

<sup>19</sup> SÅAF regel 10§ 1a, Gard rule 7-8, Skuld rule 4.1-4.2

rätten att bestämma vilka klassificeringssällskap som är godtagbara. Nämnas bör att det är här problemet med bekvämlighetsflagg uppkommer. Alla länder och klassificeringssällskap har inte samma krav som de i t ex Skandinavien och för ett rederi kan det verka lönsamt att klassificera fartyget i ett annat land.<sup>20</sup>

Vad händer om försäkringstagaren inte informerar P&I-klubben om en fareökning? Både Skulds och Gards villkor<sup>21</sup> talar om att klubben endast ansvarar i den utsträckning försäkringstagaren visar att skadan inte var en följd av fareökningen. Enligt SÅAFs villkor<sup>22</sup> så kan klubben i en sådan situation avvisa eller reducera ersättningsanspråk från försäkringstagaren. Frågan uppkommer då i vilken mån reduktion kan ske. Då ingenting annat är stadgat så gäller FALs regler om fareökning. Bolaget är fri från ansvarighet om det med vetskap om förhållandena inte skulle ha meddelat försäkringen (FAL 45§ 1 st). Om man kan antaga att försäkringsgivaren skulle ha meddelat försäkringen men på andra villkor svarar försäkringsgivaren endast i den mån det visas att farans ökning varit utan betydelse för försäkringsfallets inträffande eller skadans omfattning. Denna regel i FAL 45§ 3 st gäller beträffande sjöförsäkringar och andra transportförsäkringar och precis som beträffande brott mot upplysningsplikten tillämpas här kausalitetsregeln. De regler som FAL har beträffande fareökning harmonierar med dem som Skuld och Gard tillämpar.<sup>23</sup> Bolaget har även enligt FAL 47§ rätt att säga upp avtalet. Om en fareökning inträffat utan försäkringstagarens vilja men han underlåter att informera försäkringsbolaget om det så inträder samma konsekvenser som enligt FAL 45§. Förslaget till en ny försäkringsavtalslag reglerar i 4:3 fareökning. Att notera är att prorataregeln är utsatt i förslaget, men precis som beträffande upplysningsplikten är regeln dispositiv och klubben kan således tillämpa kausalitetsregeln om den vill.

### **6.2.1.3 Omsorgsplikten**

#### **6.2.1.3.1 Säkerhetsföreskrifter**

---

<sup>20</sup> T. Falkanger, H J. Bull, Innføring i sjørett, 1995, s. 29ff

<sup>21</sup> Gard rule 7.2, Skuld rule 4.2.4

<sup>22</sup> SÅAF regel 10§1 3 st

<sup>23</sup> De nordiska ländernas försäkringsavtalslagar är i stort sett överensstämmande med varandra.

I P&I-villkoren finner man särskilda säkerhetsföreskrifter. Dessa går ut på att försäkringstagaren skall eller inte skall använda sig av vissa specifika kontraktsbestämmelser vid ingående av avtal med tredje man.<sup>24</sup> Det kan t ex finnas krav på att försäkringstagaren, i så stor utsträckning som möjligt enligt gällande lag, skall friskriva sig från ansvar inför passagerarna. Det är också vanligt att bolaget uppställer krav på att försäkringstagaren i sina fraktavtal intar en sk ”*New Jason Clause*”. Denna klausul får betydelse i de fall ett gemensamt haveri inträffar. Med gemensamt haveri avses skada som avsiktligt tillfogas fartyg eller last för att rädda dem från en gemensam fara. En gemensam haveriuppgörelse har till syfte att fördela de förluster som uppkommit till följd av räddningsåtgärden på fartyget, lasten och frakten i förhållande till deras värde. Med en ”*New Jason Clause*” i konossementet eller certepartiet<sup>25</sup> har redaren rätt att kräva en gemensam haveriuppgörelse även om det från fartygets sida föreligger fel eller försummelse. En sådan rätt föreligger inte enligt amerikansk rätt och genom att inta klausulen försäkras sig redaren om att en gemensam haveriuppgörelse kan komma till stånd även om hans fartyg varit vållande.<sup>26</sup>

Det är även vanligt att inta sk ”*Both to Blame Collision Clause*” i konossement och certepartier i internationell fart. Denna klausul har tillkommit i ett försök att undgå det indirekta kollisionsansvar som redare kan bli utsatta för enligt amerikansk lagstiftning. Amerikansk rätt stadgar nämligen, i motsats till vår egen lagstiftning, solidariskt ansvar beträffande lastskador för de vid kollisionen inblandade fartygen om dessa varit vållande.

Om fartyg A och B kolliderar så kan lastägaren på fartyg B kräva antingen fartyg A eller B på hela beloppet. Reglerna om transportansvar<sup>27</sup> innebär att fartyg B kan vara fri från ansvar inför lastägaren om han kan exculpera sig och om så inte är fallet föreligger i alla fall en rätt till ansvarsbegränsning. Detta innebär att fartyg A kommer att få betala lastägaren. Då det rör sig om solidariskt ansvar så har fartyg A en rätt att söka regress av fartyg B för dess andel. I en sådan regressuppgörelse kan fartyg B inte enligt amerikansk rätt åberopa de transporträttsliga reglerna och således kan fartyg B inte dra nytta av det skydd reglerna ger. Detta leder till den paradoxala konsekvensen att det från fartyg Bs synvinkel hade varit bättre om det ensamt blivit ansvarig för kollisionen, eftersom det då hade fått åberopa de transporträttsliga reg-

---

<sup>24</sup> SÅAF regel 10§2 1 st punkt a

<sup>25</sup> Konossement är ett av bortfraktaren (den som åtagit sig att forsla godset och är i de allra flesta fall redare) utfärdat dokument som innefattar ett erkännande att gods av viss art och mängd mottagits för befördran och som innehåller en föreskrift att godset endast utlämnas mot att handlingen återställs. Certeparti är ett skriftligt avtal mellan redare och befraktare (den som har gods att forsla), där redaren ställer sitt fartyg eller ett visst utrymme av fartyget till förfogande av transport av gods.

<sup>26</sup> T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 417ff och H J. Bull, A.a., s. 21

<sup>27</sup> Jag avser här de regler som behandlar transportörens skadeståndsansvar, dvs SjöL 13:25 - 13:28. Transportören har en rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med SjöL 13:30 -13:33. Dessa regler bygger på Haag-konventionen från 1924 med de ändringar man vidtog genom Visby-protokollet 1968.

lerna. I ett försök att undgå konsekvenserna av den amerikanska lagstiftningen så stadgar en ”Both to Blame Collision Clause” att lastägaren skall svara för det regressansvar som fartyget kan pådragas i samband med skador på lasten.

Klausulen har dock satts åt sidan av den amerikanska högsta domstolen i **Esso Belgium-fallet**.<sup>28</sup> Enligt domstolen var det utan betydelse att lagstiftningen underminerade de transporträttsliga reglerna. Trots detta så fortsätter man att inta klausulen i fraktavtal. Den kan komma att godkännas av länder med lagstiftning liknande den amerikanska och den kan även få betydelse i de fall kollisionsuppgörelsen skett i enlighet med amerikanska regler men regressuppgörelsen sker i något annat land.<sup>29</sup>

Av FAL 51§ följer att om en föreskrift, vars iakttagande är ägnat att förebygga eller begränsa skada, åsidosätts så är försäkringsgivaren endast ersättningskyldig i den mån skadan skulle ha inträffat även om föreskriften blivit iakttagen.<sup>30</sup> Detta överensstämmer med SÅAFs regel i 10§ 2 st då det av den följer att P&I-klubbens ansvarighet inte omfattar ansvar, kostnader eller utgifter som kunde ha undvikits om försäkringstagaren iakttagit de sedvanliga avtalsvillkoren.

### 6.2.1.3.2 Plikten att ej framkalla försäkringsfallet

Det kan uppkomma situationer då en försäkringstagare själv framkallar försäkringsfallet. Framkallandet kan vara antingen uppsåtligt eller vårdslöst. Dessa situationer är givetvis undantagna från försäkringsskyddet. Genom att undanta dessa situationer från täckningsområdet så minimerar man risken för moral hazard, dvs man ger incitament till försäkringstagaren att det lönar sig att uppträda aktsamt och det minskar frestelsen att själv på ett eller annat sätt framkalla en riskabel situation. Det är i detta sammanhang frågor om försäkringsbedrägerier uppkommer, men de skall ej behandlas i detta arbete.

Det är vanligt att man undantar försäkringsfall som framkallas uppsåtligt eller av grov vårdslöshet. ”Normal vårdslöshet” undantas inte i SÅAFs villkor. SÅAFs och Skulds regler överensstämmer med dem man finner i FAL 18, 20§§. I FAL är försäkringsgivaren fri från ansvarighet om försäkringsfallet framkallats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Gards villkor undantar medvetna handlingar eller medveten underlåtenhet i de fall försäkringstagaren insåg att en skada sannolikt skulle inträffa.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> 1952 AMC 659

<sup>29</sup> T. Falkanger, H J. Bull, A.a, s. 182f

<sup>30</sup> Jfr Ds 1993:39, 4:6 som stadgar att ersättningen kan nedsättas efter vad som är skäligt om försäkringstagaren har försummat att följa en säkerhetsföreskrift.

<sup>31</sup> SÅAF regel 11§1, Gard rule 72, Skuld rule 22.2.1

Förslaget till ny försäkringsavtalslag (Ds 1993:39) stadgar i 4:5 undantag från försäkringsskyddet vad gäller uppsåtliga handlingar och nedsättning av försäkringsersättningen efter skälighet vid grov vårdslöshet. Dock sägs det i 4:9 3 st att 4:5 2 st, dvs stadgandet som avser framkallande av försäkringsfall genom grov vårdslöshet, inte skall tillämpas vid ansvarsförsäkring. P&I-försäkringen är en ansvarsförsäkring men även en sjöförsäkring.<sup>32</sup> Enligt 1:4 2 st så är försäkringsvillkor vid ansvarsförsäkring utan verkan om de till nackdel för den skadelidande avviker från 4:9 3 st. Enligt paragrafens 3 st så gäller dock inte stadgandet vid sjöförsäkring och här under torde P&I-försäkringen falla. Detta innebär att P&I-klubbarna har rätt att sätta ned ersättningen om försäkringsfallet framkallats genom grov vårdslöshet och det innebär också att de kan ställa upp andra strängare regler för försäkringstagaren beträffande följderna av att han framkallat försäkringsfallet.

#### **6.2.1.3.3 Plikten att varsla om försäkringsfallet och vidta räddningsåtgärder**

Så fort ett försäkringsfall inträffat har försäkringstagaren en plikt att snarast möjligt underrätta assurandören om det. När assurandören fått vetskap om försäkringsfallet så kan han vidta lämpliga åtgärder, t ex sända skadereglerare direkt ut till olycksplatsen för att utreda vad som har inträffat.

Försäkringstagaren har även en skyldighet att vidta de åtgärder han kan för att minimera skadan. Dessa åtgärder kallas räddningsåtgärder. De kostnader den försäkrade pådrar sig genom att vidta åtgärderna bekostas av assurandören. Det ligger i försäkringsgivarens intresse att åtgärder av det här slaget blir vidtagna, eftersom de kan leda till att den sammanlagda förlusten minskas, vilket i slutänden gynnar assurandören. Om försäkringstagaren åsidosätter dessa förpliktelser så kan assurandören avvisa eller reducera kraven på ersättning.<sup>33</sup> Detta överensstämmer med FAL 21 och 22§§ där det regleras vad försäkringstagaren måste iakttaga om han vill framställa anspråk pga inträffat försäkringsfall.

#### **6.2.1.3.4 Identifikation**

En väsentlig fråga är vem försäkringstagaren kan identifieras med. Är det endast försäkringstagarens egna uppsåtliga eller grovt vårdslösa handlingar som leder till bortfallandet av försäkringen eller finns det personer vars handlingar identifieras med försäkringstagarens? P&I-villkoren beskriver,

---

<sup>32</sup> Begreppet sjöförsäkring diskuteras i avsnitt 10.3.1.

<sup>33</sup> SÅAF regel 10§4, Gard rule 82.1, Skuld rule 27.1. Jfr Ds 1993:39, 4:7 som stadgar om räddningplikten. Stadgandet skiljer sig dock inte väsentligt från FALs reglering.

med lite olika formuleringar, vem som skall anses vara försäkringstagare. Enligt SÅAFs regler är ägare, redare eller befraktare, antingen denne är fysisk eller juridisk person, till vars förmån klubben utfärdat försäkringspolis samt den som i försäkringspolisen angivits som gemensamt försäkrad att anse som försäkringstagare.<sup>34</sup> Det är relativt vanligt att försäkringstagaren är en juridisk person som t ex ett aktiebolag. Frågan uppkommer då vem som kan identifieras med försäkringstagaren. Klart är att handlingar av styrelsen, VDn och vice VDn kommer att beaktas. Generellt kan man även säga att man med försäkringstagaren identifierar de personer som har beslutsbefogenheter rörande fartygets konstruktion, underhåll och drift. Detta kommer att omfatta cheferna för de operativa och tekniska avdelningarna. Man måste givetvis ta hänsyn till företags organisationsform när man slutgiltigt tar ställning till identifikationsfrågan.<sup>35</sup>

Vad säger FAL om frågeställningen om huruvida skadevållaren och den försäkrade skall identifieras? Det är endast i ett fall som FAL uttryckligen ger svar på frågan och det är genom 85§, där det stadgas att den försäkrade vid brandförsäkring identifieras med sin make, såvida de inte separerat eller är skilda. Avgörande i detta fall är således den intressegemenskap som finns mellan makar. Skall man alltid som en utgångspunkt identifiera dem mellan vilka det finns en intressegemenskap? Denna faktor är inte utslagsgivande. Det har framförts två olika synpunkter på problematiken där man antingen betonar försäkringsmässiga överväganden eller preventionssynpunkter och moraliska överväganden. Betoningen av försäkringsmässiga hänsyn leder till att försäkringsbolaget kommer att identifiera varje person inom försäkringstagarens krets som är närmare berörd med den försäkrade egendomen. Om man istället förespråkar preventionssynpunkten så skulle identifikation inte ske i någon större utsträckning, utan endast eventuellt drabba vissa representanter för försäkringstagaren. Detta problem har ännu inte lösts i rättspraxis.<sup>36</sup>

Ds 1993:39 reglerar i 4:8 utförligare frågan om identifikation än vad FAL gör. Stadgandet tillåter att man i försäkringsvillkoren anger vems handlande som kan likställas med försäkringstagarens vid framkallande av försäkringsfallet, brott mot säkerhetsföreskrifter och brott mot räddningsplikten. Beträffande företagsförsäkringar kommer det att röra sig om anställda och andra medhjälpare till den försäkrade.

## 6.2.2 Försäkringsgivarens skyldigheter

Det finns inte lika många regleringar vad gäller de skyldigheter som en försäkringsgivare har gentemot försäkringstagaren. Den väsentligaste skyldig-

---

<sup>34</sup> SÅAF regel 1, Gard rule 1, Skuld rule 1.1- 1.2

<sup>35</sup> L. Delfs, Rules and exceptions, 1992, s. 268

<sup>36</sup> B. Bengtsson, A.a., s. 74f

heten är givetvis att utbetala försäkringsersättning i de fall försäkringstagaren är berättigad till den.<sup>37</sup>

### 6.2.3 Riskvärdering och premiesättning

Försäkringstagarens viktigaste förpliktelse är, som tidigare nämnts, att betala premien. Då klubbarna bygger på principen om ömsesidighet och således inte drivs i vinstsyfte så är premiens funktion att täcka utgifter för skada, återförsäkring och administration.<sup>38</sup>

Frågan som uppkommer är hur man skall fastställa denna premie. Om man jämför P&I-försäkringen med t ex kasko- eller varuförsäkringen så framträder en väsentlig skillnad. Kaskoförsäkringens form<sup>39</sup> medför att det ekonomiska ansvaret lättare kan fastställas och således kan man beräkna premiens storlek mera exakt. P&I-försäkringen präglas av osäkerhet beträffande de belopp ansvarsassurandören kan krävas på.<sup>40</sup> Den naturliga utgångspunkten för försäkringsgivaren är att försöka fastställa vilken risk som är förknippad med försäkrandet av fartyget. Det är en rad olika faktorer som kommer att inverka på riskvärderingen. Dessa är bl a:

1. Huruvida redaren har andra försäkringar som t ex kaskoförsäkringen, och deras omfång.
2. Huruvida medlemmen har möjlighet att dra av vissa kostnader från andra försäkringar, som kan leda till en motsvarande ökning av klubbens ansvar.
3. Man undersöker om skyddet kommer att inkludera ansvaret för personskador, lastskador och skador på besättningen.
4. Besättningens nationalitet är av vikt, främst då man vill göra en bedömning av den nationella rättens socialförsäkringsskydd. Ansvaret för arbetsskador eller liknande kan även vara reglerat i speciella kontrakt och klubben vill veta om sådana finns.
5. Fartygets art, klass, ålder, storlek och flaggstat är viktiga faktorer vid fastställandet av premien.
6. Vilka farvatten fartyget skall segla i och vilken sorts ”trade” som fartyget bedriver är mycket viktiga faktorer. Här beaktar man t ex om fartyget är inriktat på passagerartrafik eller lasttrafik, vilka rutter det skall segla och inom vilka geografiska områden. Vissa områden är utsatta för större risker än andra. Det finns t ex farvatten som betraktas som krigszoner (i utsträckt bemärkelse) eller där risken för skador pga isbildning är stor.
7. Hur fartyget drivs är en annan viktig aspekt. Här beaktas bl a vilken utbildning besättningen har och fartygets kontinuerliga underhåll.

---

<sup>37</sup> B. Bengtsson, A.a., s. 12

<sup>38</sup> G-F. Mustelin, Några praktiska synpunkter på handelsfartygs försäkringar, 1985, s. 38

<sup>39</sup> Kaskoförsäkringen behandlas i avsnitt 6.3.1.

<sup>40</sup> C. Hill, B. Robertson, S J. Hazelwood, Practical guides - Introduction to P&I, 1996, s. 29

8. Man undersöker om fartyget under den senaste 4-5 års perioden varit olycksdrabbat. För det fall att ansvarsförsäkringen under den perioden fallit ut så kan detta vara en grund till att höja premien.<sup>41</sup>

Man bör notera att när försäkringstagaren för första gången tecknar försäkringen så kommer prövningen att bli mycket omfattande och således innehålla de moment jag här har beskrivit. I de fall det är fråga om en förlängning av försäkringen, vilket oftast sker efter ett år, så beräknas premien med tyngdpunkt på tidigare olyckstillfällen. Det är det man kallar ”*experience rating*”.<sup>42</sup>

### 6.2.3.1 Förskottspremien

Premien kan indelas i två olika slags premier nämligen förskottspremie och tillskottspremie. Förskottspremien räknas ut på grundval av den risk fartyget anses ha. Det kan vara svårt att helt korrekt beräkna vilken risk fartyget har. En för låg premie leder till att de övriga medlemmarna i klubben kommer att ersätta en del av den aktuella försäkringstagarens risker, medan i sin tur en för hög premie leder till att försäkringstagaren ersätter andras risker.

Denna otillfredsställande situation kan man dock råda bot på det kommande året då försäkringen förnyas. Vid den tidpunkten har man mer kännedom om precis det aktuella fartygets risker.

Förskottspremien är således, som kan förstås av namnet, en premie som fastställs i början av ett försäkringsår. Tidpunkten för betalningen är oftast uppdelad i två eller flera delbetalningar under försäkringsåret. Detta beror på vilken klubb man ansluter sig till.<sup>43 44</sup>

### 6.2.3.2 Tillskottspremien

Förskottspremien är en preliminär premie i det att försäkringstagaren kan få betala ett tillägg till den. Detta tillägg kan utgå antingen under eller efter det aktuella försäkringsåret. En förutsättning är dock att man inte har förklarat räkenskapsåret som avslutat.

---

<sup>41</sup> C. Hill, B. Robertson, S J. Hazelwood, A.a., s. 36

<sup>42</sup> A. Cleve, Rederiforsikring, 1993, s. 167

<sup>43</sup> L. Delfs, A.a., s. 323f

<sup>44</sup> SÅAF regel 21, Gard rule 20



Man kan fråga sig vilken funktion en tillskottspremie av aktuellt slag fyller. Man har ju redan värderat risken en gång och det kan verka orättfärdigt mot försäkringstagaren att han senare skall komma att drabbas av ytterligare utgifter. Förklaringen är att man vid försäkringsårets början inte kan fastslå det slutliga resultatet. När räkenskapsåret sammanställs kan den situationen uppstå att klubben behöver mer pengar för att täcka förväntade och fastslagna ansvarskostnader. Tillskottspremien beräknas pro rata<sup>45</sup> på debiterad nettopremie dvs av förskottspremien.<sup>46</sup>

## 6.3 Sambandet med andra försäkringar

P&I-försäkringen är som nämnts redarens centrala ansvarsförsäkring. Men vilket samband har denna försäkring med andra av redaren tecknade försäkringar?

### 6.3.1 Kaskoförsäkringen

Kaskoförsäkringen är i första hand en sakförsäkring dvs den täcker skador på fartyget men omfattar även ersättning för skador utanför det egna fartyget. Här kan t ex nämnas ersättning för skador på motpartens fartyg och last.

Kaskoförsäkringen har ett element av ansvarsförsäkring i sig, i det att försäkringen täcker kollisionsansvaret. Med detta avses det ansvar för skador som kan uppkomma pga en kollision. Man kan diskutera huruvida det kan uppstå konflikter mellan kaskoförsäkringen och P&I-försäkringen. P&I-försäkringen täcker det överskjutande kollisionsansvaret, dvs den är subsidiär i förhållande till kaskoförsäkringen och täcker det ansvar som ej täcks av kaskoförsäkringen. Främst kommer det att röra sig om täckning av personskador och oljeutsläpp, eftersom detta aldrig omfattas av kaskoförsäkringen.

Förhållandet mellan kaskoförsäkringen och P&I-försäkringen är uppbyggt på så sätt att man från P&I-försäkringens farefält undantar det ansvar som täcks av kaskoförsäkringen. Klubbarna utformar sina försäkringsvillkor som komplement till en viss kaskoförsäkring. Skuld och Gard utformar sina villkor efter Norsk sjöförsäkringsplan (NSPL), SÅAF efter de Allmänna Svenska Kasko Försäkringsvillkoren (AV). Man kan fråga sig om det kan uppstå någon form av diskrepans mellan de båda försäkringarnas täckningsfält med den följd att redaren blir utan skydd? Denna risk finns i de fall försäkringstagaren har valt att teckna P&I-försäkringen hos en klubb vars villkor ej

---

<sup>45</sup> Med att premien beräknas pro rata avses det faktum att tillskottspremien beräknas i förhållande till det belopp som försäkringstagaren har betalat i förskottspremie.

<sup>46</sup> L. Delfs, A.a., s. 331

är anpassade till de kaskoförsäkringsvillkor redaren har. Detta scenario kan man kanske främst tänka sig om försäkringstagaren har en engelsk kaskoförsäkring och en skandinavisk P&I-försäkring.<sup>47</sup>

I de skandinaviska klubbarna har man försökt minimera uppkomsten av en diskrepans mellan kasko- och P&I-försäkringen. Detta har man gjort genom att i villkoren föreskriva att man undantar ansvar, kostnader och utgifter som skulle ha ersatts under kaskoförsäkringen om det försäkrade fartyget haft full försäkring under kaskoförsäkringsvillkor som godkänts av klubben. Den kaskoförsäkring fartyget har skall således vara godkänd av klubben eller så skall kaskoförsäkringen vara tagen på ”standard terms”.<sup>48</sup>

### 6.3.2 Kaskointresseförsäkringen

Kaskointresseförsäkringen är först och främst en sakskadeförsäkring. Denna försäkring kan ses som en tilläggsförsäkring i förhållande till kaskoförsäkringen. Försäkringen inträder först när fartyget har gått helt förlorat och den täcker den del av fartygets förmögenhetsvärde som inte täcks av kaskoförsäkringen. Att beloppet inte täcks under kaskoförsäkringen har sin grund i att fartyget varit undertaxerat. I praktiken har det dock förekommit att försäkringen utbetalats även i de fall där kaskoförsäkringen täckt fartygets hela förmögenhetsvärde.<sup>49</sup>

Kaskointresseförsäkringen har även ett moment av ansvarsförsäkring i sig, i det att den kommer att täcka det överskjutande kollisionsansvaret upp till försäkringssumman. Som vi senare skall se så täcker P&I-försäkringen även överskjutande kollisionsansvar och frågan uppkommer då vilket förhållande dessa båda försäkringar har sinsemellan. Kaskointresseförsäkringen kommer att lyfta av en del av P&I-försäkringens ansvar i det att P&I-försäkringsgivaren endast kommer att ansvara för den del av det överskjutande kollisionsansvaret som överstiger både kaskoförsäkringens och kaskointresseförsäkringens ansvarsbelopp.<sup>50</sup>

### 6.3.3 Krigsförsäkringen

Krigsförsäkringen innehar en speciell position i det att försäkringen omfattar olika förluster och skador, som normalt sett täcks av många olika försäk-

---

<sup>47</sup> M. Tullberg, Fördelning av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P&I-försäkring, 1984, s. 157f

<sup>48</sup> SÅAF regel 11§6, Gard rule 35, Skuld rule 8.3.1

<sup>49</sup> H J. Bull, A.a., s. 45f

<sup>50</sup> H J. Bull, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, 1988, s. 93f

ringstyper. Det karakteristiska för krigsförsäkringen är att den kan sägas vara både kaskoförsäkring, kaskointressförsäkring och P&I-försäkring.

Vad är det för slags skador och ansvar som omfattas av en krigsförsäkring och vad är orsaken till att man har separerat krigsförsäkringen från de andra försäkringarna? Det rör sig om skador eller ansvar som uppkommit genom krig eller krigsliknande händelser. Krig får betraktas som en extraordinär händelse där man måste beakta både privata och nationella intressen. Om ett krig skulle utbryta som involverar någon eller några av stormakterna eller flaggstaten så upphör krigsförsäkringen att gälla. Anledningen till detta är att ansvaret för flaggstatens fartyg i en sådan situation automatiskt övergår till den nationella administrationen.

Krigsförsäkringen gäller i princip över hela världen, men vissa områden anses som större risker än andra och därför exkluderas de. Man kan fortfarande försäkra sig inom dessa områden men då blir premien högre.

Villkoren regleras i Svenska Krigsförsäkringsvillkor för Fartyg och de täcker bl a fysiska skador på fartyget uppkomna pga

- krig
- inbördeskrig, revolution, civila oroligheter
- arrestering (pga krig)
- minor, torpeder mm
- strejker
- terrorister
- konfiskation

De svenska krigsförsäkringsvillkoren omfattar även ersättning för ansvar, dock med undantag för besättningsansvar.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> C. Lindh, Redarens försäkringar, 1997, s. 8.2.1-8.2.3

# 7 P&I-försäkringens täckningsfält

## 7.1 Ansvarsgrunderna

Först och främst vill jag poängtera att P&I-försäkringen inte är en allmän ansvarsförsäkring utan försäkringen omfattar endast det ansvar som uttrycks i P&I- klubbens villkor.

### 7.1.1 Typen av ansvar

Vad är det för slags ansvar som P&I-försäkringen täcker? Det första kravet för att täckning skall ske är att ansvaret är lagligt. Med detta avses att det skall finnas en personlig skyldighet för försäkringstagaren att betala den skadelidande. Om betalning ej sker så finns det möjlighet att tvångsmässigt kräva betalning. Försäkringen omfattar även den typ av ansvar som man kan beteckna som ansvar *in rem*. Härmed avses ansvar som endast kan utkrävas i förhållande till vissa av försäkringstagarens tillgångar. De vanligaste fallen är att den skadelidande kan kräva täckning i fartyget och frakten.

Ansvaret täcks oberoende av under vilket lands lag det uppkommit. Försäkringen täcker utomobligatoriskt skadeståndsansvar, skadestånd under en specifik lag och skadestånd pga kontraktsbrott. I många fall är dock ansvar pga kontraktsbrott undantaget, vilket utförligare diskuteras under avsnitt 7.3.3.

Vilka anledningar kan det finnas till att ett ansvar uppkommer? Man kan skilja mellan följande:

1. Ansvar för försäkringstagarens vållande  
Här avses culpösa handlingar av försäkringstagaren som lett till ansvarets uppkomst.
2. Ansvar för fel eller försummelse av försäkringstagarens anställda  
Försäkringstagaren har ett principalansvar för sin arbetstagare, vilket innebär att arbetsgivaren ansvarar för arbetstagarnas handlingar.
3. Strikt ansvar

I vissa fall kan försäkringstagaren bli ansvarig trots att han eller någon han svarar för inte varit vållande.<sup>52</sup>

### 7.1.2 Kravet på direkt förbindelse och sjöfara

Det finns vissa förutsättningar för att ansvaret skall omfattas av P&I-försäkringen. En av dessa är att ansvaret skall ha uppstått i direkt förbindelse med driften av fartyget. I detta uttryck ligger en kausalitetsregel. Försäkringen ersätter endast det ansvar som hänför sig till fartygets drift. Man skall dock inte förstå kravet så att försäkringen endast omfattar ansvar för skador som uppkommit ombord fartyget. Kravet på "direkt förbindelse" kan vara uppfyllt även om skadan inte uppkommit ombord fartyget. Ett praktiskt exempel är att ansvar som uppkommit i samband med lastnings- respektive lossningsarbete omfattas.<sup>53 54</sup>

Man talar ibland om att P&I-försäkringen endast utfaller om ansvaret uppkommit pga sjöfara. Vad som innefattas av begreppet sjöfara uttrycks inte direkt i försäkringsvillkoren. Begreppet sjöfara är snarast en samlingsbeteckning för de ansvarsförutsättningar som måste vara uppfyllda, för att försäkringen skall utbetalas. Anledningen till att man överhuvudtaget diskuterar sjöfara som ett begrepp är att den utgör en motpol till krigsfara. Jag har tidigare under avsnitt 6.3.3 redogjort för möjligheten att teckna en krigsförsäkring. En sådan försäkring täcker just krigsfara, dvs de skador och det ansvar som uppkommer under krig eller krigsliknande situationer.<sup>55</sup> De risker som således inte är att betrakta som krigsrisker faller in under sjöfara och täcks således av P&I-försäkringen, om de andra ansvarsförutsättningarna är uppfyllda.

### 7.1.3 Ansvar under Omnibus-klausuler

Ett specifikt drag i P&I-försäkringen är att den ibland ersätter ett ansvar eller en förlust som inte omfattas av försäkringens täckningsfält. Det är genom Omnibus-klausulen som denna möjlighet uppkommer. Klausulen finns inte bland försäkringsvillkoren utan den är i stället upptagen i de regler som reglerar klubbens olika organs uppgifter. Det är upp till styrelsen att bestämma i vilka fall klubben skall ersätta ansvar, förluster, kostnader eller utgifter utöver det som följer av försäkringsvillkoren.<sup>56</sup> Ersättning kan äga

---

<sup>52</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I insurance, 1979, s. 116f

<sup>53</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 115f

<sup>54</sup> SÅAF regel 2§2 st, Gard rule 2.4a, Skuld rule 5.1

<sup>55</sup> SÅAF regel 11§5, Gard rule 58, Skuld rule 5.2.1

<sup>56</sup> Gards lover paragraf 6.3.b, Skulds lover 1.9.8.

rum om styrelsen anser att det utifrån klubbens ändamål är naturligt och önskvärt.

Omnibus-klausulen utgör en säkerhetsventil i syfte att undvika uppenbara orimligheter och den tillämpas endast i extraordinära fall. Det är viktigt att betona att det endast är styrelsen som kan besluta om att ersättningen under klausulen skall utgå och försäkringstagaren kan inte påverka beslutet på något sätt. Försäkringstagaren har inte heller någon möjlighet att lagligt kräva utbetalning under Omnibus-klausulen.<sup>57</sup>

## **7.2 Ansvarstäckningen**

P&I-försäkringen omfattar i princip allt ansvar en redare kan utsättas för. Fartygets funktion kommer givetvis att spela en stor roll vad beträffar frågan om vilken täckning precis det aktuella fartyget är i behov av. Det förefaller naturligt att t ex passagerarfartyg inte behöver en ansvarsförsäkring för oljeutsläpp. Nedan kommer att redogöras för vad för slags ansvar som omfattas av försäkringen.

### **7.2.1 Oljeskador och annat utsläppsansvar**

Det är först under de senaste decennierna som man uppmärksammat oljeutsläpp och de skador utsläppen orsakar på miljön. Torrey Canyon-olyckan 1967, då 120 000 ton olja läckte ut och orsakade stora skador på den engelska och franska kusten, kan ses som inledningen till vår nuvarande lagstiftning rörande oljeutsläpp. Som en följd av olyckan insåg man att de ansvarsbelopp som fanns var för låga, eftersom de inte täckte de förluster och utgifter som kunde uppkomma vid ett stort oljeutsläpp.

Genom ansvarskonventionen 1969 så pålade man ägare av fartyg som transporterade olja som last i bulk ett strikt ansvar. Ansvaret kunde begränsas men ansvarsbeloppen höjdes. Konventionen definierade fartygsägarna som ansvarssubjekt, men man ansåg det önskvärt att även lastägarna skulle bära en del av ansvaret och detta ledde till fondkonventionen 1971. Enligt denna skulle man etablera en internationell ersättningsfond som skulle ersätta skadelidande utöver det som följde av ansvarskonventionen och den skulle även överta en del av ägarnas ansvar.

Det inrättades två frivilliga ersättningsordningar avsedda att gälla fram till dess ansvarskonventionen och fondkonventionen ratificerades. Det var

---

<sup>57</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 120f

TOVALOP för ansvarskonventionens del och CRISTAL för fondkonventionens del. Från början var det meningen att dessa frivilliga ersättningsordningar skulle upphöra när konventionerna trädde i kraft. Så blev dock inte fallet utan TOVALOP och CRISTAL upphörde inte förrän 1997.

1978 förliste tankfartyget Amoco Cadiz utanför Frankrike och det visade sig att även de nya ansvarsbeloppen var för låga för att kunna täcka utgifterna för de skador som uppkom. Ansvarsbeloppen blev åter igen föremål för en revidering, först 1984 och nu senast genom ansvarskonventionen 1992 och fondkonventionen 1992.<sup>58</sup>

Reglerna om ansvar för oljeskada återfinns i SjöL 10 kap och de bygger på de nämnda internationella konventionerna. Som oljeskada anses enligt SjöL 10:1:

skada som orsakas av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakas av sådana åtgärder

Ansvaret för oljeskador är säreget i det att ägare av fartyg som transporterar mer än 2000 ton olja som last i bulk, dvs tankfartyg, är tvungna att teckna en försäkring eller på ett likvärdigt sätt ställa betryggande säkerhet för att täcka sitt eventuella ansvar. Det föreligger således en försäkringsplikt för ägarna av dessa fartyg (SjöL 10:12-13). Oljeskadeansvaret är kanaliserat till ägaren av fartyget och denne är ansvarig oberoende av vållande, dvs det föreligger ett strikt ansvar. Den skadelidande har rätt att direkt få ut ersättning från försäkringsgivaren enligt SjöL 10:14. Innebörden av detta är att den skadelidande inte behöver gå genom ägaren för att få ut ersättning utan han kan direkt kräva försäkringsgivaren på beloppet.<sup>59</sup>

Det är endast i undantagssituationer som ägaren av fartyget kan undgå ansvar och i de fallen undgår även försäkringsgivaren ansvar (SjöL 10:3, 10:14 2 st). En sådan undantagssituation förelåg i **NJA 1983 s 3**, det sk *Tsesis-fallet*. Omständigheterna i fallet var följande:

Tankfartyget Thesis gick på grund i en farled och olja läckte ut vilket orsakade skador. Grundet fanns inte utmärkt på sjökortet trots att man upptäckt det flera år tidigare. Det fanns inte heller några sjömärken uppsatta som kunde uppmärksamma fartyget på grundet. HD fann att sjökortet utgör ett sådant navigationsmedel som kan undanta från ansvar enligt SjöL 10:3 2 st 3p och ägaren av fartyget blev befriad från ansvar. HD ansåg också att den omständigheten i sig, att grundet inte var utmärkt med sjömärken var tillräcklig för att utesluta ansvar för ägaren.

---

<sup>58</sup> T. Falkanger, H J. Bull, *Innføring i sjørett*, 1995, s. 163ff

<sup>59</sup> Avsnitt 10 i detta arbete kommer att behandla de frågeställningar som uppkommer vid direkt krav.

P&I-försäkringen täcker det ansvar som uppkommer till följd av att olja läcker ut från det försäkrade fartyget. Försäkringen täcker även andra förorenings-skador som kan uppkomma i följd med driften av fartyget.<sup>60</sup>

Vad gäller de belopp som klubben kan komma att utbetala så är de i stort sett obegränsade. Det ligger i oljeskadornas natur att ersättningsbeloppen kommer att bli höga, inte minst när en oljekatastrof inträffar. Man kan ställa sig frågan i vilken utsträckning P&I-klubben har möjlighet att täcka kraven. Svaret är att de har mycket bra möjligheter att erbjuda full täckning och detta beror på klubbens goda möjligheter till återförsäkring hos den internationella gruppen.<sup>61</sup>

Ägaren har dock rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med SjöL 10:5 och denna begränsning kommer också försäkringsgivaren till godo i det att dess ansvar aldrig skall överstiga ansvarsbegränsningsbeloppet (SjöL 10:14 2 st).<sup>62 63</sup>

Nämnas bör dock att om det finns skador som ej blir täckta av försäkringen, dvs om ersättningsbeloppet överstiger ansvarsbegränsningen, så kan dessa komma att täckas genom den internationella oljeskadefonden. Förutsättningarna för ersättning från fonden finner vi i lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden.

## **7.2.2 Ansvar för personskador**

Ansvar för personskador täcks genom P&I-försäkringen. Då detta mera i detalj kommer att diskuteras under avsnitt 9, så går jag ej in på frågeställningar rörande detta ansvar här.

## **7.2.3 Kollisionsansvar**

Som tidigare nämnts så täcker både fartygets kaskoförsäkring och kasko-intresseförsäkring kollisionsansvar. De delar som försäkringarna inte täcker

---

<sup>60</sup> SÅAF regel 6, Gard rule 38, Skuld rule 10

<sup>61</sup> P. Wetterstein, P&I and environmental damage, 1995, s. 130f

<sup>62</sup> I vissa fall kommer globalbegränsningsreglerna i SjöL 9 kap att tillämpas i stället. Så är fallet om SjöL 10:19 2 st tillämpas. Jfr SjöL 9:3 1 st 2 p och avsnitt 8.1.2.

<sup>63</sup> SÅAF regel 2, 5 st, Gard rule 51, Skuld rule 21.1.3



kommer att falla under P&I-försäkringen. P&I-försäkringen täcker således det överskjutande kollisionsansvaret.

Vid en kollision kan en rad olika skador och ansvarsfrågor uppkomma. Redaren kan komma att ställas ansvarig gentemot följande personer:

1. Det andra fartygets redare, för skador på det fartyget
2. Lastägaren på det andra fartyget
3. Besättningen på det andra fartyget
4. Passagerarna på det andra fartyget
5. Lastägarna på det egna fartyget
6. Besättningen på det egna fartyget
7. Passagerarna på det egna fartyget

Alla dessa olika kategorier av potentiella skadelidande kommer dock inte att täckas av P&I-försäkringens kollisionsansvar. Det ansvar som faller under de första fyra punkterna ovan utgör P&I-försäkringens kollisionsansvar. Det rör sig således om ansvaret för sak- eller personskador, som uppkommer ombord det andra fartyget eller skador på fartyget självt.<sup>64</sup>

Ansvaret för last och personskador ombord det egna fartyget kommer visserligen att täckas av P&I-försäkringen men inte under kollisionsansvaret. I de fall lastägarna, besättningen och/eller passagerarna ombord det egna fartyget lidit skada så kommer försäkringsvillkoren rörande personskador och lastskador att tillämpas (se avsnitt 7.2.4 och 9).<sup>65 66</sup>

För att återgå till kollisionsansvaret så bör man notera att P&I-försäkringen inte täcker det ansvar som skulle kunna täckas under kaskoförsäkringen.<sup>67</sup> Kaskoförsäkringen är begränsad till det försäkrade fartygets värde och i de fall ansvaret överstiger denna gräns så kommer P&I-försäkringen att täcka det överskjutande kollisionsansvaret. Då P&I-försäkringen täcker det överskjutande kollisionsansvaret så ligger det i klubbens intresse att fartygets kaskoförsäkring uppfyller dess krav och att fartyget inte är undertaxerat. I villkoren uttrycker man det så att kaskoförsäkringen skall vara tagen på normala villkor. Vad händer om fartygets kaskoförsäkring inte uppfyller klubbens krav? Svaret på denna fråga är att klubben inte kommer att ansvara för mer än vad de hade gjort om normala kaskoförsäkringsvillkor hade tillämpats.

Nämnas bör att man i engelska kaskoförsäkringsvillkor finner det man brukar kalla ”*Running Down Clause*”. Denna klausul innebär att kaskoförsäkringen endast täcker  $\frac{3}{4}$  av kollisionsansvaret. Kaskoförsäkringen kommer

---

<sup>64</sup> SÅAF regel 7§2, Gard rule 36, Skuld rule 13

<sup>65</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook on P&I-insurance, 1988, s. 181

<sup>66</sup> SÅAF regel 3 - ansvar för personskada, regel 4 - ansvar för last, Gard rule 27-30 - ansvar för personskador, rule 34 - ansvar för lastskador, Skuld rule 8 - ansvar för lastskador, rule 9 - ansvaret för personskador.

<sup>67</sup> Beträffande kaskoförsäkringens innebörd, se avsnitt 6.3.1

således vid en kollision att som mest utbetala  $\frac{3}{4}$  av fartygets försäkringssumma. Detta har medfört att P&I-klubbarna har påtagit sig att täcka den delen av ansvaret som återstår, dvs  $\frac{1}{4}$ .<sup>68 69</sup>

## 7.2.4 Ansvaret för lastskador

Ansvaret för lastskador är den vanligaste ansvarsformen och därför är det viktigt för redaren att täcka detta ansvar. Jag betonar att jag här avser de lastskador som inträffar på det försäkrade fartyget, till skillnad från lastskador som kan uppstå på det fartyg man kolliderar med. De lastskadorna täcks under försäkringen kollisionsansvar.

Ansvaret för skador på lasten kan delas in i följande kategorier:

1. *Transportansvaret*<sup>70</sup> innefattar det ansvar som kan uppkomma för skador på lasten enligt de fraktavtal som bygger på Haag-Visby reglerna.<sup>71</sup> Haag-Visby reglerna bygger på ett presumtionsansvar för transportören. Detta innebär att man rörande lastansvar tillämpar en omvänd bevisbörda. När lastägaren bevisat att hans last är skadad så måste transportören för att gå fri från ansvar exculpera sig, dvs han måste bevisa att skadan inte uppkom under transporten. Det är ingen lätt uppgift och om transportören inte lyckas så utfaller försäkringen. Detta leder till att försäkringspremien kommer att öka det följande året då P&I-försäkringen tillämpar experience rating. Normalt täcker P&I-försäkringen inte de skador som kan uppkomma på försäkringstagarens egen egendom. Försäkringen är ju till för att täcka det ansvar andra personer kan ställa på försäkringstagaren. I de fall som försäkringstagaren transporterar sitt eget gods omfattas det dock av försäkringen i samma utsträckning som om godset tillhört någon annan. Försäkringen kommer endast att omfatta de skador som uppkommer under sådana omständigheter att Haag-Visby reglerna blir tillämpliga. Rent praktiskt så kan detta vara fallet vid oljetransporter, där lastägaren inte är fartygets registrerade ägare.
2. *Dokumentansvaret*<sup>72</sup> innefattar ansvaret som bortfraktaren har efter det att han utfärdat ett konossement. I ett konossement antecknar bortfraktaren hur mycket gods han mottagit för transport, vad för slags gods det rör sig om, vilket tillstånd godset befann sig i vid mottagandet etc. Dokumentansvaret täcker det ansvar försäkringstagaren kan pådra sig till följd av att han har lämnat felaktiga eller ofullständiga uppgifter i konos-

---

<sup>68</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 194f

<sup>69</sup> SÅAF regel 7§2, Gard rule 36.1, Skuld rule 13.1

<sup>70</sup> SÅAF regel 4§1, 4§2, Gard rule 34, Skuld rule 8.2

<sup>71</sup> Sjölagens regler om transportansvar i SjöL 13 kap bygger på Haagkonventionen, 1924, och de ändringar som tillkom i och med Visbyprotokollet 1968.

<sup>72</sup> SÅAF regel 4§3, Gard rule 34.1.i, Skuld rule 8.2.3

sementet. P&I-försäkringen undantar dock det ansvar som uppkommer pga att handlingen är för- eller efterdaterad. Man undantar även ansvar som uppkommer om försäkringstagaren utställt konossementet i ond tro, dvs om han insåg att innehållet var oriktigt.

3. *Utlämningsansvaret*<sup>73</sup> omfattar det ansvar bortfraktaren har för att lasten utleveras till rätt person enligt befraktningsavtalet. En av anledningarna till att man utfärdar konossement är att transportören skall veta till vem han skall utlevera godset. Rätt mottagare av godset är endast den som kan uppvisa konossementet. Detta är mycket viktigt och man bör betona att man endast godtar originalkonossementet och utlevering får inte ske mot konossementskopior.<sup>74</sup> P&I-försäkringen täcker ansvaret för utlämnande av last till fel mottagare. Detta innebär inte att man befriar försäkringstagaren från allt utlämningsansvar. I de fall försäkringstagaren har utlämnat lasten utan att ett konossement har uppvisats eller till en person som inte är rätt mottagare enligt konossementet så får försäkringstagaren själv stå risken.<sup>75</sup>

### 7.2.5 Bärgning

Det normala vid bärgning är att ersättning endast utgår i de fall bärgningen lyckas. Man använder sig således av en *no cure no pay-princip*. I ett fall anser man det befogat att göra undantag från denna princip. Undantaget rör de fall där stora miljöskador kan inträffa om bärgning ej företas. För att uppmuntra bärgarna att försöka bärga även i de fall där utsikterna inte anses särskilt goda har man infört en annan ersättningsordning. Denna gäller i de fall bärgarna försökt förhindra eller begränsa en miljöskada. Vid sådan sk miljöbärgning har man ansett det berättigat att ge bärgarna ersättning även i de fall då bärgningen inte lyckats. Denna ersättning täcks under P&I-försäkringen om den bygger på 1989 års internationella bärgningskonvention eller på ett bärgningskontrakt som P&I-klubben godkänt.<sup>76</sup>

Vad beträffar bärgning som endast undsätter fartyget och dess last så är det ansvaret inte täckt under P&I-försäkringen. Den bärgarlön som skall utbetalas kommer att ersättas från kaskoförsäkringen och varuförsäkringen i förhållande till det räddades värde.<sup>77</sup> Om bärgningen är nödvändig pga att fartyget icke var sjödugligt så kommer dock lastägarens andel att ersättas under P&I-försäkringen.<sup>78</sup>

---

<sup>73</sup> SÅAF regel 4§4

<sup>74</sup> Kravet på att man för utlevering av godset skall uppvisa konossementet anses av många föråldrat och man håller på att utveckla elektroniska konossement, för att förenkla utleveringsystemet.

<sup>75</sup> L. Delfs, Rules and exceptions, 1992, s. 91ff

<sup>76</sup> L. Delfs, A.a., s. 211ff, SÅAF regel 7§4

<sup>77</sup> SÅAF regel 11§3a

<sup>78</sup> SÅAF regel 7§4b

Vad gäller bärgning av människor så är situationen speciell. Man anser det vara en skyldighet att hjälpa människor i sjönöd och någon bärgarlön kommer inte att utgå i de fall man ”endast” räddar människor. Enligt sjölagen kan bärgarlönens belopp påverkas av att man samtidigt som man bärgar människor även bärgar fartyg och/eller last. Kasko- och varuförsäkringarna utesluter ersättning som vidrör bärgning av människor och för att bärgarna skall kunna utfå full bärgarlön i dessa fall så täcker P&I-försäkringen den del av bärgarlönen som vidrör bärgning av människor. Man skall dock poängtera att detta endast är fallet i de fall då liv och egendom bärgas tillsammans.<sup>79</sup>

## 7.2.6 Uteblivet bidrag i gemensamt haveri

Med gemensamt haveri avses den skada som avsiktligt tillfogas fartyg eller last för att rädda dem från en gemensam fara. Vid en gemensam haveriuppgörelse fördelar man de förluster som uppkommit pga räddningsåtgärden på fartyget, lasten och frakten i förhållande till deras värde. Den andel som hamnar på fartyget, lasten eller frakten är deras bidrag i gemensamt haveri.<sup>80</sup>

Normalt täcks fartygets bidraget enligt kaskoförsäkringen och lastens bidrag enligt varuförsäkringen. P&I-försäkringen täcker den bidragsdel som åvilar försäkringstagaren. Denna del täcks först av kaskoförsäkringen eftersom den hänför sig till fartyget, men kaskoförsäkringen utgår inte i de fall försäkringstagaren kan kräva någon annan av de inblandade parterna på bidragsdelen. I de fall försäkringstagaren inte får ut sitt bidrag av den inblandade pga kontraktsbrott rörande fraktavtalet, så träder P&I-försäkringen in och täcker detta uteblivna bidrag.<sup>81 82</sup>

## 7.2.7 Vrakbortskaffande

P&I-försäkringen täcker ansvar för vrakbortskaffande.<sup>83</sup> Betydelsen av att försäkringen täcker ansvar, kostnader eller utgifter som kan uppkomma vid vrakbortskaffande skall inte underskattas. Den första förutsättningen för att detta ansvar skall komma ifråga är att man kan karakterisera fartyget som ett vrak. Ett fartyg upphör att existera när det inte längre är kapabelt att navige-

---

<sup>79</sup> L. Delfs, A.a., s. 85, SÅAF regel 3§7

<sup>80</sup> I sjölagen finner man reglerna om gemensamt haveri i 17:1. Enligt denna regel skall York- Antwerpenreglerna från 1994 gälla i frågor rörande gemensamt haveri.

<sup>81</sup> SÅAF regel 4§6, Gard rule 41, Skuld rule 12

<sup>82</sup> L. Delfs, A.a., s. 157ff

<sup>83</sup> SÅAF regel 7§5, Gard rule 40, Skuld rule 11

ra. Om man inte av tekniska eller ekonomiska skäl kan reparera navigationsförmågan så är fartyget att betrakta som ett vrak.

Ett vrak kan utgöra en olägenhet om det hindrar ingången till hamnar eller den normala användningen av en farled etc. I de flesta länders lagstiftning finner man att ägaren till ett vrak kan ha en skyldighet att avlägsna vraket. De utgifter som uppstår pga avlägsnandet kommer att täckas av P&I-försäkringen.<sup>84</sup> I svensk rätt finner man denna skyldighet i KK (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m m. Där stadgas att sjöfartsverket får bestämma att vrakbortskaffande skall ske i erforderligt fall om redaren eller ägaren av vraket ej vidtagit några som helst åtgärder för att undanröja det. Dessa utgifter kommer ofta som en överraskning för rederiet och kostnaderna kan bli höga, om inte en försäkring finns.<sup>85</sup>

## 7.2.8 Övrigt ansvar

P&I-försäkringens huvudsakliga ansvarstäckning framgår av 7.2.1-7.2.7. Man skall dock komma ihåg att det inte utgör P&I-försäkringens hela ansvarsfält. Här skall jag endast kort ge några exempel på vad som också faller in under försäkringens täckningsfält.

- Ansvar för annan egendom<sup>86</sup>  
P&I-försäkringen täcker det ansvar som kan uppkomma om egendom som inte tillhör föräkringstagaren gått förlorad eller blivit skadad. Detta oavsett om egendomen befunnit sig på det försäkrade fartyget eller utanför det. Ansvaret blir endast aktuellt om inga andra försäkringsvillkor är tillämpliga.
- Skada på fasta eller flytande föremål<sup>87</sup>  
Försäkringen täcker det ansvar för sammanstöt med fasta eller flytande föremål som inte täcks under fartygets kaskoförsäkring. Denna form av ansvar kan bli aktuell om fartyget t ex kolliderar med en bro eller en pir.
- Ansvar för böter<sup>88</sup>  
Försäkringen ersätter vissa böter som ålagts föräkringstagaren eller medlem av besättningen på det försäkrade fartyget, under förutsättning

---

<sup>84</sup> L. Delfs, A.a., s. 215f

<sup>85</sup> A. Cleve, Rederiforsikring, 1993, s. 157

<sup>86</sup> SÅAF regel 7§1, Gard rule 39, Skuld rule 8.1

<sup>87</sup> SÅAF regel 7§3, Gard rule 37, Skuld rule 13.3

<sup>88</sup> SÅAF regel 7§6, Gard rule 47, Skuld rule 15.1

att försäkringstagaren varit skyldig att hålla honom skadelös. Det kan t ex vara böter för underlåtenhet att efterkomma föreskrifter om arbetarskydd ombord, böter för underlåtenhet att efterkomma handlingar beträffande fartyget och dess last, immigrationsböter, böter för saknad och övertalig last.

- Karantänkostnader<sup>89</sup>  
Extra kostnader och utgifter som uppkommer i samband med att fartyget sätts i karantän eller desinficeras omfattas av försäkringen.
- Ansvar vid bogsering<sup>90</sup>  
Denna form av ansvar kan uppkomma antingen när det försäkrade fartyget bogseras eller när det försäkrade fartyget utför bogseringen.
- Konfiskation<sup>91</sup>  
Ibland kan försäkringstagaren få ersättning då det försäkrade fartyget konfiskerats av behörig myndighet pga överträdelse av tullföreskrifter. Klubben bestämmer efter eget gottfinnande om ersättning pga konfiskation skall utgå.
- Kostnader för utredning och försvar<sup>92</sup>  
De kostnader försäkringstagaren ådragit sig för utredning och försvar täcks av försäkringen. Det gör även de kostnader som varit en följd av att försäkringstagaren försökt undvika eller minska ansvaret.
- Förebyggande och inbesparade kostnader<sup>93</sup>  
Här under faller kostnaderna för de räddningsåtgärder som försäkringstagaren vidtar för att begränsa den fara som uppkommit.

## 7.3 Undantag från ansvarstäckningen

Det finns vissa situationer som aldrig kommer att omfattas av försäkringen trots att de rent faktiskt faller innanför täckningsfältet. För att försäkringen skall gälla finns det vissa förutsättningar som ej får åsidosättas.

### 7.3.1 Deviation

---

<sup>89</sup> SÅAF regel 7§7, Gard rule 48, Skuld rule 15.2

<sup>90</sup> SÅAF regel 7§8, Gard rule 43, Skuld rule 14.1, 14.2

<sup>91</sup> SÅAF regel 7§9, Gard rule 49, Skuld rule 15.3

<sup>92</sup> SÅAF regel 8§1, Gard rule 44, Skuld rule 17.1

<sup>93</sup> SÅAF regel 8§2, Gard rule 46

I alla P&I-försäkringar undantar man från täckningsfältet det ansvar som uppkommer pga en otillåten deviation.<sup>94</sup> Om fartyget med vilja avviker från den förutsatta kontraktsmässiga ruten så föreligger en deviation. Deviation är ett mycket allvarligt kontraktsbrott med den följderna att försäkringen inte gäller under den tid fartyget befinner sig utanför den avtalade ruten. De skador som inträffar under deviationen täcks således inte av försäkringen. Anledningen till denna stränga påföljd är att det vid en deviation uppkommer många risker som försäkringsgivaren inte beaktade vid beslutet att åta sig försäkringsansvar och vid fastställandet av försäkringspremien.

Tidigare nämnde jag att man undantar de skador som uppkommer vid en otillåten deviation. Detta leder oss osökt in på frågan om huruvida det finns deviationer som betraktas som tillåtna och vad de i så fall innebär? Traditionellt har man ansett att en deviation för att rädda människoliv är tillåten.<sup>95</sup>

### 7.3.2 Försäkringstagarens egenfel

P&I-försäkringen täcker det ansvar som kan uppkomma i olika situationer. Ansvaret grundar sig oftast på fel eller försummelse från någon som arbetar på fartyget eller som last- och lossningsarbetare.<sup>96</sup> Försäkringen omfattar dessa personers fel. Detta följer av att försäkringstagaren har ett principalsvar för sina anställda och en ansvarsförsäkring innefattar givetvis det ansvar som arbetstagaren kan pådra arbetsgivaren.

Vad försäkringen dock inte omfattar och som överensstämmer med försäkringsrättsliga principer är försäkringstagarens egenfel. Ett försäkringsförhållande bygger på ömsesidig tillit och man anser det vara av stor vikt att försäkringstagaren uppträder aktsamt.<sup>97</sup> Under avsnitt 6.2.1.3.2 och 6.2.1.3.4 sades att försäkringen inte gäller i de fall försäkringstagaren uppsåtligt eller grovt vårdslöst framkallat försäkringsfallet. I avsnitten diskuteras även identifikationsproblematiken.

---

<sup>94</sup> SÅAF regel 11§4, Gard rule 34.1.x, Skuld rule 22.1

<sup>95</sup> T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 254

<sup>96</sup> Enligt SjöL 7:1 så ansvarar redaren för skada som befälhavaren, besättningsmedlem eller lotten orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten, men redaren ansvarar även om skada vållas av någon annan när denne utför arbete i fartygets tjänst på redarens eller befälhavarens uppdrag. Last- och lossningsarbetare utför arbete i fartygets tjänst, men de behöver inte ha ett anställningsavtal med redaren. Redaren har ett avtal med den firma som handhar lastningen och/eller lossningen. Den firmen har i sin tur ingått anställningsavtal med last- och lossningsarbetarna, men inte desto mindre ansvarar redaren för de skador arbetarna orsakar när de utför arbete i fartygets tjänst. Här föreligger ett utvidgat principalsvar. Se vidare T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 138ff, J. Hellner, Skadeståndsrätt, 1996, s. 162f, B. Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1985, s. 27ff.

<sup>97</sup> A. Cleve, A.a., s. 145f

Försäkringen täcker således inte försäkringstagarens uppsåtliga och grovt oaktsamma handlingar. Är det så att även vanlig culpa kan leda till försäkringens bortfall? Försäkringsvillkoren stadgar följande:

*SÅAFs regel 11§1* undantar:

”ansvar, kostnader eller utgifter som orsakats av försäkringstagarens uppsåtliga eller grovt vårdslösa handling eller underlåtenhet.”

*Gard rule 72* stadgar att:

”The Association shall not cover any liabilities, losses, costs or expenses arising or incurred in circumstances where there has been wilful misconduct on the part of the Member, such misconduct being an act intentionally done, or a deliberate omission by the Member...”

*Skuld rule 22.2.1* stadgar att försäkringen inte täcker

”liability or loss caused intentionally, by gross negligence, or by a reckless act or omission by the member or attributable to his having acted upon the understanding of the rules of law or terms of contract which he should have known was incorrect or which he knew were uncertain.”

Om man studerar villkoren ser man att alla klubbarna undantar underlåtenhet att handla i vissa fall. Klubbarna uttrycker sig annorlunda beträffande vilka krav på underlåtenhet man ställer. SÅAFs regel innebär att det skall vara en grov underlåtenhet, Gard talar om medveten underlåtenhet och Skuld om vårdslös underlåtenhet. Det förefaller som om det finns vissa skillnader beträffande kraven för vad som undantar försäkringsgivarens ansvar. Det är att notera att det endast är Skuld som nämner handling eller underlåtenhet som inte följer av grov vårdslöshet. Villkoren definierar dock inte närmare vad som är att anse som ”reckless act or omission”.

**ND 1957 s 409** (Eidsivating Lagmansrett i Norge) illustrerar vilka frågeställningar som kan uppkomma. Omständigheterna i fallet var följande:

Fartyget Straum fraktade i enlighet med ett certeparti färsk frukt från Italien till Storbritannien. Fartyget var dock inte ägnat till att transportera färskvaror och detta hade uppkommit under förhandlingarna med befraktaren men det hade inte intagits i certepartiet. En stor del av lasten blev förstörd. Befraktaren blev enligt en skiljedom i London tillkänd ersättning på den grunden att rederiet inte sett till att lastrummen var tillräckligt nedkylda.

Rederiet krävde P&I-försäkringsgivaren på ersättningsbeloppet, men försäkringsgivaren ville inte betala då de ansåg att ansvaret uppkommit pga redarens egenfel. Domstolen fann dock att det var fartygets kapten som begått felet och inte rederiet självt. Rederiet kunde inte kritiseras för att ha gett otillräckliga instruktioner om lastrummens nedkylning. Sådana instruktioner



är ovanliga och bestämmelser om nedkylning faller under kaptenens handlingsområde.

I rättsfallet uttalades också att bedömningen av vad som utgör egenfel skall företas i det land försäkringstagaren tecknat försäkringen och efter den där rådande rättsuppfattningen. En försäkringstagare som i utlandet anses ha handlat grovt vårdslöst kan således få behålla sitt försäkringsskydd om vårdslösheten inte kan betecknas som grov i försäkringslandet. I ND 1957 s 409 så framgår att den engelska skiljedomstolen ansåg att det rörde sig om ett egenfel. Man uttalade i fallet att det var den norska domstolens värdering om huruvida vårdslösheten kunde betraktas som egenfel eller ej som var av betydelse.

En försäkringstagare som begått ett egenfel och pga det förlorar rätten till försäkringsersättning, mister även den rätt till ansvarsbegränsning som han har enligt sjölagen.<sup>98</sup> Det är således mycket allvarliga konsekvenser som inträder vid egenfel.

### **7.3.3 Ansvar för bristande sjövärdighet**

Sjövärdighet är ett ständigt återkommande begrepp inom sjöförsäkringsrätten. Att ett fartyg är sjövärdigt innebär att det kan företa en resa med förlitan om att fartyget inte löper någon risk för större skador eller förlisning pga fartygets konstruktion eller bristande bemanning. P&I-försäkringsvillkoren innefattar inte någon uttrycklig bestämmelse om att fartyget måste befinna sig i ett sjövärdigt tillstånd. Detta innebär dock inte att fartygets sjövärdighet saknar betydelse. Försäkringsgivaren kan åberopa reglerna om försäkringstagarens egenfel för att undgå ansvar i de fall fartyget inte är sjövärdigt. Detta givetvis under förutsättning att den bristande sjövärdigheten är orsakad uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.<sup>99</sup>

### **7.3.4 Ansvar för kontraktsbrott**

Om redaren åsidosätter någon kontraktsförpliktelse så kommer ansvaret inte att täckas under P&I-försäkringen. Anledningen till att man undantar ansvar för kontraktsbrott har sin grund i att försäkringstagaren annars skulle tänkas ta flera risker om han visste att ansvaret täcktes av försäkringen. Det handlar t ex om kontraktsförpliktelser som uppstått i samband med certepartier. Rent praktiskt kan det handla om situationer där fartyget blir försenat för att det

---

<sup>98</sup> SjöL 9:4, 13:33, 15:23

<sup>99</sup> L. Delfs, A.a., s. 100ff

inte håller den fart försäkringstagaren lovat eller att fartygets fraktkapacitet är mindre än avtalat.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> A. Cleve, A.a., s. 147

## 8 Ansvarsbegränsnings- möjligheterna

Inom sjörätten gäller olika ansvarsbegränsningsregler. Dessa begränsar det ansvar en redare kan pådra sig. Den faktiska innebörden av reglerna är att ansvarsbeloppen för redaren och försäkringsgivaren inte kommer att överstiga ett visst belopp. Ansvarsbegränsningsbeloppen anges i både sjölagen och internationella konventioner på området i SDR (Special drawing rights eller särskilda dragningsrätter). Med SDR avser man de av Internationella valutafonden använda dragningsrätterna (Sjöl 22:3). De särskilda dragningsrätternas värde bestäms på basis av 16 utvalda valutor.

Användningen av SDR medför att ansvarsbeloppen inte avviker för mycket mellan konventionsländerna. Trots bruket av SDR kvarstår inflationsproblemet, dvs om inflationen i ett land ökar så kommer ansvarsbeloppen reellt sett att sjunka. För tillfället motsvarar en SDR ca 11 svenska kronor.<sup>101</sup>

### 8.1 Globalbegränsningsreglerna

#### 8.1.1 Londonkonventionen

1976 antog man i London, en konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Konventionens syfte var att ersätta en konvention från 1957 om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

1976 års konvention utvidgade skyddet för de skadelidande i förhållande till 1957 års konvention, bl a genom att ansvarsbegränsningsbeloppen höjdes. Konventionen inskränkte å andra sidan möjligheterna till att bryta ansvarsbegränsningen till att avse fall där skadan orsakats uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Den grova vårdslösheten skulle således ligga på gränsen till uppsåt. Ansvarsbegränsningsmöjligheten bortföll enligt 1957 års konvention om redaren eller personer i rederiledningen vållat skadan genom vårdslöshet, dvs det fanns inget krav på grov vårdslöshet.

Den huvudsakliga innebörden av 1976 års konvention är att redare, befraktare och ägare av fartyg som ej är redare har rätt att begränsa det ansvar de kan

---

<sup>101</sup> Prop 1993/94:195 s. 168

påläggas i olika situationer. Denna begränsningsrätt föreligger både vad gäller sakskador och personskador.<sup>102</sup>

Den rättspolitiska motiveringen för globalbegränsningsreglerna utgörs av försäkringshänsyn. Man har ansett det motiverat att befria redaren från ansvar för katastrofrisker. Med katastrofrisker menar man risker för att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande skador. För sådana skador kan man antingen inte teckna en ansvarsförsäkring eller så skulle ett tecknade av försäkringen leda till orimligt höga premier. Under dessa premisser skulle en större olycka kunna ödelägga hela redarens verksamhet.<sup>103</sup>

Genom globalbegränsningsreglerna anges det högsta belopp som redaren kan bli ansvarig för och i och med detta möjliggör man försäkringstäckning. Försäkringsgivaren får veta vilket maxbelopp som han kan komma att utkrävas på.<sup>104</sup>

## 8.1.2 Globalbegränsningsreglerna i 9 kap sjölagen

Globalbegränsningsreglerna som man återfinner i sjölagen är egenartade i nordisk skadeståndsrätt. Innebörden av reglerna är att redaren kan begränsa det samlade ansvar som en och samma händelse<sup>105</sup> ger upphov till. Rätten att begränsa ansvaret kan även fartygets ägare som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning (SjöL 9:1).

Ansvarsbegränsningen är oberoende av ansvarsgrunden, dvs begränsning av ansvaret är möjligt oavsett om det grundas på culpa eller strikt ansvar. Vad är det då för slags ansvar man kan begränsa enligt globalbegränsningsreglerna? Enligt SjöL 9:2 rör det sig om fordringar med anledning av:

1. Person- eller sakskada
2. Skada pga dröjsmål vid befordran av gods, passagerare eller deras res-gods.

---

<sup>102</sup> Prop 1982/83:159, s. 42ff

<sup>103</sup> P. Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar – en skadeståndsrättslig studie, 1980, s. 55

<sup>104</sup> T. Falkanger, H J. Bull, Innføring i sjørett, 1995, s. 148

<sup>105</sup> Globalbegränsningsreglerna kan åberopas för varje ny händelse och ibland är det svårt att avgöra vad som skall anses som en händelse. I ND 1984 s 129 (Høyesterett i Norge) ansågs de skador som fartyget under 70 minuter vållade på sju stycken fiskenät som uppkomna genom en och samma händelse. I ND 1987 s 160 (Høyesterett i Norge) levererade fartyget bunkerolja till två fartyg. Oljan som transporterades i två separata tankar var förörenad och skador uppstod på fartygen. Ansvaret ansågs ha uppkommit genom en och samma händelse, nämligen bristande rengöring av tankarna.

3. Annan skada, som inte grundar sig på avtal och som har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning.
4. Ansvar för vrakbortskaffande och åtgärder för att oskadliggöra lasten.
5. Åtgärder för att begränsa eller avvärja skada för vilken ansvarsbegränsning gäller och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Tidigare i framställningen har talats om egenfel. Kan en redare stödja sig på globalbegränsningsreglerna i de fall han själv begått det ansvarsbetingande felet? Enligt SjöL 9:4 så föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning för den som själv vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. För att rätten till globalbegränsning skall gå förlorad krävs således minst grov vårdslöshet. Härmed avser man vårdslöshet så grov att den ligger på gränsen till uppsåt. Att skadevällaren endast insett att en skada av något slag skulle uppkomma är inte tillräckligt, utan det krävs även att skadevällaren insåg att en skada av just det aktuella slaget sannolikt skulle bli följden av hans handlande.<sup>106</sup>

Under avsnitt 7.3.2, slogs fast att minst grov vårdslöshet krävdes för att P&I-försäkringsgivaren skulle undgå ansvar. Konsekvenserna av att redaren förlorar sin ansvarsbegränsningsrätt leder till att han även går miste om försäkringsersättningen och således själv får stå för alla utgifter. Detta kan bli mycket betungande för redaren.

I de fall redaren vållat skadan genom fel eller försummelse i egenskap av fartygets befälhavare eller som medlem av dess besättning, så leder detta inte till obegränsat ansvar.<sup>107</sup>

Som alltid när det rör sig om egenfel uppkommer frågan vem skadevällaren kan identifieras med. Denna fråga uppkommer även vid försäkringsersättningens bortfallande. De båda problemställningarna hör således ihop och identifikationen blir densamma i bägge fallen. Man identifierar redaren med de överordnade inom rederiet som inte har ett alltför obetydligt ansvarsfält. Gränserna är dock inte klara och Londonkonventionen, som globalbegränsningsreglerna i 9 kap bygger på, har lämnat dessa identifikationsfrågor till nationell lagstiftning.<sup>108</sup>

I Prop 1982/83:159<sup>109</sup> uttalade man att rederiverksamhet ofta bedrivs av ett aktiebolag eller ett partrederi<sup>110</sup> och därför kan det vara svårt att avgöra vilka personers handlande som kan leda till obegränsat ansvar. Åtgärder av styrelsen, verkställande direktören eller huvudredaren kan medföra obegränsat ansvar. Personkretsen kan dock inte begränsas till detta utan även andra per-

---

<sup>106</sup> Prop 1982/83:159, s. 110

<sup>107</sup> Prop 1982/83:159, s. 45

<sup>108</sup> T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 153

<sup>109</sup> Prop 1982/83:159, s. 111

<sup>110</sup> Partrederi är en bolagsform som regleras i SjöL 5 kap. Ett partrederi föreligger om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Ett partrederi är inte en juridisk person.

soner kan identifieras med redaren. Handlande av anställda som innehar en självständig ställning och befogenheter att på rederiets vägnar ingå avtal omfattas även av bestämmelsen.

Rättspraxis på området är knapphändig. I **ND 1948 s 267** (Högsta Domstolen) skadades en besättningmedlem vid utförandet av sina arbetsuppgifter då ett skyddsräcke saknades. Detta ansågs var en försummelse av rederiet självt och således kunde inte begränsningsreglerna åberopas. Samma slutsats kom man fram till i **ND 1957 s 593** (Göteborgs Rådhusrätt). I detta fall fick en landsvägsfärja tillhörande Kronan slagsida, vattenfylldes och sjönk med en lastbil ombord. Då Kronan försummat att se till att färjan var i sjövärdigt skick så kunde de inte begränsa sitt ansvar.

De beloppsmässiga ansvarsgränserna varierar beroende på fartygets dräktighet. Man utgår från ett minimumansvar och sedan ökar detta ansvar degressivt. Med detta avses att ju större fartygets dräktighet är desto mindre tillägg per dräktighetsenhet görs (Jfr SjöL 9:5).<sup>111</sup>

I vissa fall föreligger inte en rätt till globalbegränsning (detta även med bortseende från eventuella egenfel). Vilka fall det gäller framgår av SjöL 9:3. Man bör uppmärksamma att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger beträffande en fordran med anledning av en skada som drabbat redarens besättning (SjöL 9:3 5 p). Detta innebär att om någon ur besättningen lider skada så kan redaren inte begränsa det ansvar han kan komma att ställas inför.

De oljeskador som omfattas av SjöL 10:1, 10:2 1 och 2 st undantas också från globalbegränsningsreglerna (SjöL 9:3 2 p). Dessa skador begränsas ju enligt SjöL 10:5. Det rör sig om oljeskador som uppkommit i Sverige, dess ekonomiska zon eller i annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Skadorna skall ha orsakats av ett fartyg som transporterar olja som last i bulk. Globalbegränsningsreglerna kommer däremot att tillämpas när ansvaret inträder enligt SjöL 10:19. Det ansvaret är ju inte undantaget i SjöL 9:3. SjöL 10:19 reglerar ansvaret för ett fartyg som orsakat oljeskada, men som inte omfattas av bestämmelserna i 10:2 1 st. Det kan t ex vara ett fartyg som inte transporterar olja som last i bulk.

---

<sup>111</sup> T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 155

## **8.2 Begränsningsreglerna vid befordran av passagerare**

### **8.2.1 Atenkonventionen**

1974 slöt man i Aten en konvention om befordran av passagerare och deras resgodis till sjöss. Konventionen reglerar bortfraktarens och passagerarens rättigheter och skyldigheter i samband med befordringen. Dessutom regleras bortfraktarens ansvar för skador i förhållande till passageraren. De nordiska länderna tillträdde inte konventionen då de ansåg att de angivna ansvarsbegränsningsbeloppen var för låga.<sup>112</sup>

#### **8.2.1.1 1990 års tilläggsprotokoll till Atenkonventionen**

Vid en konferens i London 1990 antog man ett tilläggsprotokoll till Atenkonventionen. I detta tilläggsprotokoll höjde man ansvarsgränserna och de kom i stort att överensstämja med de nordiska begränsningsbeloppen. Nu inleddes ett nordiskt samarbete som avsåg att utreda skillnaderna mellan reglerna i Atenkonventionen i dess reviderade form och de nordiska ländernas lagstiftning. I avvaktan på att en fullständig utredning är klar har man dock kommit överens om att antaga tilläggsprotokollets begränsningsbelopp. Utredningen drog ut på tiden då det efter Scandinavian Star<sup>113</sup> olyckan uppstod många principiella frågeställningar. I Norge påbörjade man t ex en utredning om möjligheterna att införa en obligatorisk olycksförsäkring alternativt ett strikt ansvar i kombination med en obligatorisk ansvarsförsäkring. Innan denna utredning beaktats vill man inte ratificera Atenkonventionen.<sup>114</sup>

### **8.2.2 Begränsningsreglerna i 15 kap sjölagen**

De materiella reglerna i sjölagen 15 kap överensstämmer med Atenkonventionens regler. Det som skiljer sig är begränsningsbeloppen. Begränsningsbeloppen i sjölagen är avsevärt högre än de som stadgades i Atenkonventionen, men som nämnts ändrades begränsningsbeloppen i och med tilläggsprotokollet 1990.

---

<sup>112</sup> Prop 1982/83:159, s. 50f

<sup>113</sup> Den 7/4 1990 utbröt brand ombord passagerarfartyget Scandinavian Star, som gick i trafik mellan Danmark och Norge. Olyckan krävde 158 människoliv.

<sup>114</sup> Prop 1993/94:195 s. 167f

Enligt begränsningsreglerna i SjöL 15 kap skall bortfraktarens ansvar<sup>115</sup> vid personskada inte överstiga 175 000 SDR för varje passagerare. Rätten till ansvarsbegränsning bortfaller vid bortfraktarens egenfel, dvs om han själv uppsåtligt eller grovt vårdslöst orsakat skadan och med insikt att sådan skada skulle uppkomma (SjöL 15:23). Det finns inga rättsfall som direkt belyser hur begreppet grov vårdslöshet skall tolkas, men viss ledning kan man dock få från **NJA 1986 s 61**.

Fallet tog upp frågan om en fraktförare hade gjort sig skyldig till sådan grov vårdslöshet som avses i 38§ lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter. I fallet ansågs inte försummelsen vara av så svår art att man kunde bedöma det som grov vårdslöshet. HD poängterade att 38§ i lagen om vägtransporter inte har ett insiktsrekvisit. Förlust av ansvarsbegränsningsreglerna kan således komma ifråga trots att bortfraktaren /fraktföraren inte insåg att skadan sannolikt skulle uppkomma. I de fall man uppställt ett sådant insiktsrekvisit som t ex i SjöL 15:23 skall det vara fråga om ett medvetet risktagande.

### **8.3 Förhållandet mellan begränsningsreglerna i 9 och 15 kap sjölagen**

I både 9 och 15 kap finns ansvarsbegränsningsregler för redaren/bortfraktaren i de fall passagerare skadas. Vilken relation har dessa regler sinsemellan? Den praktiska konsekvensen är att man använder sig av begränsningsreglerna i 15 kap och globalbegränsningsreglerna i 9 kap kommer inte att aktualiseras. De begränsningsregler som finns i 9:5 är anpassade efter ansvaret i 15 kap och följden blir att globalbegränsningsreglerna endast kommer att tillämpas i de fall ett större passagerarfartyg drabbas av en stor olycka.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> Enligt SjöL 15:1 skall med bortfraktare avses den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

<sup>116</sup> E. Selvig, Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold, TfR 1977, s. 435



## 8.4 Andra begränsningsregler i sjölagen

I SjöL 13:30-33 finner vi att transportörens ansvar kan begränsas. 13 kap handlar om styckegodstransport, vilket innebär befraktning under konossement eller sjöfraktsedel.<sup>117</sup> Transportören kan även vid sådan befraktning begränsa sitt ansvar.<sup>118</sup>

Begränsningsbeloppet beräknas på antingen antalet kolli eller kilo, beroende på vilket beräkningssätt som leder till det högsta ansvarsbeloppet. Liksom för begränsningsreglerna i 9 och 15 kap, så finner vi i 13:33 ett stadgande om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Om transportören orsakat skadan genom egenfel, dvs uppsåtliga eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma så föreligger ingen rätt till ansvarsbegränsning.

## 8.5 Begränsningsreglernas

### försäkringsrättsliga betydelse

Vad har de olika begränsningsreglerna för försäkringsrättslig betydelse? Traditionellt har man ansett att klubbarna är obegränsat ansvariga. Indirekt så får dock ansvarsbegränsningsreglerna betydelse i det att försäkringsgivarna genom sina försäkringstagare tillgodogör sig förmånen av ansvarsbegränsningen.<sup>119</sup> Numera framgår det direkt av P&I-villkoren att den maximala försäkringsersättning som klubben kommer att utbetala motsvarar försäkringstagarens lagliga ansvarsbegränsningsbelopp.<sup>120</sup> Anledningen till att klubbarna i sina villkor hänvisar till begränsningsreglerna har sin grund i ett rättsfall från USA.

I fallet *Maryland Casualty Co. v Cushing*<sup>121</sup> sade Högsta domstolen i USA att endast redaren och inte försäkringsgivare har rätt att åberopa ansvarsbe-

---

<sup>117</sup> Enligt SjöL 13:58 är sjöfraktsedel ett dokument som utgör bevis om ett sjötransportavtal och om att transportören har tagit emot godset. Sjöfraktsedeln innehåller även ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet. Sjöfraktsedeln är inte, som konossementet, ett negotiabelt dokument.

<sup>118</sup> Transportören ansvarar dock aldrig för skada på grund av oaktsam navigering eller brand, med mindre han själv har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Transportören ansvarar dock för skada som kan hänföras till att fartyget inte var i sjövärdigt skick vid resans början - SjöL 13:26. Se även T. Falkanger, H J. Bull, A.a., s. 236ff

<sup>119</sup> P. Wetterstein, A.a., s. 248f

<sup>120</sup> SÅAF regel 2, 5 st, Gard rule 51, Skuld rule 21.1.3.

<sup>121</sup> 1954 AMC 837

gränsningsreglerna, när den skadelidande framställer ersättningsyrkanden mot försäkringsgivaren enligt direct action lagstiftningen. Konsekvenserna av rättsfallet är att försäkringsgivarnas ansvar kommer att överstiga det ansvar som redaren kan få och skadelidande skulle i de fall det rör sig om stora ersättningssummor och lagen tillåter det, tjäna på att direkt kräva försäkringsgivaren.<sup>122</sup>

Nämnas bör att USA inte har tillträtt Londonkonventionen. Konventionen i sig ger ju försäkringsgivarna en rätt att åberopa begränsningsreglerna i samma utsträckning som försäkringstagaren. Denna regel intogs i syfte att förhindra kringgående.<sup>123</sup>

Detta innebär att om försäkringstagaren påtagit sig ett strängare ansvar än det som följer av begränsningsreglerna så kommer försäkringen inte att täcka det överskjutande ansvaret.<sup>124</sup>

### **8.5.1 Behovet av att upprätthålla globalbegränsningsreglerna**

Globalbegränsningsregler finner vi endast i sjörätten. Det finns inte några liknande regler för landbaserad verksamhet eller för övrig transportdrift. Globalbegränsningsreglerna utvecklades i en tid då sjöfart var en riskfylld verksamhet och man ville stärka de nationella handelsflottornas konkurrenskraft. Genom att införa begränsningsregler ville man förmå människor att investera i rederinäringen. Argumenten för att behålla globalbegränsningsreglerna har under åren förändrats och numera anser man reglerna nödvändiga för att redaren skall kunna teckna en försäkring. Men är de försäkringsrättsliga skäl som anförs tillräckliga för att motivera bibehållandet av ett säreget rättsinstitut som globalbegränsningsreglerna?

Seward<sup>125</sup> anser att begränsningsreglerna är av stor betydelse för att möjliggöra en försäkringstäckning av redarens ansvar. Genom att upprätthålla begränsningsreglerna minskas risken för att redaren vid en olycka skall gå i konkurs och dessutom uppnår man en viss förutsebarhet beträffande de försäkringsbelopp som kan komma ifråga. P&I-försäkringen bygger på återförsäkring och ett av huvudargumenten för ett bibehållande av globalbegränsningsreglerna är att de möjliggör försäkringstäckning. Seward poängterar även återförsäkringens viktiga roll och att de återförsäkringsmöjligheter som

---

<sup>122</sup> I fallet *Crown Zellerbach Corp. v Ingram Industries Inc.* 5<sup>th</sup> Cir No 82-3749, March 5, 1986 så godtog dock en amerikansk domstol att P&I-assurandören begränsade sitt ansvar om de i villkoren angivet att försäkringen var begränsad till den försäkrade redarens begränsade ansvar. I fallet gällde Louisiana Direct Action Statute.

<sup>123</sup> P. Wetterstein, A.a., s. 102ff

<sup>124</sup> SÅAF regel 2, 5 st, Gard rule 51, Skuld rule 21.1.3

<sup>125</sup> R.C. Seward, *Limitation of shipowners' liability: The new law - The insurance viewpoint*, 1986, s. 161ff

finns idag kanske inte existerar i framtiden om man borttager möjligheten att begränsa stora ersättningskrav.

Liksom Seward så förespråkar McGilchrist<sup>126</sup> bibehållandet av globalbegränsningsreglerna. Han anser att det ligger i både redarens och de skadelidandes intresse att ha kvar reglerna. McGilchrist ställer frågan varför det i andra riskfyllda verksamheter är möjligt att uppnå full försäkringstäckning medan detta inte är fallet inom sjörätten. Han jämför de sjörättsliga förhållandena med dem som råder inom lufträtten. Han anser att en stor del av förklaringen återfinns i olyckstatistiken. Kollision mellan två eller flera fartyg är en relativt vanlig orsak till försäkringens inträdande. Kollision mellan flygplan i luften inträffar inte lika ofta och därmed skulle det vara lättare att erhålla full försäkringstäckning inom lufträtten än inom sjörätten.

Det finns även de som kritiserar globalbegränsningsreglernas existens. En av dem är Wetterstein. Han anser att sjöfartsnäringen på samma sätt som övriga näringsidkare bör bära de ekonomiska följderna av de skador som den förorsakar utomstående. Wetterstein anser att den ekonomiska och praktiska betydelsen av globalbegränsningsreglerna varit obetydlig och att försäkringsmarknaden har kapacitet att placera även sk katastrofrisker. Försäkring av obegränsat ansvar är således möjligt och ett införande av det skulle endast marginellt öka försäkringskostnaderna. Ur skadeståndsrättslig synpunkt kan det inte anses motiverat att skadelidande som inte får sin skada täckt genom försäkringar berövas möjligheten att få ersättning från redaren.<sup>127</sup> En kombination av obegränsat ansvar och jämkningsmöjligheter enligt skadeståndsrättsliga principer är enligt Wetterstein en ändamålsenlig och acceptabel lösning rörande det sjörättsliga skadeståndsansvaret.<sup>128</sup>

Det finns företrädare för både ett bibehållande och ett avskaffande av globalbegränsningsreglerna. Än så länge finns det inga planer på att avskaffa begränsningsreglerna och införa obegränsad ansvarighet för redarna. Det är endast genom P&I-försäkringen som redaren kan försäkra sig gentemot ansvaret för personskador. I detta avseende fyller således P&I-försäkringen en viktig roll.

---

<sup>126</sup> N.R. McGilchrist, *Limitation of liability - at sea and in the air*, Lloyds maritime and commercial law quarterly, 1975, s. 256ff

<sup>127</sup> P. Wetterstein, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar - några kritiska reflexioner*, s. 13ff, NFT 1/1982

<sup>128</sup> P. Wetterstein, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar - en skadeståndsrättslig studie*, 1980, s. 279

## 9 Personskadetäckningen under P&I-försäkringen

Ansvar för personskador kan uppkomma i olika sammanhang. Det kan t ex röra sig om skador uppkomna vid kollision, grundstötning och brand. Naturligtvis kan det röra sig om, och det gör det oftast, om betydligt mindre dramatiska händelseförlopp. Förutsättningarna för ansvar är att skadan vållats genom fel eller försummelse. Det föreligger således ett culpaansvar.

### 9.1 Begreppet personskada<sup>129</sup>

Innan vi går in på vilka frågeställningar som uppkommer under de olika grupperna av skadelidande kan det vara en god idé att klargöra vilka skador som omfattas av försäkringen. Försäkringsvillkoren reglerar inte vad som anses vara personskador och detta leder till att man som subsidiär rättskälla tillämpar de svenska lagreglerna på området. Dessa regler återfinns vi i skadeståndslagen (1972:207). Enligt SÅAF regel 2, 5 st så gäller svensk lag i frågor som inte regleras i försäkringsvillkoren.<sup>130</sup> Detta innebär alltså att ersättningen för personskada skall beräknas enligt skadeståndslagens regler i 5:1-5:5. Detta är fallet även i de fall ansvaret närmast bygger på kontraktsrättslig grund.<sup>131</sup>

#### 9.1.1 Fysiska skador

Personskador omfattar ansvaret för rent fysiska skador. Vid fysiska skador täcker P&I-klubben de kostnader som uppkommer då den skadelidande undergår behandling. Kostnader för t ex proteser, inkomstförlust under den aktuella behandlingstiden men även framtida inkomstförluster pga något uppkommet handikapp som följd av skadan täcks av försäkringen.

Indirekta skador som kan uppkomma ersätts ej. Som exempel på sådana skador kan nämnas att den skadelidande förlorar ett viktigt kontrakt. Detta

---

<sup>129</sup> SÅAF regel 3, Gard rule 27 och 28, Skuld rule 9

<sup>130</sup> Gard och Skuld villkor reglerar inte heller utförligt vad som anses vara personskador, men då de utgör norska klubbar så gäller norsk lag som utfyllande rätt. Ovan tar jag upp vad som enligt svensk rätt är att betrakta som personskador och således omfattas av försäkringsvillkoren.

<sup>131</sup> K. Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran, 1987, s. 101

följer redan av skadeståndsrättsliga principer enligt vilka ersättning för skador som är inadekvata och opåräknliga ej utgår.<sup>132</sup>

### **9.1.2 Psykiska skador**

Med personskador likställer man skada som uppkommer pga chock och andra psykiska skador. Assurandören ansvarar även för psykiska skador och det oavsett om de psykiska skadorna är de enda uppkomna skadorna.

En aktuell frågeställning är om annan än den som lider den direkta skadan kan få ersättning för psykisk chock. I NJA 1993 s 41 har skadestånd utgått till den som tillfogats personskada i form av psykiska besvär till följd av att en närstående blivit uppsåtligt dödad. I ersättningsuppgörelsen efter Estonia-olyckan diskuterades huruvida och i vilken utsträckning ersättning för psykiskt lidande till efterlevande skulle utges. I den slutliga uppgörelsen tog man hänsyn till ovan nämnda rättsfall och den tendens som numera finns i svensk rätt att bevilja ersättning för psykisk chock även i förhållande till annan än den som drabbats av skadan.<sup>133</sup> Detta trots att det inte kan framstå som klart att efterlevande hade rätt till ersättning för psykisk chock, då man inte kan tala om uppsåtligt dödande.

### **9.1.3 Ideell skada**

Med ersättning för ideell skada avses enligt SkL 5:1 1 st 3p ersättning för sveda och värk, lyte och annat stadigvarande men. Ersättning för sveda och värk utgår under den akuta sjukdomstiden, medan ersättning för lyte och men utgår för bestående följder av personskadan. Ersättning för ideell skada är en personlig rätt och om den drabbade avlider innan rätten till ersättning blivit bestämd genom dom eller överenskommelse så förfaller rätten till ersättning.<sup>134</sup> P&I-försäkringen täcker även ideell skada.

### **9.1.4 Förlust av liv**

I de fall en person avlider kan ersättning för förlust av försörjare komma ifråga. Detta kommer framförallt att få betydelse när den avlidne har minderåriga barn för vilka han/hon hade försörjningsplikt. I vissa fall har även

---

<sup>132</sup>S. Brækhus, A. Rein, Handbook on P&I-insurance, 1979, s. 143ff

<sup>133</sup>SOU 1996:189 s. 17

<sup>134</sup>J. Hellner, Skadeståndsrätt, 1995, s. 393ff

makar rätt till underhåll. Vem som har rätt till underhåll avgörs av den familjerättsliga lagstiftningen.

Även andra kostnader som uppkommer pga dödsfallet ersätts. Det rör sig främst om begravningskostnader, men även kostnader för resor till och från begravningen (SkL 5:2).<sup>135</sup>

### **9.1.5 Ansvar pga dröjsmål och för personliga tillhörigheter**

Ansvar pga dröjsmål är en speciell ansvarsform. Skadelidande kan få ersättning för den skada de lider på grund av det dröjsmål som en skada kan orsaka. I praktiken är denna typ av skada vanligast vid passagerarskador.<sup>136</sup>

I de fall skada uppstått på den skadelidandes personliga effekter så kommer försäkringen att ersätta skadan i den mån effekterna skadades i samband med personskada eller dödsfall. Det rör sig om ersättning för kläder, smycken, klockor etc. Rent faktiskt kompenserar man dessa skador tillsammans med personskadorna, trots att de egentligen skall täckas under sakskadeansvaret.<sup>137</sup>

## **9.2 Grupper av skadelidande**

### **9.2.1 Skador som drabbar passagerare**

Ansvaret för skador som drabbar passagerare regleras i SjöL 15 kap. Med passagerare avses enligt 15:1:

”den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran.”

Huvudregeln är att bortfraktaren, med varmed avses den som enligt avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare och resgoods, ansvarar för personskada som drabbar passageraren under resan, om skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon han svarar för. Bortfraktaren har således ett principalansvar för sina

---

<sup>135</sup> J. Hellner, A.a., s. 408f

<sup>136</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 144

<sup>137</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 144

anställda och detsamma gäller de självständiga medhjälpare han använder sig utav. (SjöL 15:17)<sup>138</sup>

Vanligtvis är det den skadelidande som skall visa att skadan uppstått pga fel eller försummelse av någon annan. I sjölagen har man dock infört ett presumtionsansvar med en omvänd bevisbörda i de fall skadan uppkommit vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, stranding, explosion, brand eller om den har uppkommit som en följd av fel i fartyget. I dessa fall måste bortfraktaren för att gå fri från ansvar visa att skadan inte uppkom pga av fel eller försummelse från hans sida (SjöL 15:20). Genom detta stadgandet vill man skydda passagerarna och underlätta deras bevismöjligheter.

## 9.2.2 Skador som drabbar besättningen och anlitade medhjälpare

Personskador som drabbar besättningen omfattas av P&I-försäkringen. Besättning utgörs av de personer som har ett anställningskontrakt om arbete ombord. Dock skall man lägga märke till att restaurangpersonalen oftast inte omfattas av redarens besättningsansvar. Anledningen är att restaurangpersonalen är anställda av det företag som genom avtal med rederiet handhar restaurangverksamheten. Försäkringstagaren kan dock ingå avtal med restaurangföretaget om att ansvaret skall omfatta även dessa personer. För att ett sådant avtal skall kunna åberopas mot klubben måste den ha godkänt avtalet. Detsamma gäller beträffande de anställningsavtal som ingås mellan rederiet och besättningen.<sup>139</sup> I de fall klubben ej godkänt avtalet så kommer personerna i stället att omfattas av regleringen som rör övriga personer, se avsnitt 9.2.3. Härunder faller även restaurangpersonalen.<sup>140</sup>

I de allra flesta fall reglerar anställningsavtalet redarens ansvar vid en besättningsmedlems personskada eller död. En del anställningsavtal innehåller t o m en bestämmelse om att redaren är skyldig att teckna en försäkring för det ansvar som kan uppkomma. I de fall som anställningsavtalet inte närmare reglerar detaljerna för anställningen, så kommer dessa frågor att avgöras i enlighet med flaggstatens lag.<sup>141</sup> Redaren ansvarar även för skador som drabbar den anställde till och från fartyget. Anledningen till detta är att anställningsperioden ofta börjar innan besättningsmedlemmen kommit ombord fartyget och den slutar inte förrän han har kommit hem.<sup>142</sup>

---

<sup>138</sup> SjöL har ett utsträckt principalansvar. Huvudregeln är ju att uppdragsgivaren inte ansvarar för den självständiga företagarens vållande utom i de fall det föreligger ett kontraktsförhållande eller man kan tala om non-delegable duties. Jfr Hellner, A.a., s. 162ff

<sup>139</sup> L. Delfs, Rules and exceptions, 1992, s. 35, SÅAF regel 3§1, 10§2

<sup>140</sup> SÅAF regel 3§5, Gard rule 29

<sup>141</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I-insurance, 1988, s. 102f

<sup>142</sup> L. Delfs, A.a., s. 35f

Ansvarsbegränsningsreglerna i SjöL 9 kap tillämpas inte vid skador på besättningen. Rätten till ansvarsbegränsning faller ju bort om skada drabbat lotsen eller någon som är anställd av redaren under förutsättning att dess skyldigheter står i samband med fartygets drift.<sup>143</sup>

### 9.2.2.1 Sjömanslagen (1972:282)

De flesta länder har upprättat någon form av socialförsäkringssystem som ger skydd åt personer som lider skada i sitt arbete och åt deras efterlevande i händelse av ett dödsfall i arbetet.<sup>144</sup> Vad gäller situationen i Sverige så har besättningen en relativt tryggad ställning vid skador som drabbar den i arbetet.

Förhållandet mellan redaren och besättningen regleras av *sjömanslagen* (1972:282). Lagen gäller för arbetstagare, som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg.<sup>145</sup> Med fartygsarbete avses enligt 3§ sådant arbete för fartygets räkning som utföres ombord på fartyget eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget. Om en sjöman som har befattning med fartyget drabbas av en personskada utgår lön under den tid han är arbetsoförmögen pga skadan eller sjukdomen. Föranleder skadan att sjömannen lämnar sin befattning så skall lön utgå under högst 60 dagar om befattningen avsåg utrikes fart och under högst 30 dagar om befattningen avsåg inrikes fart.<sup>146</sup> Arbetsgivaren skall dessutom betala kostnaden för den vård sjömannen får. Skyldigheten att betala vårdkostnaderna är begränsad till 42 dagar eller om han vårdas i annat land än det där han är bosatt, högst 84 dagar.<sup>147</sup>

SjömansL har således förmånliga regler för fartygsbesättningen vid personskada och sjukdom. Först när ersättning inte längre utbetalas enligt SjömansL, dvs när de ovan nämnda tidsperioderna överskridits, så tillämpas lagen om allmän försäkring (1962:381) och lagen om arbetsskadeförsäkring (1976:380). Den ersättning som utgår enligt de lagarna är dock inte lika stor som den som utgår enligt SjömansL. Den skadelidande kompenseras inte 100%-igt för lönebortfall och sjukvårdskostnader under de allmänna socialförsäkringslagarna.

### 9.2.2.2 Trygghetsförsäkring vid arbetsskada

---

<sup>143</sup> P. Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar – en skadeståndsrättslig studie, s. 254, SjöL 9:3 5 p

<sup>144</sup> S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 103

<sup>145</sup> SjömansL (1973:282) 1§

<sup>146</sup> SjömansL (1973:282) 34§

<sup>147</sup> SjömansL (1973:282) 38§



Redarens kollektivavtal medför en skyldighet för redaren att teckna en trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA). Den försäkringen omfattar skador som drabbar den anställde pga olycksfall i arbetet eller annan skadlig inverkan. TFA ger den skadelidande rätt till ersättning oavsett om den skadelidande kan visa på fel eller försummelse från skadevållarens sida.

Man kan fråga sig om något behov av skadestånd kvarstår efter det att arbetstagaren har fått ersättning från olika socialförsäkringar. Betonas bör dock att förekomsten av TFA ger den skadelidande lika stor rätt till ersättning som SkL, dessutom anger TFAs villkor att om den skadelidande omfattas av TFA så har han inte rätt att föra skadeståndstalan mot arbetsgivaren.<sup>148</sup>

De anställda kan utsträcka sitt personskadeskydd genom att teckna egna olycksfall- och sjukförsäkringar och dessa kommer inte att avräknas från ett eventuellt skadestånd. Det skydd som bygger på eget långsiktigt sparande skall ej avräknas från skadeståndet. Däremot så avräknas den ersättning den skadelidande får av socialförsäkringen.

Reglerna om TFA och möjligheterna att teckna egna olycksfall- och sjukförsäkringar är inget sjörättsligt särdrag utan dessa regler gäller för alla arbetstagare.

### 9.2.3 Skador som drabbar utomstående personer

Under denna grupp av skadelidande faller alla de personskador som ej tillhör de ovannämnda grupperna. Det rör sig således främst om skador som drabbar personer utanför fartyget. Det kan vara på land eller ombord ett annat fartyg. Att personskador pga av fartyget kommer att uppkomma på land, torde vara mycket sällsynt. Man kan tänka sig situationer då ett fartyg av någon anledning exploderar i en hamn och skadar personer på kajen.<sup>149 150</sup>

Det förekommer att det vistas personer som varken är besättning eller passagerare ombord på fartyget, om än endast tillfälligt. Det kan t ex röra sig om reparatörer eller lots. Anhöriga till besättningen kan också finnas ombord. Vanligtvis föreligger det inget kontraktsförhållande mellan dessa ”utomstående personer” och redaren. Redarens ansvar i förhållande till dessa personer kommer att bestämmas enligt skadeståndsrättens lagregler. Frågan blir då i enlighet med vilka lagregler ansvaret skall bestämmas. Man har två olika möjligheter, antingen använder man sig av flaggstatens lag eller lagen i

---

<sup>148</sup> M. Tullberg, Fördelning av redarens kollisionsansvar mellan kasko och P&I-försäkring, 1984, s. 197ff

<sup>149</sup> En sådan explosionsolycka inträffade 1947 i Texas City.

<sup>150</sup> P. Wetterstein, A.a., s. 259ff

det land skadan inträffade i (lex loci delicti). Det är skadelidande som slutligen i dessa fallen avgör vilken lagvalsprincip som skall tillämpas. Generellt så kan man dock säga att redaren så långt man kan anse det skäligt har en skyldighet att se till att personer ombord fartyget inte lider skada eller förlorar sina personliga tillhörigheter.<sup>151</sup> I de fall redaren blir ansvarig på utomobligatorisk grund så torde han iallafall kunna åberopa globalbegränsningsreglerna.<sup>152</sup>

### 9.2.3.1 Personskador uppkomna vid en kollision

Vid personskador uppkomna vid en kollision mellan två eller flera fartyg är utgångspunkten att bortfraktaren på respektive fartyg ansvarar för de personskador som uppkommit ombord hans fartyg. En utredning rörande ansvaret kommer dock att äga rum och den utredningen läggs sedan till grund för den slutgiltiga ansvarsfördelningen. Om det ena fartyget ensamt orsakat kollisionen så kan inte passagerarna på det andra fartyget kräva ersättning från sin bortfraktare, utan de måste kräva ersättning av det ”skyldiga” fartyget.

Det uppkommer givetvis situationer där alla inblandade fartyg uppvisar skuld. I de fallen är fartygen solidariskt ansvariga. Detta innebär att den skadelidande kan välja att kräva ersättningsbeloppet av ett av fartygen oberoende av vilken skuldgrad det fartyget utvisar. Anledningen till denna regleringen är att man vill skydda den skadelidande. Det blir sedan upp till det betalande fartyget att återkräva den del som skall belasta det andra fartyget (Sjöl 8:1 3-4 st).<sup>153</sup> Man kan nämna att kaskoförsäkringen inte täcker ansvaret för passagerare och besättning på det andra fartyget, utan det ansvaret måste i sin helhet täckas av P&I-försäkringen.<sup>154</sup>

## 9.3 När börjar och när upphör ansvaret

Vad gäller skador på passagerare så kan bortfraktaren med giltig verkan friskriva sig från ansvaret beträffande tiden före och efter ombordstigningen. Detta följer av Sjöl 15:30. Försäkringens ansvar mot passagerare är begränsad till de olyckor som inträffar ombord fartyget såvida inte klubben godtagit ett utökat ansvar. Mot utomstående personer så svarar assurandören för de skador som uppkommit ombord eller i relation med fartyget. Beträffande besättningen så har tidigare nämnts att ansvaret kan omfatta även per-

<sup>151</sup>S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 123ff

<sup>152</sup>S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I-insurance, 1979, s. 157

<sup>153</sup>T. Falkanger, H.J. Bull, Innføring i sjørett, 1995, s. 183f

<sup>154</sup>S. Brækhus, A. Rein, A.a., s. 155

sonskador som uppkommer till eller från fartyget. Detta eftersom anställningsperioden börjat respektive ej avslutats.<sup>155</sup>

## 9.4 Medvållande

I de fall den skadelidande medverkat till skadans uppkomst talar man om medvållande. Skadeståndsrättsligt gäller i de situationerna att skadeståndet jämkas. Detta smittar av sig på försäkringsutbetalningen i det att villkoren ofta stadgar om en rätt att minska försäkringsutbetalningen i relation till hur stor del av skadan som berodde på den skadelidandes eget fel.<sup>156</sup> Om personskada lett till döden så kan skadeståndet till efterlevande jämkas om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet. Detta innebär i praktiken att jämkning vid dödsfall endast kommer i fråga vid självmord.<sup>157</sup>

## 9.5 Avdrag för det som täcks under

### socialförsäkringar

Försäkringen kommer inte att täcka ansvaret i den mån skadelidandes förlust ersätts genom någon form av socialförsäkring. Socialförsäkringen täcker kostnader som uppkommer i samband med sjukdom, personskada eller dödsfall.<sup>158</sup> Regeln i sig överensstämmer med skadeståndslagens regler. Där skall man ju avräkna de sociala förmåner som utgår från skadeståndet.<sup>159</sup> Det innebär att i den mån skadevållaren har en ansvarsförsäkring så kommer försäkringsersättningen att utgå efter det belopp som skadeståndet utgör efter avräkning. Reglerna harmonierar således med varandra.

## 9.6 Skaderegleringen

Vi har diskuterat vad personskadetäckningen under P&I-försäkringen omfattar och nu kan det vara intressant att titta på hur en ersättningsuppgörelse kan se ut. Normalt sett så gör man en ingående undersökning om vilka ska-

---

<sup>155</sup> L. Delfs, A.a., s. 55f, jfr SÅAF regel 3§4, 3§5

<sup>156</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I-insurance, 1988, s. 128

<sup>157</sup> Hellner, A.a., s. 226

<sup>158</sup> S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I-insurance, 1979, s. 142

<sup>159</sup> SkL 5:3

dor som drabbat den skadelidande och hur stort ersättningsbeloppet kommer att bli.

De senaste 10 åren har försäkringsbolagen handskats med en serie katastrofolyckor. 1987 förliste den brittiska färjan Herald of Free Enterprise utanför Belgiens kust och 188 människor omkom. 1990 utbröt eld ombord det Bahamasregistrerade passagerarfartyget Scandinavian Star och 158 människor omkom. Den polska färjan Jan Herweliusz sjönk i Östersjön mellan Polen och Sverige 1993 och 54 människor omkom. Den största fartygskatastrofen i Skandinavien inträffade den 28 september 1994 då passagerarfartyget Estonia sjönk och 852 människor omkom. När katastrofolyckor av det här slaget inträffar och många människor omkommer så följer inte skaderegleringen det vanliga mönstret. En stor olycka påverkar många personer liv och ersättningskraven kan uppgå till mycket höga belopp.

För att få en praktisk inblick i hur man vidtar skadereglering vid stora olyckor, så kommer jag att redogöra för den försäkringsrättsliga uppgörelse efter Estonia-katastrofen.

Estonia var försäkrat hos den norska P&I-klubben Skuld. Skuld hade även handhaft ersättningsuppgörelsen efter Scandinavian Star olyckan och de hade därmed erfarenheter av uppgörelser efter stora olyckor.

P&I-klubbarna lägger sig ofta vinn om att en snabb skadereglering skall äga rum. De värnar om sitt goda rykte och inte minst vill de undvika att skadelidande väcker talan, då processer är dyra och tidskrävande. Det ligger även i de skadelidandes eget intresse att skaderegleringen inleds så att de kan få ersättning för sina skador relativt snabbt. För framför allt små och medelstora företag kan en utdragen rättsprocess leda till att deras existens hotas och konkurs kan vara ett faktum.<sup>160</sup>

Ytterligare en anledning till att försäkringsbolagen vill att ersättningsuppgörelsen skall ske snabbt är att man vill förvissa sig om att skadelidande inte väcker talan i USA. Anledningen till detta är att det utdöms mycket högre skadestånd i USA än det gör i de nordiska länderna.<sup>161</sup>

När en stor katastrof inträffar uppkommer frågan vem som bär ansvaret. Enligt sjölagen är det ju bortfraktaren som bär det primära ansvaret för skador på passagerare som uppkommer under resan (Sjöl 15:17). För att bortfraktaren skall gå fri från ansvar vid förlisning så måste han visa att skadan inte uppkom pga fel eller försummelse från hans sida (Sjöl 15:20). Försäkringsbolagen är fria från ansvar om olyckan orsakats av bortfraktarens egenfel. Men ansvaret faller även under sjölagens begränsningsregler och försäkringsgivaren är inte skyldig att ersätta mer än ansvarsbeloppet. Vid tidpunkten för Estonia-olyckan inträffande så skulle ersättningsbeloppet inte över-

---

<sup>160</sup> SOU 1996:189 s. 15ff

<sup>161</sup> A. Cleve, Rederiforsikring, 1993, s. 152

stiga mer än 100 000 SDR för varje passagerare, vilket ungefär utgjorde en miljon kronor. Därutöver finns globalbegränsningsreglerna och de ledde i detta fallet till att den totala ersättningsnivån låg på 260 miljoner svenska kronor. Det beloppet utgjorde alltså det maximala ansvar som Skuld var tvungen att utbetala med anledning av olyckan, men uppgörelsen kom att leda till att detta maximibelopp överskreds och ersättningssummorna väntas övergå 400 miljoner kronor.

Skulds förslag till ersättning byggde på den uppgörelse man träffat efter Scandinavian Star-olyckan. De skadelidande indelades i 10 grupper med undergrupper inom varje grupp. Man utgick från närheten i släktskap eller annan relation till den avlidne. Jag skall inte i detalj gå in på de ersättningsbelopp som utbetalades till de olika kategorierna av skadelidande utan endast ta några exempel. Överlevande fick 250 000 kronor i ersättning, med rätt till ytterligare ersättning vid senare besvär, föräldrar till omkomna barn fick 75 000 kronor, den som vid tidpunkten var gift med omkommen fick 250 000 kronor, barn under 19 år som blev föräldralösa fick 500 000 kronor i ersättning.<sup>162</sup>

Uppgörelsen var klar våren 1995, dvs endast några månader efter det att katastrofen hade inträffat. Det fanns givetvis de som var kritiska mot uppgörelsen och de som ansåg ersättningsbeloppen låga. Juridiskt sett så var de utbetalade ersättningsbeloppen inte låga, men givetvis obetydliga i förhållande till den personliga förlust de efterlevande lidit. Genom uppgörelsen förband sig de skadelidande att avstå från att i framtiden framställa ytterligare krav på ersättning. Uppgörelsen innebär också att andra svenska försäkringsgivare avstod från regressrätt för gjorda och framtida utbetalningar. Detta innebär att ingen avräkning kommer att ske från de utbetalade ersättningsbeloppen och detta även om ersättning utgår från socialförsäkringar som t ex TFA och personförsäkringar.

Det faktum att de skadelidande ingick en uppgörelse direkt med Skuld och inte väckte talan mot rederiet ledde till att ersättningsbeloppen utbetalades snabbare och blev avsevärt högre, än om en rättsprocess inletts. I en sådan skulle SkLs beviskrav och sjölagens ansvarsbegränsningsbelopp beaktats.<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> SOU 1996:189, bilaga 2

<sup>163</sup> SOU 1996:189 s. 15ff

# 10 Skadelidandes rätt till direkt krav

Frågan om direkt krav eller direct action avser huruvida den skadelidande har rätt att kräva att försäkringsbolaget utbetalar försäkringsersättningen direkt till honom.

## 10.1 Trepartsförhållandet

Förhållandet mellan de inblandade parterna i ett försäkringsfall kan beskrivas som ett trepartsförhållande. Försäkringstagaren och försäkringsbolaget står i ett förhållande till varandra liksom försäkringstagaren/skadevållaren och den skadelidande gör. Frågan blir om också försäkringsgivaren och den skadelidande någon gång kommer i direkt förbindelse med varandra direkt.

## 10.2 Frågeställningar

Det finns frågeställningar som aktualiseras vid direkt krav. Hur uppkommer kravet och på vilken grund?

Anledningen till att en potentiell ansvarig tecknar en ansvarsförsäkring har sin grund i att han vill skydda sig själv och sin verksamhet från ett stort ekonomiskt ansvar. Den eventuellt ansvarige tecknar således försäkringen för att se om sitt eget hus. Rent faktiskt kommer då försäkringen även den skadelidande till godo i det att han får täckning för sitt krav.

Ibland har man dock ansett det berättigat att genom lag instifta en skyldighet för de som driver viss typ av verksamhet att teckna en ansvarsförsäkring för det ansvar som kan uppkomma genom den specifika driften. I dessa situationer har lagstiftaren de skadelidandes bästa framför ögonen. Ett klart exempel på detta utgörs av det ansvar som ägare till fartyg som transporterar olja som last i bulk över ett visst tonnage har enligt SjöL 10 kap. I de fallen föreligger det en försäkringsplikt. Man talar i dessa fall om obligatorisk ansvarsförsäkring. En sådan försäkring är ofta kombinerad med ett strikt ansvar och en rätt för skadelidande att utfå ersättning direkt från försäkringsbolaget. Vid obligatorisk ansvarsförsäkring är det den skadelidande och hans behov av att erhålla kompensation som står i centrum och ej som vid frivillig ansvarsförsäkring skadevållaren och hans behov av att skydda sig själv mot krav.

Vad man måste klargöra är först och främst huruvida skadelidande har ett direkt krav mot ansvarsassurandören. Om man kommer fram till att så är fallet så får man ställa sig frågan vilket innehåll kravet har. Denna sista fråga kan man i sin tur dela in i ytterligare två stycken frågor. Hur påverkas ersättningsförhållandet mellan skadevällaren och skadelidande och hur påverkas försäkringsförhållandet mellan skadevällaren och ansvarsassurandören den skadelidandes krav mot ansvarsassurandören? En annan intressant frågeställning är huruvida ansvarsassurandören kan göra gällande de invändningar som han skulle kunna åberopa för minskad ansvarighet inför skadevällaren mot den skadelidande.<sup>164</sup>

### 10.3 Direkt krav enligt svensk lag

Man kan tänka sig att ett direkt krav antingen är lagligt grundat eller stadgas i ett avtal. I detta avsnitt skall vi dock koncentrera oss på frågan om det enligt svensk rätt finns möjlighet för den skadelidande att direkt kräva ut ersättning från försäkringsbolaget. Den aktuella lagbestämmelsen finner vi i FAL 95§ under det avsnitt som behandlar ansvarighetsförsäkringar. Avsikten med ett direkt krav är att det leder fram till en överlåtelse av rätten till försäkringsersättning. Utgångspunkten för en sådan överlåtelse är att den följer reglerna om överlåtelse av enkel fordran.<sup>165</sup>

#### 10.3.1 Sjöförsäkring, ansvarsförsäkring eller indemnityförsäkring

Som tidigare nämnts regleras sjöförsäkringar i FAL 59-76§§ och ansvarsförsäkringar i FAL 91-96§§. Den första fråga man måste besvara är huruvida P&I-försäkringen är en sjöförsäkring eller en ansvarsförsäkring.

Definitionen av sjöförsäkring är enligt FAL 59§ följande:

”Med sjöförsäkring förstås i denna lag försäkring mot fara, för vilken det försäkrade intresset utsättes under sjötransport. Omfattar försäkring jämte sjöfara tillika annan fara, den där står i samband med transporten, vare försäkringen i sin helhet att anse såsom sjöförsäkring.”

<sup>164</sup> H J. Bull, Tredjemannsdekningar i forsikringsforhold, 1988, s. 57ff

<sup>165</sup> Överlåtelsen av försäkringsersättningen sker enligt reglerna om cession av enkel fordran. I de fallen äger inte den nye borgenären en bättre rätt mot gäldenären än överlåtaren hade. Jfr SkuldebrevsL 27§.

Den fråga som inställer sig är huruvida P&I-försäkringen enligt FAL skall behandlas som en sjöförsäkring, ansvarsförsäkring eller enligt båda allt efter de situationer som uppstår. Avgörandet av denna fråga är av betydelse då FAL 95§ inte är tillämplig på sjöförsäkringar.

Under relativt lång tid var det tvivelaktigt om huruvida man i sin helhet kunde anse P&I-försäkringen som en sjöförsäkring, främst pga av uttalanden i förarbetena till FAL.<sup>166</sup> Numera betraktas dock P&I-försäkringen i sin helhet som en sjöförsäkring.<sup>167</sup> Innebär detta att man utesluter reglerna om ansvarsförsäkringar? Svaret på denna fråga är nej, det faktum att P&I-försäkringen är att anse som en sjöförsäkring utesluter inte det faktum att den även är att anse som en ansvarsförsäkring. Försäkringen innefattar moment av både sjöförsäkring och ansvarsförsäkring och det mest naturliga är att hänföra försäkringen till båda dessa grupper.

P&I-klubbarna ser frågan på ett annat sätt. De anser att P&I-försäkringen är en sk ”indemnity-försäkring”. Med detta avses att det är en försäkring vars uppgift är att hålla skadevällaren skadelös. Men innebär det inte detsamma som en ansvarsförsäkring? Svaret är nej. En försäkring mot skadelöshet utbetalas först när skadevällaren betalat ersättning till den skadelidande. Det föreligger med andra ord ingen rätt till direkt krav om man godtar denna syn på P&I-försäkringen. P&I-klubbarnas villkor intar ibland sk ”*pay to be paid klausuler*”. I sådana klausuler stadgas att försäkringsersättning endast utgår för det fall försäkringstagaren betalt fastställt skadestånd som försäkringsgivaren godkänt.<sup>168</sup>

Frågeställningarna aktualiserade först i Norge och rättsläget i Sverige var länge oklart. Det rådde delade meningar, men det fanns de som ansåg det var befogat att tro att rättsläget skulle vara detsamma som i Norge, inte minst med tanke på den rättsgemenskap som präglade de båda ländernas försäkringsavtalslagar.<sup>169 170</sup>

I Sverige har man genom en rad rättsfall tagit ställning till dessa problem, både vad avser frågeställningen vad för slags försäkring det rör sig om och i vilken utsträckning, om än någon, man skall godtaga pay to be paid klausuler.

### 10.3.1.1 Skogholm-fallet<sup>171</sup>

---

<sup>166</sup> NJA II 1927 s. 465, SOU 1925:21 s. 158

<sup>167</sup> Hellner, Försäkringsrätt, 1965, s. 435, 471, SOU 1989:88, s. 254

<sup>168</sup> S.O. Johansson, Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag, SvJt 1996 s. 725ff (732)

<sup>169</sup> H J. Bull, A.a., s. 109

<sup>170</sup> Den svenska, norska och danska FAL från slutet av 1920-talet är en produktion av ett nordiskt samarbete och är i stort sett likartad.

<sup>171</sup> ND 1954 s 445 (Høyesterett i Norge)



I ett norskt rättsfall från 1954 fastslog den norska högsta domstolen att P&I-försäkringen omfattades av regleringen i den norska FAL 95§. Omständigheterna i fallet var följande.

Fartyget Skogholm var bortfraktat under ett certeparti, och var i sin tur av tidsbefraktaren bortfraktat till ett norskt-engelskt kompani. Under en resa från Bergen till Hull med last tillhörande kompaniet sjönk fartyget och det mesta av lasten förstördes. Kompaniet fick ersättning för sin förlust av sin varuförsäkringsgivare. Varuförsäkringsgivaren menade att förlusten inträffat då fartyget inte var sjövärdigt och krävde Skogholms redare på beloppet. Redaren bestred att han var betalningsskyldig och varuförsäkringsgivaren gick till domstol. När fallet kom upp i den norska byretten så hade redaren gått i konkurs.

Varuförsäkringsgivaren stämde då både konkursboet och redarens P&I-försäkringsgivare, som i detta fallet var Skuld. Talan mot konkursboet ogillades. Skuld gjorde en mängd invändningar mot att de skulle bli betalningsskyldiga. De ansåg bl a att bestämmelsen i FAL 95§ 3 st inte kunde tillämpas i mål rörande P&I-försäkring eftersom P&I-försäkring var en sjöförsäkring och FALs regler om ansvarsförsäkringar var då inte tillämpliga. Vidare framhöll Skuld att P&I-försäkringen var en annan typ av ansvarsförsäkring än de som reglerades i FAL 95§. Slutligen pekade Skuld på det faktum att de enligt sina försäkringsvillkor endast ansvarade om försäkringstagaren hade betalat det krav som den skadelidande hade på honom.<sup>172</sup>

Den norska högsta domstolen godtog inte invändningarna, utan den menade, liksom byretten, att även om P&I-försäkringen faller innanför FALs definition rörande sjöförsäkringar så är P&I-försäkringen likväl till sin art att anse som en ansvarsförsäkring. Detta innebär att reglerna om ansvarsförsäkringar skall tillämpas vid sidan av de som gäller för sjöförsäkringar. Vad gäller invändningen att Skuld endast svarade om försäkringstagaren hade betalat det krav som skadelidande hade på honom så underkände domstolen den uttryckliga pay to be paid klausulen som fanns i Skulds försäkringsvillkor.

Domstolen tog inte ställning till vad man skulle göra om en konflikt mellan de båda regelverken uppstod.

### 10.3.1.2 Sydfjord-fallet<sup>173</sup>

Fartyget Sydfjord utförde med Superfos som befraktare tre stycken transporter. Vid dessa transporter vattenskadades lasten. Söassurance utgav i sin

---

<sup>172</sup> Denna invändning bygger på tanken att P&I-försäkringen är en Indemnity-försäkring och i Skulds försäkringsvillkor fann man en ”pay to be paid klausul”.

<sup>173</sup> ND 1989 s 47, ND 1995 s 26 (HovR för västra Sverige)

egenskap som lastförsäkringsgivare ersättning till befraktaren för den skadade lasten. Befraktaren led skada i det att han fick vidkännas avdrag för självrisken under sin varuförsäkring. Rederiet som fartyget tillhörde hade vid skadetillfällena en ansvarsförsäkring hos Skuld. I tre tredskodomar förpliktades rederiet att till Söassurance och Superfos utge belopp motsvarande det som utgivits för att täcka skadorna och Superfos utgifter för att täcka självrisken.

Rederiet gick i konkurs och konkursförvaltaren överlät sin rätt att få ut ersättning av Skuld till Söassurance och Superfos. Söassurance och Superfos yrkade hos dipaschören att Skuld skulle förpliktas att ubetala de i tredskodomarna utdömda beloppen. Skuld bestred talan på följande grunder. Konkursförvaltarens överlåtelse saknade rättsverkan och det rörde sig om domvilla, en förutsättning för överlåtelse av ersättningsrätten från Skuld var att den skadelidande hade gottgjorts (vilket ej var fallet), att överlåtelsen stred mot ett överlåtelseförbud i Skulds villkor samt att FAL 95§ 3 st inte var tillämplig på P&I-försäkring.

Vad gällde invändningen om att FAL 95§ 3 st inte skulle vara tillämplig på P&I-försäkringar så lämnades den utan avseende, då invändningen ej var förenligt med svensk och norsk doktrin och Skogholm-fallet. Domstolen godtog inte heller invändningen som grundade sig på att den skadelidande skulle blivit kompenserad, innan Skuld blev betalningsskyldig. Pay to be paid klausulen lämnades utan avseende då den ansågs oförenlig med skandinavisk försäkringsrättslig uppfattning. Beträffande överlåtelsen av ersättningsrätten så uttalade domstolen att Skuld inte hade någon rätt att i sina försäkringsvillkor avtala bort en skyddsbestämmelse till förmån för tredje man, då en sådan bestämmelse per se är tvingande. Ersättningsöverlåtelsen var således giltig.<sup>174</sup>

### 10.3.1.3 Degerö-fallet<sup>175</sup>

Fibermaterial som fraktades med fartyget Degerö från Åhus till Sidney skadades under transporten. I en dom av en australisk domstol förklarades Rederiet skyldig att ersätta lastskadan. I ett skiljeförfarande i London mellan Rederiet och tidsbefraktaren, Rederi AB Thule, yrkar Rederiet att Thule pga tidscertepartiet skulle ersätta Rederiet upp till det belopp de utgivet till lastägaren och skiljedommen medger yrkandet. Thule försätts i konkurs och Thules konkursbo överlåter sin rätt enligt FAL 95§ 3 st till Rederiet. Rederiet kräver Thules försäkringsbolag, Skuld på det belopp Rederiet utbetalat till lastägarna.

---

<sup>174</sup> I vilken utsträckning FAL 95§ är tvingande eller ej kommer utförligare att diskuteras under avsnitt 10.3.4

<sup>175</sup> ND 1991 s 20, ND 1996 s 1 (HovR för västra Sverige)

Skuld bestred att betalningsskyldighet förelåg. Som grund för sitt bestridande framförde Skuld att deras villkor stadgade att ”den försäkrades rättigheter under försäkringen inte får överlåtas”, samt att formuleringen i FAL 95§ 3 st om inestående ersättningsbelopp endast kunde tillämpas om beloppet blivit klart fastställt. Skuld yrkade även att Rederiets talan skulle avvisas eftersom målet inte var av sjöförsäkringsrättslig natur.

Skuld gjorde i fallet gällande att P&I-försäkringen var att betrakta som antingen en sjöförsäkring eller som en ansvarsförsäkring. HovR menade att det inte förelåg ett sådant motsatsförhållande utan det var fullt möjligt att behandla en och samma försäkring som tillhörande båda kategorierna eller, om behov därav fanns, i vissa avseenden som en sjöförsäkring och i andra som en ansvarsförsäkring. Om det skulle uppkomma motsättningar mellan de olika reglerna så får de problemen lösas från fall till fall.

Vad gällde giltigheten av pay to be paid klausulen så har sådana klausuler inte varit föremål för prövning av högsta instans i Sverige. HovR uttalade i frågan att en huvudprincip i svensk rätt är att en oförmåga att betala inte ändrar kontraktsförpliktelse. I det aktuella fallet innebär det att Thules insolvens inte förändrar förhållandet mellan Skuld och Thule. Om man generellt skulle godtaga pay to be paid klausulerna så skulle det innebära att borgenären i försäkringshavarens konkurs går miste om det skydd FAL 95§ 3 st ger honom. Detta innebär enligt HovR uppfattning att man drar bort skyddet för borgenärerna när de som mest behöver det. HovR ansåg det ologiskt att först genom FAL tillåta en överlåtelse och sedan sätta stopp för den genom en pay to be paid klausul.<sup>176</sup>

Nämnas bör att detta fallet inte rörde en uttrycklig pay to be paid klausul, utan Skuld grundade i detta avseende sin invändning på att klausulen anses ha en så nära anknytning till P&I-försäkringen att den skall gälla även utan en uttrycklig bestämmelse. I nordisk rättspraxis finner man ett fall där en uttrycklig klausul underkänts, nämligen Skogholm-fallet.

### 10.3.2 Förutsättningarna för direkt krav

Nu när vi fastställt att P&I-försäkringen faller in under reglerna om ansvarsförsäkringar enligt FAL så uppkommer frågan under vilka förutsättningar rätten till direkt krav inträder och vem det är som kommer att erhålla denna rätt? Som tidigare talats om så får man skilja mellan frivillig och obligatorisk ansvarsförsäkring eftersom syftet med de båda försäkringarna är olika. Det är därför lämpligt att dela upp genomgången av rätten till direkt krav beroende på om det rör sig om en frivillig eller obligatorisk försäkring.

---

<sup>176</sup> Nämnas bör att man i ett brittiskt rättsfall godtagit en uttrycklig pay to be paid klausul. Se *The Fanti and The Padre Island* (1990) 2 Lloyd's Rep. 191

### 10.3.2.1 Direkt krav i frivillig ansvarsförsäkring

Det är vanligt att rätten till direkt krav i frivillig ansvarsförsäkring är beroende av vissa villkor. Man kan dela in dessa villkor i två olika grupper och innehållet av villkoren varierar beroende på vilket rättssystem som tillämpas. Det är vanligt att man ställer vissa villkor beträffande försäkringstagarens, dvs oftast skadevållarens, ekonomi. Man kräver ofta att han är insolvent på ett eller annat sätt. Det andra kravet rör förhållandet att skadelidandes krav måste vara slutligt fastställt för att man skall kunna göra det gällande inför skadevållaren.

#### 10.3.2.1.1 Insolvenskravet

I Sverige har man uppställt ett krav på att försäkringstagaren har blivit försatt i konkurs för att den skadelidande skall kunna kräva försäkringsgivaren. Insolvensen uttrycks i ett konkursbeslut och det klargör om en skadelidande kan vidta åtgärder för att få rätten till försäkringsersättning överlåten på sig.

Den rätt som skadelidande kan få i de fall försäkringstagaren gått i konkurs ger honom i princip full täckningsrätt för hans ersättningskrav. Om skadelidande i en konkurssituation inte haft rätt till direkt krav så skulle han endast bli en av många borgenärer i skadevållarens konkursbo. Skadelidandes ersättning är således i bättre händer än vad som skulle vara fallet enligt de vanliga konkursrättsliga reglerna.<sup>177</sup>

Problem kan dock uppkomma om försäkringstagarens konkurs avslutas utan överskott innan den skadelidande visste att det fanns en försäkring som täckte hans skada. Om det är en juridisk person, och detta är ofta fallet, så upphör företagets rättskapacitet senast i och med att konkursen skrivs av. Detta innebär att det inte finns någon som med rättslig verkan kan överlåta rätten till försäkringsersättning, vilket i sin tur innebär att skadelidande inte kan kräva försäkringsbolaget på ersättning. Kan inte skadelidande på något sätt undkomma denna följd? Den enda möjligheten är att återuppväcka konkursen, men enligt den nuvarande konkurslagstiftningen<sup>178</sup> så saknar man förutsättningar att återuppta förvaltningen endast för att överlåta en rätt till försäkringsersättning.<sup>179</sup> Enligt förslaget till en ny försäkringsavtalslag så skall den skadelidande kunna vända sig direkt mot försäkringsgivaren om den juridiska personen upplösts.<sup>180</sup>

---

<sup>177</sup> H J. Bull, A.a., s. 120f

<sup>178</sup> Konkurslagen (1987:672) 10:5, 11:19

<sup>179</sup> S.O. Johansson, A.a., s. 734f

<sup>180</sup> SOU 1989:88, s. 57, 349

I Degerö-fallet<sup>181</sup> intog HovR den uppfattningen att en dom mot en försäkringstagare inte kan ligga till grund för utbetalande av försäkringsersättning, i de fall försäkringstagarens konkurs avslutats innan domen meddelades. I fallet prövade man försäkringstagarens ansvar i processen om ersättning mellan försäkringsgivaren och den skadelidande. Man bör dock observera att man i Degerö-fallet hade överlåtit rätten till försäkringsersättningen innan den juridiska personen upplöstes.

### 10.3.2.1.2 Fastställelse av ersättningskravet

FAL 95§ 3 st stadgar att den skadelidande har rätt att få försäkringstagarens krav mot försäkringsgivaren överlåten på sig när den konkursdrabbade försäkringstagaren hos försäkringsgivaren har inestående ersättningsbelopp som konkursboet inte utbetalar. Vad omfattas av uttrycket *inestående ersättningsbelopp*?

Det anses inte vara ett krav att ersättningsbeloppet är fastställt för att direkt krav skall bli aktuellt. Det finns dock invändningar mot denna slutsats. En sådan invändning är att det är svårt att hävda att ett ersättningsbelopp är inestående om inte dess existens och storlek fastslagits genom dom eller avtal. Invändningen torde dock knappast kunna betraktas som hållbar, då man kan anföra en rad motargument. För det första så talar man om krav och tillgodohavanden även i de fall där kravet är omdiskuterat både till existens och omfång. Dessutom så ger uttrycket ”inestående ersättningsbelopp” uttryck för uppfattningen att det rör sig om det belopp som försäkringstagaren har krav på hos försäkringsgivaren. Slutligen är det inte alltid så att det krav skadelidande har mot skadevällaren är identiskt med det krav han i sin tur har mot försäkringsgivaren. Vilket belopp försäkringsgivaren i slutändan kommer att ansvara för är beroende av vilka invändningar som han kan göra gällande mot försäkringstagaren respektive mot den skadelidande. Detta skall närmare behandlas under avsnitt 10.3.3.

Ingen av de uppräknade invändningar ändrar således den första slutsatsen att det i svensk rätt inte finns något krav på att ersättningen skall vara fastställd för att kunna göras gällande mot ansvarsassurandören.<sup>182</sup>

#### 10.3.2.1.2.1 Fullwoodcessions-fallet<sup>183</sup>

Fullwoodcessions-fallet rör inte sjöförsäkringar, men kan i allafall vara av intresse då fallet tar ställning till vad som kan anses vara inestående ersättningsbelopp.

---

<sup>181</sup> ND 1996 s 1 (HovR för västra Sverige), se avsnitt 10.3.1.3

<sup>182</sup> H J. Bull, A.a., s. 129ff

<sup>183</sup> NJA 1993 s 222

Käranden i fallet hade köpt en mjölkänläggning som visade sig orsaka en sjukdom bland de kor som mjölkades med maskinen. Säljaren hade gått i konkurs och överlät sin fordran på sitt försäkringsbolag till käranden. Käranden väckte talan mot försäkringsbolaget och yrkade att det skulle fastställas att han hade rätt till ersättning från bolaget i samma utsträckning som säljaren haft enligt den ansvarsförsäkring som fanns mellan säljaren och försäkringsbolaget. I fallet fanns ingen dom avseende säljarens ansvar. HD menade att kärandes talan grundade sig på överlåtelse av en enkel fordran och att talan därför skulle bifallas trots att ansvaret inte var utrett.

Kan man dra några slutsatser av detta rättsfall? I fallet fanns ingen dom beträffande säljarens ansvar, men detta hade ingen inverkan då det handlade om överlåtelse av en enkel fordran. Johansson anser<sup>184</sup> att kravet på att det skall vara fråga om ett inestående belopp skall tolkas som om det vore villkorat av den skadeutredning som skall ske. Någon dom beträffande försäkringstagarens skadeståndsansvar eller annan bevisning för att skadelidande gottgjorts är inte nödvändig. Den utredningen kan likaväl ske i en process mot försäkringsgivaren som i en process mot försäkringstagaren. Johanssons uppfattning överensstämmer med den som Bull har. Bull anser<sup>185</sup> att det i Sverige inte finns ett krav på att den skadelidande fått sitt ersättningskrav mot skadevållaren fastslagit, innan ett direkt krav mot försäkringsbolaget kan göras gällande.

I Degerö-fallet<sup>186</sup> diskuterades vad som var att anse som inestående ersättningsbelopp. Försäkringsgivaren gjorde gällande att stadgandet i FAL 95§ 3 st inte ägde tillämplighet då ersättningsbeloppet skulle vara fastställt och inte utgöra en tvistig fordran. Domstolen ansåg dock att en sådan strikt bokstavstolkning inte överensstämde med regelns allmänna syfte, nämligen att vara en skyddsbestämmelse inför tredje man. Det var ovidkommande om ersättningen avseende en tidigare inträffad skada blev slutligt fastställd före eller efter konkursen. Regelns syfte är att ge den skadelidande möjlighet att vända sig direkt mot försäkringsgivaren.<sup>187</sup>

### 10.3.2.1.3 Konkursboet betalar inte

En förutsättning för direkt krav är att konkursboet inte betalat ersättning till den skadelidande. I de allra flesta sjörättsliga sammanhang så kan inte konkursboet betala, då det rör stora belopp. Det är inte ovanligt att den pådrivande kraften bakom ett konkursbeslut är den skadelidande, eftersom han vill få rätten till försäkringsersättning överlåten på sig.<sup>188</sup>

<sup>184</sup> S.O. Johansson, A.a., s. 734

<sup>185</sup> H J. Bull, Direct action under P&I Insurance in P&I Insurance, 1995, s. 165

<sup>186</sup> ND 1991 s 20, ND 1996 s 1 (HovR för västra Sverige)

<sup>187</sup> I Sydfjord-fallet, ND 1995 s 26, godtog HovR inte heller en invändning om att ansvarsbeloppet skulle vara fixerat.

<sup>188</sup> S. O. Johansson, A.a., s. 734f

#### **10.3.2.1.4 Överlåtelse av rätten till försäkringsersättningen**

De rekvisit vi finner i FAL 95§, dvs insolvenskravet, frågan om vad som anses vara inestående ersättningsbelopp och det faktum att konkursboet inte betalat ersättning till den skadelidande, leder till en överlåtelse av rätten till försäkringsersättning. En sådan överlåtelse följer reglerna om överlåtelse av enkel fordran.<sup>189</sup>

Överlåtelse av rätten till försäkringsersättning har diskuterats i många rättsfall, eftersom det inte är ovanligt att försäkringsvillkoren stadgar att det är förbjudet att överlåta försäkringen eller den rätt som försäkringen ger. Denna frågeställning kan bara besvaras genom att fastslå i vilken utsträckning FAL 95§ är tvingande. Detta kommer närmare att diskutera under avsnitt 10.3.4. Här kan dock nämnas att man inte i försäkringsvillkoren kan avtala bort en rätt som tredje man har enligt lag och FAL 95§ är således i den meningen tvingande lagstiftning.<sup>190</sup>

#### **10.3.2.2 Direkt krav vid obligatorisk ansvarsförsäkring**

Som tidigare talats om så skiljer sig syftet med en obligatorisk ansvarsförsäkring från det som präglar en frivillig sådan. Vid införandet av obligatoriska ansvarsförsäkringar så har lagstiftaren i första hand avsett att skydda de skadelidande. För att uppnå detta skyddsändamål så är det naturligt att den skadelidande redan vid skadetillfället får en rätt att direkt kräva ansvarsassurandören. På detta sätt garanterar man skadelidandes rätt. Fördelarna för den skadelidande är många. Han kan direkt kräva försäkringsbolaget och behöver inte vara orolig för att det är insolvent. Försäkringsbolaget får sedan reda ut eventuella tvister som det har med försäkringstagaren.

Ett exempel på en obligatorisk ansvarsförsäkring finner man i SjöL 10 kap, dvs det kapitel som reglerar ansvaret för oljeskada. I 10:12 så finner man att det finns en försäkringsplikt för ägare av ett svenskt fartyg som transporterar mer än 2000 ton olja som last i bulk. Denna försäkringsplikt är dessutom kombinerad med ett strikt ansvar för ägaren av fartyget (SjöL 10:3).

#### **10.3.3 Vilka invändningar kan försäkringsgivaren göra gällande?**

---

<sup>189</sup> Jfr SkuldebrevsL 27§

<sup>190</sup> Se Fullwoodcessions-fallet under 10.3.2.1.2.1 och J. Hellner, A.a., s. 334

De invändningar som försäkringsgivaren kan komma att göra gällande mot den skadelidande kan indelas i två olika grupper, de ersättningsrättsliga och de försäkringsrättsliga invändningarna. De förstnämnda rör skadelidandes ersättningskrav mot skadevållaren och de sistnämnda hänför sig till det förhållande som finns mellan skadevållaren och försäkringsgivaren. Man bör även uppmärksamma en annan typ av invändningar och det är invändningar om kvittning. Vad gäller kvittning är frågan om försäkringsgivaren inför den skadelidande kan åberopa en sådan kvittningsrätt som han hade kunnat göra gällande inför skadevållaren och om försäkringsgivaren med giltig verkan gentemot skadelidande kan kvitta de krav som skadevållaren har på honom.

Problemet om vilka invändningar som försäkringsgivaren med giltig verkan kan göra gällande uppkommer i de situationer som skadelidande kan göra direkt krav gällande mot assurandören, utan att hans krav först är fastställt mot skadevållaren.<sup>191</sup>

### **10.3.3.1 Ersättningsrättsliga invändningar**

Huvudregeln vid direkt krav är att försäkringsgivaren har rätt att göra gällande samma invändningar mot skadelidande som han hade kunnat göra gällande mot skadevållaren. Detta leder till att försäkringsgivaren intar samma ersättningsrättsliga ställning inför den skadelidande som han hade gjort inför skadevållaren. Denna huvudregel är densamma vare sig det rör sig om frivillig eller obligatorisk ansvarsförsäkring. Den enda skillnaden mellan de båda försäkringstyperna är i detta avseende, att vad gäller obligatorisk ansvarsförsäkring så finner man oftast huvudregeln direkt uttryckt i lagtexten eller i konventionen. Detta är inte fallet vid frivillig ansvarsförsäkring, men det råder inget tvivel om att huvudregeln anses gälla även i de fallen.

Det finns undantag från huvudregeln. Vid gäller frivillig ansvarsförsäkring så är det för svensk rätts vidkommande främst fråga om undantag från huvudregeln i de fall skadevållaren/försäkringstagaren har ett krav mot den skadelidande sedan tidigare som han vill kvitta. Denna fråga kommer att behandlas under avsnitt 10.3.3.3.2. Vid obligatorisk ansvarsförsäkring så kan försäkringsgivaren ibland stödja sig på en invändning som skadevållaren själv inte kan åberopa. Exempel på detta finner vi i SjöL 10 kap. I de fall ägaren utvisat egenfel vid oljeutsläpp så kan han inte begränsa sitt ansvar, men i en sådan situation kan försäkringsgivaren trots det begränsa sitt ansvar (SjöL 10:5, 10:14).

### **10.3.3.2 Försäkringsrättsliga invändningar**

---

<sup>191</sup> Se avsnitt 10.3.2.1.2



Med försäkringsrättsliga invändningar avses invändningar som medför att försäkringsgivaren under försäkringsavtalet helt eller delvist är fri från ansvar för den inträffade skadan.

Vid försäkringsrättsliga invändningar måste man särskilja de fall som rör frivillig respektive obligatorisk ansvarsförsäkring. Vad gäller den frivilliga ansvarsförsäkringen så är utgångspunkten att försäkringsgivaren har rätt att åberopa samma invändningar mot den skadelidande som han hade kunnat göra gällande mot försäkringshavaren. Detta framgår inte av FALs regler, men man finner stöd för denna utgångspunkt både i svensk, dansk och norsk rätt.<sup>192</sup>

Den skadelidande kan således möta invändningar från försäkringsgivaren om att den uppkomna skadan inte omfattas av försäkringens täckningsfält. Andra invändningar kan vara att försäkringen inte beloppsmässigt täcker hela kravet eller att assurandören är fri från ansvar pga att försäkringstagaren försummat sin upplysnings- och/eller omsorgsplikt.

Vad händer om försäkringsavtalet innehåller regler som rent faktiskt endast kommer att få betydelse i de fall där skadelidande åberopar direkt krav och som således leder till att skadelidande kommer i ett sämre utgångsläget än försäkringstagaren skulle ha gjort. Bull anser att det i sådana situationer är tveksamt om huvudregeln gäller. Han menar att skandinaviska domstolar inte skulle godtaga ett sådant försök att inskränka skadelidandes rätt.<sup>193</sup>

Vidare bör man ställa frågan om det finns situationer där huvudregeln inte gäller, dvs finns det tillfällen där försäkringsgivaren inte kan göra gällande samma invändningar mot skadelidande som han hade kunnat göra gällande mot försäkringstagaren? Detta har i Sverige inte varit särskilt uppmärksammat vare sig i rättspraxis eller i litteraturen. Man kan dock börja med att fastslå att skadelidande inte skall hamna i en sämre position än försäkringstagaren. I försäkringsavtalen fastslår man ofta vilka skyldigheter den försäkrade har.<sup>194</sup> Det kan t ex vara underrättelseplikt eller räddningsplikt. Brott mot dessa biförpliktelser kommer oftast inte att inverka på den försäkrades rättigheter, såvida han inte handlat uppsåtligen eller grovt vårdslöst. I de situationerna kommer försäkringsgivaren endast att svara för så stor del av förlusten som man beräknar hade inträffat om plikten iakttagits korrekt.<sup>195</sup>

Vid obligatorisk ansvarsförsäkring är utgångspunkten att försäkringsgivaren inte kan göra gällande invändningar som anknyter till det försäkringsförhållande som finns mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren. Detta framkommer t ex i lagstiftningen rörande ansvar för oljeskada (Sjöl 10:14).

---

<sup>192</sup> J. Hellner, A.a., s. 424

<sup>193</sup> H J. Bull, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, 1988, s. 191

<sup>194</sup> Försäkringstagarens skyldigheter diskuteras i avsnitt 6.2.1

<sup>195</sup> H J. Bull, A.a., s. 189ff

### 10.3.3.3 Invändningar om kvittning

I vilken utsträckning försäkringsgivaren vid ansvarsförsäkring har rätt att kvitta försäkringsersättningen helt eller delvis med motfordran hos de inblandade är oklart. Det finns inga lagregler på området och rättspraxis är knapphändig. Invändningar om kvittning förekommer främst i två olika situationer.<sup>196</sup>

#### 10.3.3.3.1 Kvittning med försäkringsgivarens krav mot den försäkrade

Försäkringsgivaren kan vilja kvitta inför den skadelidande det belopp han har tillgodo mot den försäkrade. I denna situation kan man skilja mellan de krav som har direkt tillknytning till försäkringsförhållandet, som t ex premiekraV och de krav som inte har en sådan tillknytning.

I förhållande till den försäkrade framstår det som klart att försäkringsgivaren har rätt att kvitta krav han har på denne, förutsatt att de vanliga reglerna för kvittning är uppfyllda.<sup>197</sup> De allmänna kvittningsförutsättningarna är följande:

- Motfordringen måste vara gällande, dvs indrivningsbar, om än ej otvistig.
- Motfordringen skall vara mätbar mot huvudfordran, dvs den skall avse samma slags förpliktelse.
- Motfordringen skall vara förfallen.
- De båda fordringarna skall vara ömsesidiga, dvs det skall vara samma parter i de båda fordringsförhållandena.<sup>198</sup>

När det gäller frågan om huruvida assurandören kan kvitta inför den skadelidande är det mera tveksamt. Klart är dock att vad gäller obligatorisk ansvarsförsäkring så kan assurandören inte kvitta några av de krav han har på den försäkrade mot den skadelidande. I frivillig ansvarsförsäkring uppkommer problem om skadelidandes skydd enligt FAL 95 och 96§§ medför inskränkningar i försäkringsgivarens rätt att kvitta, dvs försäkringsgivaren blir försatt i en sämre ställning än om kravet framställts av den försäkrade. Lagen tycks inte reglera denna situation. Doktrinen<sup>199</sup> i Sverige och Norge verkar vara mot begränsningar i kvittningstillgången, vilket i sådana fall skulle innebära att försäkringsgivaren har möjlighet att kvitta. Nydrén<sup>200</sup> och Wetter<sup>201</sup> anser båda att försäkringsgivaren skall ha full kvittningsrätt mot den skadelidande för de motfordringar den försäkrade hade innan ersättnings-

<sup>196</sup> B. Nydrén, Angående skadelidandes rätt till försäkringsersättning och försäkringsgivarens kvittningsrätt vid ansvarsförsäkring, JT 1994-95, s. 595

<sup>197</sup> H J. Bull, A.a., s. 202ff

<sup>198</sup> B. Nydrén, A.a., s. 595

<sup>199</sup> Se t ex P. Hult, Föreläsningar över försäkringsavtalslagen, 1936, s. 238, SOU 1925:21 s. 192f

<sup>200</sup> B. Nydrén, A.a., s. 597f

<sup>201</sup> J. Wetter, Om kvittning i försäkringsersättning, SvJt 1987 s. 95ff

överlåtelsen. Wetter menar dessutom att man i sådana fall kan tillämpas 28§ skuldebrevslagen analogt. Enligt detta lagrum har gäldenären en rätt att kvitta, efter det att huvudfordran överlåtit, med en motfordran hos överlåtare och dessa grunder skall man alltså enligt Wetter kunna åberopa även vad gäller överlåtelse av rätten till försäkringsersättning. Motiven<sup>202</sup> till FAL 95§ antyder att försäkringsgivaren skulle ha en rätt att kvitta även icke konnexa fordringar, vilket Wetter instämmer i.

I en norsk skiljedom<sup>203</sup> har man dock inte tillåtit försäkringsgivaren att kvitta med de premiekraV som han hade mot den försäkrade under andra försäkringar. Detta fallet stämmer överens med den lösning man har i dansk rätt. Där tillåter man inte kvittning med mindre kraven är konnexa, dvs om de i väsentlig utsträckning vilar på samma grund. Lindskog<sup>204</sup> anser, i likhet med den danska rättens uppfattning, att kvittning vid ansvarsförsäkring är tillåten i de fall man upprätthåller kravet på strikt konnexitet mellan försäkringsersättningen och motfordringen.

Bulls åsikt överensstämmer inte med den som framförs av Nydrén och Wetter. Bull menar att man som huvudregel skall neka försäkringsgivaren full kvittningsrätt. Denna slutsats kommer han fram till genom att uppställa en rad legaslativa hänsyn. Han menar bl a att om man inte begränsar kvittningsrätten så kommer det att innebära en väsentlig försämring av skadelidandes skydd enligt FAL 95, 96§§. En aktuell fråga uppkommer i samband med premien. Det torde vara ett relativt praktiskt problem i vilken utsträckning försäkringsgivaren har rätt att kvitta i de fall den försäkrade inte har betalat premien för just det ansvarselement som skadelidande kräver täckning för. Att försäkringsgivaren inte kan kvitta med premiekraV som förfaller efter det att skadetillfället inträffat är inte underligt, men tvivel råder i de fall det rör sig om förfallna premier som hänför sig till samma försäkring. I de fall försäkringen förnyas årligen så borde man endast tillåta kvittning för premiekraV under den försäkringen.<sup>205</sup>

Rättsläget på området är således oklart och detta även om man endast beaktar de åsikter som framkommit i svensk rätt.

### **10.3.3.3.2 Försäkringsgivarens rätt att kvitta med den försäkrades kraV**

Kan försäkringsgivaren göra gällande kraV som den försäkrade har på den skadelidande i en direkt kraV situation? De kraV den försäkrade kan ha på den skadelidande kan vara av olik art. Det kan t ex röra sig om fraktbetalning. I de allra flesta fall är det tvivelaktigt om försäkringsgivaren skulle ha

---

<sup>202</sup> SOU 1925:21 s. 193

<sup>203</sup> ND 1982 s 222 (Norsk skiljedom)

<sup>204</sup> S. Lindskog, Kvittning om avräkning av privaträttsliga fordringar, 1993, s. 84

<sup>205</sup> H J. Bull, A.a., s. 202ff

något att vinna på att göra en sådan här kvittning. Slutresultatet skulle ofta bli att den försäkrade fick ett krav på försäkringsgivaren och han skulle således inte bli kvitt sin förpliktelse.

Frågan återstår dock om det överhuvudtaget är möjligt att framställa ett sådant krav på kvittning. Det torde vara möjligt om kravet grundar sig på samma rättsförhållande och om den försäkrade har gett sitt samtycke.<sup>206</sup>

### 10.3.4 I vilken utsträckning är FAL 95§ tvingande

En frågeställning som automatiskt uppstår är i vilken utsträckning parterna i försäkringsavtalet kan avtala om andra inskränkande regler vad beträffar direkt krav.

I FAL 3§ så framkommer det att lagen är dispositiv i den mån inte annat anges. När man läser FAL 95§ så finner man inga tecken på att det är en tvingande reglering. Detta innebär att parterna i försäkringsavtalet kan avtala om vilka villkor de vill.<sup>207</sup> I P&I-villkoren återfinner man ofta sk överlåtelseförbud. Om dessa förbud är giltiga innebär det att försäkringstagaren inte kan överlåta försäkringen eller den eventuella rätt som försäkringen ger honom. Detta gäller parterna, men kan försäkringsbolaget och försäkringstagaren i ett avtal sig emellan inskränka en rätt som tredje man i egenskap av borgenär har enligt lag?

Om vi än en gång vänder våra blickar till Skogholm-fallet,<sup>208</sup> så finner vi att Skuld, som ansvarsförsäkringsgivare, gjorde gällande att FAL 95§ 3 st var dispositiv och att parterna således fritt kunde avtala om skadelidandes rättsliga ställning. Skuld åberopade FAL 3§ och menade att regeln i 95§ var dispositiv eftersom det inte framgick av bestämmelsen att den var att betrakta som tvingande. Den norska högsta domstolen godtog inte Skulds resonemang. Høyesterett ansåg att bestämmelsen var till för att skydda tredje man och då kunde man inte godta att andra parter avtalade om inskränkningar i tredje mans skyddet.

Detta rättsfall rör norsk rätt. Det finns dock enligt Bull anledning att anse det samma vara fallet i Sverige, trots att vi inte har samma uttalade rätts-praxis som i vårt grannland. Det är dock inte självklart att det skall förhålla sig på detta sätt. Den ledande litteraturen på området i Sverige har intagit två olika ståndpunkter. Eklund och Hemberg<sup>209</sup> uttalar i sin kommentar till försäk-

---

<sup>206</sup> H J. Bull, A.a., s. 209f

<sup>207</sup> Avtalet kan trots detta jämkas enligt avtalslagens 36§ vad gäller oskäligen avtalsvillkor.

<sup>208</sup> ND 1954 s 445 (Høyesterett i Norge), se avsnitt 10.3.3.1

<sup>209</sup> R. Eklund och W. Hemberg, Lagen om försäkringsavtal, 1957, s. 175

ringsavtalslagen att FAL 95§ är en icke tvingande bestämmelse, medan Hellner<sup>210</sup> å sin sida anser att stadgandet är tvingande.

De senaste åren har frågeställningen uppkommit i svensk rätt och de fall som avgjorts ger alla uttryck för att FAL 95§ 3 st är tvingande lagstiftning.

#### **10.3.4.1 Eastholm-fallet<sup>211</sup>**

Ett parti sockerråavfall transporterades med fartyget Eastholm. Vid lossningen upptäcktes det att lasten var saltvattenskadad. I anledning av lastskadan utgav Skandia såsom varuförsäkringsgivare ersättning till varuägaren. Rederiet, AB United Sea Lines, förpliktades att till Skandia utge det belopp bolaget betalat till varuägaren. Rederiet hade dock gått i konkurs och konkursförvaltaren överlät rederiets eventuella rätt till försäkringsersättning på Skandia med stöd av FAL 95§ 3 st. Skandia yrkade hos dispaschören att Indemnitas, såsom ansvarsförsäkringsgivare, skulle förpliktas att utbetala ersättningen. Indemnitas bestred Skandias talan. Som stöd för bestridande åberopades att överlåtelsen till Skandia var villkorad av att FAL 95§ 3 st var tvingande och att den saknade verkan då den stod i strid med P&I-villkoren, vilka stadgade att den försäkrade inte kunde överlåta sin rätt enligt försäkringen.

Dispaschören menade att överlåtelseförbudet i försäkringsvillkoren hade en begränsad räckvidd i det att de endast riktade sig mot en överlåtelse till ett annat ansvarssubjekt. Det rädde med andra ord ett förbud för försäkringstagaren att sätta annan i sitt ställe innan försäkringsfallet hade inträffat. Ett förbud i den meningen ansågs vara berättigat, men i detta fallet rörde det sig inte om en sådan överlåtelse att det föll in under nämnda förbud. FAL 95§ 3 st ger skadelidande en rätt att få rätten till ersättning överlåten på sig. Denna rätt kan inte ”beröras, inskränkas eller borttagas av ett avtal som gäller mellan parterna i försäkringsförhållandet”. (Citat: s. 57 rad 35-37)

Den ställning som dispaschören tog i Eastholm-fallet stämmer således överens med det norska Skogholm-fallet.

#### **10.3.4.2 Sydfjord-fallet<sup>212</sup>**

Detta rättsfall har vi tagit upp under avsnitt 10.3.1.2. För de faktiska omständigheterna i fallet hänvisas dit.

En invändning som Skuld gjorde gällande, då de inte ville utbetala försäkringsersättningen direkt till Söassurance och Superfos, var att överlåtelsen

---

<sup>210</sup> J. Hellner, A.a., s. 64

<sup>211</sup> ND 1988 s 52 (Dispaschören i Sverige)

<sup>212</sup> ND 1989 s 47, ND 1995 s 26 (HovR för västra Sverige)

från konkursförvaltaren var ogiltig då den stred mot ett överlåtelseförbud i Skulds villkor. Dispasschören uttalade, vilket fastställdes av TR och HovR, att stadgandet i FAL 95§ 3 st är en skyddsbestämmelse till förmån för tredje man och av tvingande karaktär. Detta är fallet trots att det inte uttryckligen framgår av stadgandets lydelse i enlighet med FAL 3§. Men när det gäller en skyddsbestämmelse för tredje man så är den per se tvingande och det behöver inte utmärkas i lagen.

#### **10.3.4.3 Degerö-fallet<sup>213</sup>**

Degerö-fallet diskuterade tidigare under avsnitt 10.3.1.3 och för de faktiska omständigheterna hänvisas dit. Fallet tog förutom de frågeställningar som tidigare diskuterats även upp frågan i vilken utsträckning FAL 95§ var tvingande. FALs utgångspunkt är att reglerna är dispositiva och någon begränsning av avtalsfriheten anges inte i FAL 95§. Avtalsfriheten gäller dock endast parterna i avtalet och i de fall en tredje mans rätt berörs så blir bedömningen en annan. Reglerna är i förhållandet mellan försäkringsgivaren och tredje man tvingande.

#### **10.3.4.4 Närliggande frågeställning**

En närliggande fråga är i vilken utsträckning regelns tvingande karaktär begränsar möjligheten att i försäkringsavtal närmare reglera villkoren för att ett krav mot försäkringsgivaren kan anses föreligga. Åter igen blir Skogholmdomen aktuell. Av den framgår att försäkringsavtalen inte kan ändra effekterna av den tvingande lagstiftningen, att försäkringsgivaren har stor frihet att reglera innehållet av försäkringstäckningen så länge det inte står i strid med de tvingande reglerna i FAL och att en reglering i försäkringsavtalen till synes i strid med FAL kan godtagas om det från försäkringsteknisk synvinkel är berättigat och tredje mans rätt inte blir illusorisk. Av domen framkom att ett villkor att försäkringsgivaren endast svarade i den mån den försäkrade hade betalat ersättning till den skadelidande inte var giltigt. I och med uttalande gick Høyesterett emot ett annat rättsfall där man godtagit ett sådant villkor, ND 1927 s 143 (Høyesterett i Norge).<sup>214</sup> Man godtar således inte pay-to-be-paid-klausuler.

#### **10.3.5 Flera skadelidande**

Det kan uppkomma situationerna där flera skadelidande uppstår vid ett och samma tillfälle. I ett sådant fall kommer mer än en person att göra gällande

---

<sup>213</sup> ND 1996 s 1 (HovR för västra Sverige)

<sup>214</sup> H J. Bull, A.a., s. 139ff

krav mot ansvarsassurandören. I de fall försäkringssumman täcker allas krav uppstår naturligtvis inget problem. Men vad händer om så inte är fallet, dvs om försäkringssumman är otillräcklig.

Vad gäller obligatorisk ansvarsförsäkring så löser man dessa problem genom den fond som finns upprättad. Försäkringsgivaren kan t ex vid ansvarstäckningen för oljeskador upprätta en fond som fördelas proportionellt på alla de fordringar som uppstått vid en och samma händelse (Sjöl 10:6, 10:7). Därigenom blir assurandören skyddad mot ytterligare krav.

Vid frivillig ansvarsförsäkring så regleras inte situationen i FAL. Den rådande uppfattningen är att de skadelidande är likställda och har rätt till en proportionell andel av försäkringsersättningen i de fall de samlade kraven överstiger försäkringsersättningen.<sup>215</sup> I förslaget till ny FAL<sup>216</sup> finner man i 7:9 att i de fall försäkringsbeloppet är otillräckligt för att tillgodose alla skadelidandes fulla ersättningskrav så är skadelidande berättigad att få ut försäkringsersättningen i förhållande till sitt anspråk.

### 10.3.6 FAL 96§

FAL 96§ behandlar skadelidandes rättigheter under ansvarsförsäkringen på så sätt att avtal som träffats mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren beträffande betalningsskyldighetens omfattning är utan verkan i den mån försäkringstagaren handlat i syfte att undandra den skadelidande hans ersättning och försäkringsgivaren insett eller bort inse detta. Detta skydd för den skadelidande är dock inte så heltäckande som det vid första anblick verkar. Ett avtal mellan försäkringsgivaren och försäkringshavaren beträffande ersättningens belopp betraktas som giltigt. I allafall i den mån avtalet har ingåtts i god tro och inte för att undandraga skadelidande ersättning.<sup>217</sup>

### 10.3.7 Nya FAL

I många år har det varit tal om att revidera försäkringsavtalslagen. Det har dock inte ännu lett till något beslut. Det förslag man har lagt till ny lagstiftning skiljer sig från nuvarande FAL då man har ett avsnitt som rör skadeförsäkring för företag och konsumenter och ett annat som behandlar personförsäkringen. Det relevanta för oss är företagsförsäkringen. Vi har ovan sett under vilka villkor FAL tillåter direkt krav. I förslaget till ny försäkringsav-

---

<sup>215</sup> H J. Bull, A.a., s. 210ff

<sup>216</sup> Ds 1993:39

<sup>217</sup> H J. Bull, A.a., s. 71ff

talslag finner man en lagstadgad rätt för skadelidande att åberopa direkt krav. Denna rätt är dock dispositiv vid företagsförsäkringar.<sup>218</sup>

Den främsta anledningen till att man i ny lagstiftning vill föreskriva direkt krav är att man vill skydda den skadelidande och främst de som anses som konsumenter. Vid företagsförsäkring ansågs inte detta skyddsbehov lika motiverat. Invändningar framkom med innebörden att en generell rätt till direkt krav skulle strida mot idén att ansvarsförsäkringen är frivillig. I vissa fall talade man t o m om att en sådan rätt för den skadelidande skulle vara i strid med försäkringstagarens intressen. Detta kan bli följden i de fall försäkringsbolaget bestämmer försäkringstagarens premie på grundval av tidigare inträffade försäkringsfall sk experience rating. Man kan även tänka sig fall där försäkringstagaren själv får svara för en del av skadeståndet genom självrisken då försäkringsbolaget medgett ett ansvar för honom eller ett för lågt försäkringsbelopp. Från företagarkåll framfördes åsikten att de ville behålla kontrollen över skaderegleringen.

I den offentliga utredningen ansåg man det tvivelaktigt om regler om direkt krav var välmotiverat. Man betonade dock det värde som fanns i att den nordiska lagstiftningen på området var likartad. I både Norge och Finland hade man vid denna tidpunkt framlagt förslag som omfattade en rätt till direkt krav i större eller mindre omfattning. Man kom således fram till att en regel rörande direkt krav men att den skulle vara dispositiv för företagsförsäkring.<sup>219</sup> I förhållande till tredje man skulle även i fortsättningen reglerna om direkt krav vid ansvarsförsäkring vara tvingande. För sjöförsäkringar föreslås dock en annan reglering.

### **10.3.7.1 Lagförslagets konsekvenser vid sjörättsliga direkt krav**

Ds 1993:39 1:4 stadgar följande:

Vid konsumentförsäkring och personförsäkring är försäkringsvillkor som i jämförelse med reglerna i denna lag är till nackdel för försäkringstagaren eller hans rättsinnehavare eller för den försäkrade utan verkan mot honom om inte annat anges i lagen. Bestämmelserna i 2 kap. 1-6 §§, 9 kap. 4 och 5 §§, 11 kap. 1-7 §§ och 18 kap. 4 och 5 §§ gäller oavsett vad som har avtalats.

Försäkringsvillkor som avviker från bestämmelserna i 7 kap. till nackdel för en ersättningsberättigad tredje man i andra fall än där anges saknar verkan. Detsamma gäller försäkringsvillkor vid ansvarsförsäkring som till nackdel för den skadelidande avviker från 4 kap. 9 § tredje stycket eller 8 kap.

<sup>218</sup> Ds 1993:39, s. 263, 1:4 3 st och 7:7

<sup>219</sup> SOU 1989:88, s. 216ff



Första och andra styckena gäller inte vid sådan sjöförsäkring, annan transportförsäkring eller försäkring av luftfartyg som inte är konsumentförsäkring och inte heller vid kreditförsäkring eller försäkring som avser all framtid.

Innebörden av lagförslaget är att kommersiella sjötransporter undantas från det tvingande lagområde. Detta gäller oavsett vilken innebörd det har för tredje man och det gäller även i de fall skadevällaren gått i konkurs. Detta är anmärkningsvärt eftersom lagförslag försämrar skadelidandes rätt till ersättning vid sjöförsäkringar i förhållande till det som gäller idag.

Anledningen till att man helt undantagit sjöförsäkringar är att det från sjöförsäkringshåll riktades kritik mot att bestämmelsen skulle vara tvingande eftersom det skulle innebära nackdelar i den internationella konkurrensen. Invändningarna bedömdes som befogade och man ansåg det olämpligt att införa tvingande bestämmelser i internationella branscher.<sup>220</sup>

I Degerö-fallet<sup>221</sup> kommenterade HovR även förslaget till nya FAL och kom fram till att talan mot försäkringsgivaren i det förevarande fallet inte hade varit möjlig om förslaget varit lag. Orsaken till detta var att man i fallet inte godtog ett försäkringsvillkor, med innebörden att den försäkrades rättigheter under försäkringen inte fick överlåtas, då villkoret stod i strid med de tvingande reglerna till förmån för tredje man i 95§ FAL. Om lagförslaget varit gällande rätt så hade man accepterat försäkringsvillkoret då reglerna rörande direkt krav alltid är dispositiva.

### 10.3.7.2 Kritik mot förslaget

Lagförslaget innebär att de skyddsregler som utvecklats genom en rad rättsfall faller bort och att den skadelidande inte ens vid skadevällarens konkurs har en tvingande rätt till direkt krav.

Kritik har riktats mot förslaget då man anser att det inte på ett acceptabelt sätt tar hänsyn till de skadelidandes intressen. Förslaget innebär också en ändring av nuvarande praxis på området.

Undantaget för sjöförsäkringar grundar sig på att svenska försäkringsbolag inte skall få ett sämre utgångsläge än sina utländska kollegor, men är detta en godtagbar motivering? Hagberg<sup>222</sup> anser inte det, eftersom nuvarande svensk praxis överensstämmer med den rättspraxis man finner i Norden och i övriga länder.

---

<sup>220</sup> Ds 1993:39 s. 219

<sup>221</sup> ND 1996 s 1 (HovR för västra Sverige), se avsnitt 10.3.1.3 och 10.3.4.3

<sup>222</sup> L. Hagberg, Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag – en advokats synpunkter, SvJt 1997 s. 134ff

Norge har reviderat sin försäkringsavtalslag och enligt den<sup>223</sup> så har skadelidande en ovillkorlig och generell rätt att rikta talan mot skadevållaren eller ansvarsbolaget. Den nya norska lagen innebär en förbättring av skadelidandes ställning, inte endast då man kodifierar gällande rättspraxis utan man ger även skadelidande en rätt att framställa direkt krav i alla situationer. Denna rätt gäller således även utanför konkurs.<sup>224</sup>

Engelsk rätt är av ett visst intresse i sjörättsliga sammanhang då man finner många sjöförsäkringsrörelser i England. Engelsk rätt har godtagit pay to be paid klausuler och klausuler om att avgörandet måste ha en viss form för att ansvarsförsäkringsgivaren skall vara skyldig att utge ersättning. Möjligheten till direkt krav i sjörättsliga sammanhang i England förefaller således vara liten. Man skall dock beakta att man i England alltmer inför obligatorisk ansvarsförsäkring och detta leder till att direkt krav accepteras.

Det finns endast en helsvensk P&I-klubb och det är SÅAF. De andra klubbar som finns i Sverige är dotterbolag till norska klubbar och således tvingande att tillämpa den norska regleringen. Man kan därför inte motivera lagförslaget med konkurrenssynpunkter. Det finns dock försäkringsjurister som inte instämmer i vad Hagberg säger utan som menar att konkurrenssynpunkterna är befogade. En av dem är Wetter<sup>225</sup> som för övrigt även är negativ till att direkt krav införs i svensk rätt, inte minst utan att frågan varit föremål för noggranna övervägningar. Wetter ansluter sig således till den slutsats som framförts av Nydrén.<sup>226</sup> Han anser att en ingående analys av direktkravsrätten är ett måste innan man inför en sådan rätt.

Johansson<sup>227</sup> poängterar att sjöförsäkringsbranschen existerar under speciella förhållanden, främst vad avser den marknadsmässiga situationen och försäkringsvillkorens innehåll. Vidare anser han att sjöfartens speciella karaktär inte skall leda till att man endast beaktar de kommersiella riskerna. Redaren kan bli ansvarig i en rad olika situationer, för last såväl som personskador.

Följderna av lagförslaget blir att om ett passagerarfartyg totalförsliser och sedan går i konkurs pga av de efterlevandes krav på ersättning, så kommer ersättning inte att utbetalas. Om förslaget varit lag vid tidpunkten för Estonia-olyckan och rederiet gått i konkurs så hade de efterlevande och de överlevande inte framgångsrikt kunnat kräva ersättning av P&I-försäkringsgivaren. P&I-klubben hade kunnat avslå alla ersättningskrav med motiveringen att rederiet inte ersatt någonting och att försäkringsvillkoren förbjöd överlåtelse av ersättningsrätten. Både Hagberg och Johansson ställer sig frågan om detta är rimliga och beaktade konsekvenser av lagförslaget.

---

<sup>223</sup> Lov om försäkringsavtaler, §7-6

<sup>224</sup> H J. Bull, Regelverket i Ny försäkringsavtalelovgivning: Et FAL fremover, 1990, s. 88ff

<sup>225</sup> J. Wetter, Mera om direktkrav i sjöförsäkring, SvJt 1998 s. 44ff

<sup>226</sup> B. Nydrén, Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag – replik, SvJt 1997 s. 173ff

<sup>227</sup> S.O. Johansson, A.a., s. 745ff



# 11 Obligatorisk ansvarsförsäkring

## 11.1 Frågeställningar

Under de senaste åren har det inträffat en del stora färjekatastrofer. Scandinavian Star, Herald of Free Enterprise, Jan Herweliusz och Estonia är några exempel på stora färjekatastrofer som aktualiserat många frågeställningar. Detta har lett till att man börjat diskutera huruvida fartygen upprätthåller en acceptabel säkerhetsnivå och om den sk hamnstatskontrollen<sup>228</sup> bör utvidgas. I dessa diskussioner har även rent försäkringsmässiga spörsmål dryftats. Man har frågat sig om den skadelidandes intresse kan anses vara tillräckligt tillgodosett genom den ansvarsförsäkring som nu finns att tillgå.

Vad händer med de skadelidande om fartyget inte har någon ansvarsförsäkring och vad händer i de fall förutsättningarna för ansvar inte föreligger. Det kan inträffa situationer där man inte kan visa på fel eller försummelse av redaren eller hos någon han svarar för. Kommer den skadelidande att bli utan ersättning i de fallen? Hur kan man undvika att detta inträffar? Är en lösning att införa obligatorisk ansvarsförsäkring eventuellt kombinerad med ett strikt ansvar för redaren eller skall man istället välja en lösning där försäkringen är inkluderat i biljettpriset för resan och där kostnaderna istället läggs på resenärerna?

## 11.2 Finns det ett behov av obligatorisk ansvarsförsäkring?

Den första fråga man bör ställa sig är huruvida det finns ett behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring på sjöfartens område. Idag har de flesta fartyg frivillig ansvarsförsäkring. Man uppskattar att 90% av världsfloattan har ansvarsförsäkring som täcker ansvaret för tredje man och ytterligare 5% har någon annan form av säkerhet.

---

<sup>228</sup> Hamnstatskontrollen bygger på det sk Parismemorandumet från 1982. De länder som undertecknat memorandumet har förpliktat sig till att upprätta ett effektivt system för hamnstatskontroll. Målet är att varje land skall kontrollera ungefär 25% av de fartyg som anlöper landet. Om det inte finns giltiga certifikat eller om det annars föreligger uppenbar grund så kan en mera detaljerad inspektion av fartyget företas. Se T. Falkanger, H J. Bull, *Innføring i sjørett*, 1995, s. 56.

Frågan är om det finns ett behov av att införa regler om obligatorisk ansvarsförsäkring för de resterande 5% som inte har någon ansvarsförsäkring. IMO<sup>229</sup> har tillsatt en utredning som bl a skall utreda vilket behov som finns för att garantera ekonomisk säkerhet för skadelidande och om ett sådan behov finns även vilken typ av reglering som vore lämplig, dvs om regleringen skall införas genom en internationell konvention, nationell lagstiftning eller genom rekommendationer.<sup>230</sup>

I detta sammanhang bör man även nämna att t ex Norge och Storbritannien i sin lagstiftning har rättsligt stöd för att införa obligatorisk ansvarsförsäkring. I Norge finner man denna bestämmelse i §432 i deras sjölag. Denna bestämmelse stadgar att kungen i vissa fall kan bestämma att fartyg som används till passagerarbefordran inom Norge eller i fart mellan Norge och utlandet skall teckna försäkring eller ställa säkerhet för att täcka det personskadeansvar som kan uppkomma. Denna bestämmelse har dock ännu inte utnyttjats.<sup>231</sup>

### **11.2.1 Doktrinen åsikter om behovet av obligatorisk ansvarsförsäkring**

I svensk rätt har man inte diskuterat frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för redaren utöver den obligatoriska försäkring som finns beträffande oljeskador. I nordisk litteratur har frågan diskuterats, utan att några konkreta svar på huruvida en sådan försäkring anses vara nödvändig eller ej getts.

För att avgöra vilket behov som finns av en obligatorisk ansvarsförsäkring så får man först titta på vilka personer som inte har ett godtagbart skydd enligt dagens regler. Besättningen har som vi tidigare sett ett bra skydd för de skador de utsätts för i sitt arbete, se avsnitt 9.2.2. Grönfors har uttalat att reglerna om passagerares skydd främst kommer att tillämpas i de fall semesterresande saknar hemförsäkring och de fall sjötransportören inte frivilligt tecknat en företagsförsäkring.<sup>232</sup> Enligt Wettersteins åsikt är det de passagerare som reser på sin egen fritid som behöver ett bättre skydd för skador som kan drabba dem under resan. Han anser att dessa personer behöver en ytterligare försäkring, dock anser han inte att detta skydd nödvändigtvis bör införas genom en obligatorisk ansvarsförsäkring utan en olycksförsäkring är tillräcklig.<sup>233</sup> Wetterstein har i ett annat arbete diskuterat obligatorisk ansvarsförsäkring och där säger han bl a att det större tonnaget för det mesta

---

<sup>229</sup> International Maritime Organization

<sup>230</sup> IMO News 4/96- Compulsory insurance proposed,  
<http://www.imo.org/imo/news/496/insure.htm>

<sup>231</sup> T. Falkanger, H J. Bull, *Innføring i sjørett*, 1995, s. 397

<sup>232</sup> K. Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran*, 1987, s. 33

<sup>233</sup> P. Wetterstein, *Passenger claims and insurance*, 1986, s. 164f

har tecknat en frivillig ansvarsförsäkring, men att försäkringsskyddet för det mindre tonnaget inte är så fullständigt. Ett obligatoriskt ansvarsförsäkrings-system skulle överensstämja med den internationella utveckling som innebär att försäkringarna bär de ekonomiska följderna av ansvaret. Dock skall man även beakta att socialförsäkringsformer utvecklas och att de frivilliga ansvarsförsäkringarna ökar. Denna utveckling kan man i sig se som tecken på att det inte finns ett behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring.<sup>234</sup>

När man diskuterar frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring måste man även beakta vilken ansvarsgrund som skall införas. I sjörätten finner vi obligatorisk ansvarsförsäkring beträffande oljeskador och där är redarens ansvar strikt. Detta leder oss osökt in på frågan om ansvaret för redaren skall vara strikt vid en obligatorisk ansvarsförsäkring. Ett strikt ansvar skulle troligen leda till att antalet krav ökade, iallafall de mindre kraven. Personskador av allvarligare art anmäls troligtvis redan enligt den nuvarande regleringen.<sup>235</sup>

En obligatorisk ansvarsförsäkring är tätt sammankopplad med rätten till direkt krav och det förefaller klart att en sådan ansvarsförsäkring skulle gynna passagerarna. P&I-klubbarna är dock ovilliga att påta sig ett direkt ansvar om inte det finns en fullständig ansvarsreglering. Ansvarsförsäkringen kan därför inte göras generell, utan det måste finnas en detaljerad reglering beträffande ansvaret, begränsningsbeloppen, laga domstol etc. Dock verkar klubbarna villiga att acceptera en ordning som innebär att skadelidande i första hand måste kräva skadevällaren, men att en dom mot skadevällaren kan åberopas direkt mot asurandören.<sup>236</sup>

## 11.2.2 Konvention eller nationell lag

Om man anser att en reglering beträffande försäkringsplikten för fartyg behövs så uppkommer frågan i vilken form regleringen skall ges. På sjörättens område finner man många internationella konventioner, inte minst vad avser ersättningsanspråk, t ex konventionen från 1969 om oljeskador och Atenkonventionen med tillhörande tilläggsprotokoll. Det har framförts argument både för och emot en konventionsreglering.

Fördelarna med en internationell konvention är följande:

- Staterna blir folkrättsligt bundna av konventionen.

---

<sup>234</sup> P. Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar - en skadeståndsrättslig studie, 1980, s. 284ff

<sup>235</sup> K. Eivindstad, The effect of proposed changes in Athens Convention and legislation, 1995, s. 61ff

<sup>236</sup> E. Røsæg, Nye, internasjonale regler om tvungen ansvarsforsikring: Fem dogmer til diskusjon, Sjørettsseminar høsten 1997 s. 1ff

- Förpliktelseernas innehåll blir likartad i alla konventionsstater genom konventionstexten.
- Möjligheten att göra reglerna om obligatorisk ansvarsförsäkring gällande även inför fartyg på genomfart.

Nackdelar vid en konventionsreglering är bl a:

- Det tar lång tid innan konventionen träder i kraft.
- Konvention hindrar vidare utveckling inom den internationella sjöfarten.

Vad är alternativet till en internationell konvention? En alternativ regleringsform är avtal som inte är folkrättsligt bindande, som t ex IMO-koder. Dessa koder kan sedan läggas till grund för de enskilda ländernas lagstiftning på samma sätt som konventioner, med den skillnaden att det inte företas någon ratifikationsprocess. Detta innebär att länderna själva kan göra nationella tillpassningar.

Konventionsalternativet har dock fördelar i de fall fonder upprättas för att garantera ersättning, som t ex den internationella oljeskadefonden. En liknande fondupprättelse har dock inte diskuterats för obligatorisk ansvarsförsäkring.<sup>237</sup>

### **11.2.3 Behovet av att redaren och försäkringsgivaren är underkastade samma regler**

De sjörättsliga ersättningsreglerna reglerar i princip endast redarens ansvar och inte försäkringsgivarens. Det är anmärkningsvärt då försäkringsgivarna spelar en viktig roll vid reglernas utformande. Försäkringsgivarna är måna om att redarnas ansvar skall vara försäkringsbart och detta är ju en av huvudanledningarna till globalbegränsningsreglerna. Försäkringsgivarnas inflytande är stort. Om de anser att begränsningar i ansvaret är nödvändigt för att möjliggöra försäkringstäckning så får det ofta genomslag i lagregleringen.

Trots att det finns röster som anser att försäkringsgivarnas argument om försäkringsbart intresse är tvivelaktigt så har man i debatten inte kunnat bortse från deras synpunkter. Vad gäller obligatorisk ansvarsförsäkring så hävdas det att samma regler bör gälla för skadevållarens ansvar som för assurandörens obligatoriska ansvar. Synpunkter har även framförts emot detta synsätt att redarens och försäkringsgivarens ansvar skall vara detsamma. Det finns de som menar att det blir svårare att nå enighet beträffande innehållet i

---

<sup>237</sup> E. Røsæg, A.a., s. 1ff

en konvention om redarens och försäkringsgivarens ansvar skall vara det-samma.<sup>238</sup>

#### 11.2.4 Ansvarsförsäkring eller olycksfallsförsäkring

Diskussionen om obligatorisk ansvarsförsäkring bygger på att kravet om försäkringstäckning skall uppfyllas via redarens ansvarsförsäkring. Men är detta det enda alternativ som finns att tillgå? Man kan även tänka sig möjligheten att använda en olycksfallsförsäkring. En möjlig utväg är att transportören tecknar ett försäkringsavtal för varje passagerare som han utställer en biljett till. Denna försäkringskostnad skulle antingen ingå i biljettpriset eller utgöra ett särskilt tillägg till biljetten.

Fördelarna med att använda en olycksfallsförsäkring är följande:

- Man kommer ifrån invändningar rörande försäkringsförhållandet mellan transportören och assurandören.
- Ansvaret kan göras strikt. En ansvarsförsäkring utfaller endast om någon gjort sig skyldig till fel eller försummelse.
- Skaderegleringen kommer troligtvis att gå snabbare än vid ansvarsförsäkring.

Man kan även uppställa en rad fördelar med ansvarsförsäkringen framför en olycksfallsförsäkring.

- En ansvarsförsäkring måste hur som helst tas främst med tanke på regressuppgörelser och man undgår i sådana fall att involvera två försäkringsgivare.
- P&I-klubbarna har ett bra system beträffande återförsäkring och det är troligen billigare än om ett sådant system skulle upprättas av olycksfallsförsäkringsgivaren.
- P&I-klubbarna har erfarenhet av sjöförsäkringsmarknaden.
- Det är osäkert i vilken utsträckning olycksfallsförsäkringsgivare vill involvera sig i sjöfarten.

Alla dessa argument talar för att det bästa alternativet vore en ansvarsförsäkring, men det utesluter inte att man internationellt kan framlägga regler som kan uppfyllas antingen med en ansvarsförsäkring eller en olycksfallsförsäkring. Detta skulle skapa en friare konkurrens vilket i slutänden skulle gynna rederinäringen och inte minst de skadelidande.<sup>239</sup>

---

<sup>238</sup> E. Røsæg, A.a., s. 1ff

<sup>239</sup> E. Røsæg, A.a., s.1ff



## 12 Slutsatser

P&I-försäkringen är redarens ansvarsförsäkring och den har vissa speciella särdrag i förhållande till andra ansvarsförsäkringar. Dessa särdrag har också lett till att P&I-försäkringen till viss del behandlats annorlunda än annan ansvarsförsäkring. Ett särdrag är att det inte finns en bestämd försäkringssumma, men att försäkringsgivaren trots det indirekt kan förutse vilket belopp han högst kan komma att krävas på genom sjölagens begränsningsregler. Anledningen till att man från första början upprättade begränsningsregler hade sin grund i att sjöfarten var utsatt för många olika risker och förekomsten av begränsningsregler möjliggjorde försäkringstäckning. Efter uppkomsten av dessa regler har man inte diskuterat behovet av upprätthålla dem utan endast hur höga begränsningsbeloppen skall vara. Det finns kritik mot att bibehålla reglerna men den kritiken har aldrig lett till utredningar om reglernas lämplighet.

Enligt min åsikt kan man fråga sig varför sjöfarten skall vara underkastad väsentligt andra regler än annan transporträttslig lagstiftning. Sjörätten och sjöförsäkringsrätten bygger mycket på traditioner och det är ostridigt att sjöfart i i början av seklet innebar många olika risker, men kan man åberopa samma grunder nu som då för begränsningsreglernas bibehållande? Den tekniska utvecklingen har onekligen gått framåt och fartygskonstruktionen är annorlunda än bara för 50 år sedan och inte minst navigationstekniken har gjort stora framsteg. Jag anser inte att man kan hävda att sjöfarten idag är utsatt för samma risker som förr. Man kan förutse väderförändringar och man har information om vilka farvatten man skall undvika. Trots detta händer olyckor och tyvärr har vi de senaste åren sett flera exempel på olyckor med en mycket tragisk utgång.

Det verkar inte finnas några direkta fall där försäkringsgivaren åberopat globalbegränsningsreglerna för att deras ansvar skall minskas och man kan därmed ställa sig frågan vilken praktisk funktion de har? Det är min åsikt att det bör inledas en diskussion om reglernas berättigande både nationellt och internationellt. Man bör även fråga sig om det är berättigat att ha andra regler inom sjöfarten än inom lufträtten.

En aktuell fråga är vilka effekter lagförslag till en ny försäkringsavtalslag får för de skadelidande om det antas. Förslaget innebär en minskning av skyddet för skadelidande vid sjöförsäkringar. Vid sjöförsäkringar är bestämmelserna i lagen dispositiva, vilket innebär att det står försäkringsgivaren och försäkringstagaren fritt att avtala om att skadelidande inte ens vid försäkringstagarens konkurs skall ha rätt till direkt krav.

I flera år har man diskuterat hur man vidare kan stärka skadelidandes skydd och denna uppfattning har även slagit igenom i Sverige på i princip alla områden utan just sjöförsäkringar. Detta finner jag mycket anmärkningsvärt

inte minst med tanke på att sjöfartsnäringen verkar vara mån om att utvecklingen i Sverige överensstämmer med den internationella trenden. Vårt grannland Norge införde redan 1989 ett starkare skydd för skadelidande och vår rättspraxis har mycket bestämt hävdad skadelidandes rätt till direkt krav vid försäkringstagarens konkurs, men det nuvarande lagförslaget innebär rent faktiskt en minskning av skadelidandes skydd och den oro som framförts över att deras skydd skall stärkas förefaller ogrundat, inte minst med tanke på att man förslaget inte ens kodifierar den nu gällande rätten.

Man kan säga att lagstiftaren vid utformningen av förslaget beaktat det traditionella obligationsrättsliga skyddet ansvarsförsäkringen ger, medan rättspraxis även har beaktat skadelidandes skydd.

Förslaget är anmärkningsvärt inte minst med tanke på att man alltmer diskuterar frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring internationellt och IMO har tillsatt en utredning med syfte att utreda om det finns ett behov av obligatorisk ansvarsförsäkring och hur en sådan försäkring rent praktiskt kan genomföras. En obligatorisk ansvarsförsäkring skulle stärka de skadelidandes skydd jämfört med deras ställning idag. En obligatorisk ansvarsförsäkring är även stark sammankopplad med rätten till direkt krav.

Den vidare utvecklingen står således vid ett vägskäl, där man antingen väljer att stärka skadelidandes skydd och garantera dem rätt till ersättning eller att ytterligare stärka försäkringsparternas avtalsfrihet och ge dem en diskretionär rätt att bestämma skadelidandes möjligheter att kräva ersättning direkt av försäkringsgivaren.

## 13 Litteraturförteckning

- Bengtsson, Bertil                      Försäkringsrätt - några huvudlinjer, 4 upplagan, C E Fritzes AB, 1992
- Blom, Birgitta                            Sjölagens bestämmelser om redaransvar, Stockholm, 1985
- Brækhus, Sjur  
Rein, Alex                                Handbook of P&I insurance, 2 upplagan, Assuranceforeningen Gard, Arendal, 1979
- Brækhus, Sjur  
Rein, Alex                                Handbook of P&I insurance, 3 upplagan, Assuranceforeningen Gard, Arendal, 1988
- Bull, Hans Jacob                        Direct action under P&I Insurance in P&I Insurance, Sjørettsforening i Göteborg, skrifter 71, Göteborg, 1995
- Bull, Hans Jacob                        Hefte i sjøforsikringsrett, 2 utgave, Nordisk Institutt for sjørett, Oslo, 1997
- Bull, Hans Jacob  
Falkanger, Thor                        Innføring i sjørett, 4. Utgave, Forsikringsakademiet, Oslo, 1995
- Bull, Hans Jacob                        Regelverket ur Ny forsikringsavtalslovgivning: Et FAL fremover, TANO, Oslo, 1990
- Bull, Hans Jacob                        Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, Sjørettsfondet, Oslo, 1988
- Cleve, Anders                            Rederiforsikring, Forsikringsakademiet, Oslo, 1993
- Delfs, Lennart                            Rules and exceptions, The swedish club, Göteborg, 1992
- Eivindstad, Kjell                        The effect of proposed changes in Athens Convention and legislation in P&I Insurance, Sjørettsforening i Göteborg, skrifter 71, Göteborg, 1995
- Eklund, Rudolf  
Hemberg, William                      Lagen om försäkringsavtal, tredje upplagan, P.A. Norstedt & Söners Förlag, Stockholm, 1957
- Grönfors, Knut                            Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran, Nordstedts Förlag AB, Stockholm, 1987
- Hagberg, Lennart                        Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkringsavtalslag - en advokats synpunkter, SvJt 1997 s.

- Hazelwood, Steven  
Hill, Christopher  
Robertson, Bill      Practical guides - Introduction to P&I, 2 edition,  
Lloyd's of London Press Ltd, London, 1996
- Hellner, Jan      Försäkringsrätt, andra upplagan, Försäkringsjuri-  
diska Föreningens Publikation Nr 15, Stockholm,  
1965
- Hellner, Jan      Skadeståndsrätt, femte upplagan, Juristförlaget,  
Stockholm, 1996
- Hult, Phillips      Föreläsningar över försäkringsavtalslagen, P.A.  
Norstedt & Söner, Stockholm, 1936
- IMO News 4/96      Compulsory insurance proposed,  
<http://www.imo.org/imo/news/496/insure.htm>
- Johansson, Svante      Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkrings-  
avtalslag, SvJt 1996 s. 725
- Lindh, Claes      Redarens försäkringar, Sveriges Ångfartygs As-  
surans Förening - the swedish club, 1997
- Lindskog, Stefan      Kvittning om avräkning av privaträttsliga fordring-  
ar, andra upplagan, C.E. Fritzes förlag, Göteborg,  
1993
- McGilchrist, Neil R      Limitation of liability – at sea and in the air,  
Lloyds maritime and commercial law quarterly,  
1975
- Mustelin, Göran-Fredrik      Några praktiska synpunkter på handelsfartygs  
försäkringar, Garantiföreningen för sjöfartsbran-  
schens undervisning och forskning, Publikation  
nr 16, Åbo, 1985
- Nydrén, Birger      Angående skadelidandes rätt till försäkringser-  
sättning och försäkringsgivarens kvittningsrätt vid  
ansvarsförsäkring, JT 1994-95 s. 591
- Nydrén, Birger      Direktkrav, sjöförsäkring och en ny försäkrings-  
avtalslag – replik. SvJt 1997 s. 173ff
- Røsæg, Erik      Nye, internasjonale regler om tvungen ansvars-  
forsikring: Fem dogmer til diskusjon, Sjørettsse-  
minar høsten 1997, Nordisk Institutt for Sjørett,  
Oslo
- Selvig, Erling      Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold, Tidsskrift for  
rettsvitenskap, 1977

Seward, R.C.	The insurance viewpoint in Limitation of shipowners' liability: The new Law, Sweet & Maxwell, London, 1986
Tullberg, Mats	Fördelning av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P&I-försäkring, 1984
Wetter, Johan	Mera om direktkrav i sjöförsäkring, SvJt 1998 s. 44ff
Wetter, Johan	Om kvittning i försäkringsersättning, SvJt 1987 s. 95ff
Wetterstein, Peter	Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar - en skadeståndsrättslig studie, Åbo Akademi, Åbo, 1980
Wetterstein, Peter	Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndskrav – några kritiska reflexioner, NFT 1/1982
Wetterstein, Peter	Passenger claims and insurance, Juridiska skrifter utgivna av Axel Ax:son Johnson institut för sjörätt och transporträtt, Nr 6, Stockholm, 1986
Wetterstein, Peter	P&I and environmental damage in P&I Insurance, Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 71, Göteborg, 1995

# 14 Källförteckning

Ds 1993:39

NJA II 1927

Prop 1973:42

Prop 1982/83:159

Prop 1993/94:195

SOU 1925:21

SOU 1989:88

SOU 1996:189

KK (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m

Konkurslagen (1987:672)

Lag (1962:381) om allmän försäkring

Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättsens område

Lag (1976:380) om arbetsskadeförsäkring

Lag (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Lag (1927:77) om försäkringsavtal

Lov om försäkringsavtaler (Norsk lagtext)

Sjölag (1994:1009)

Sjøloven av 1994 (Norsk lagtext)

Sjömanslagen (1972:282)

Skadeståndslagen (1972:207)

Skuldebrevslagen

# 15 Rättsfallsförteckning

1952 AMC 659

1954 AMC 837

ND 1927 s 143

ND 1948 s 267

ND 1954 s 445

ND 1957 s 409

ND 1957 s 593

ND 1982 s 222

ND 1984 s 129

ND 1987 s 160

ND 1988 s 52

ND 1989 s 47

ND 1991 s 20

ND 1995 s 26

ND 1996 s 1

Høyesterett i Norge

Högsta Domstolen

Høyesterett i Norge

Eidsivating Lagmansrett

Göteborgs Rådhusrätt

Voldgiftsdom i Norge

Høyesterett i Norge

Høyesterett I Norge

Dispachören i Sverige

Svea Hovrätt

Göteborgs Tingsrätt

HovR för västra Sverige

HovR för västra Sverige

NJA 1983 s 3

NJA 1986 s 61

NJA 1993 s 41

NJA 1993 s 222

Crown Zellerbach Corp. v Ingram Industries Inc. 5 th Cir No 83-3749,  
March 5, 1986

Lloyd´s Rep. 191 (1990) 2

# 16 Försäkringsvillkors- förteckning

Gard Statutes and Rules 1997, gällande från 20 februari 1997

Skuld – Statutes and Rules, gällande från 20 februari 1997

Villkor för P&I-försäkring - the swedish club, gäller fr.o.m 1985-02-20,  
ändrade fr.o.m 1997-02-20