



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Johan Lindblad

Ansvar för skador orsakade av  
goods i transportterminaler.

Examensarbete  
20 poäng

Handledare:  
Professor, Lars Gorton

Ämnesområde  
Sjörätt, Transporträtt

Termin  
HT-02

# Sammanfattning

I denna uppsats har jag utrett varuägarnas direkta och indirekta ansvar gentemot terminaloperatörerna. I samband med det indirekta ansvaret har jag även redogjort för transportörernas ansvar gentemot operatören. I det direkta avtalsförhållandet har lastägaren ett normalt culpaansvar men detta ansvar framstår, pga. den hänvisningsteknik som används i SHT, som strängare än operatörens. Hänvisningstekniken i SHT bygger på att ansvarsreglerna i SHT inte enbart anger att en vårdslös uppdragsgivare är ersättningskyldig, vilket är fallet med operatören, jfr § 2 SHT. I SHT anges istället att uppdragsgivaren är ersättningskyldig om operatören visar att uppdragsgivaren i ett visst fall inte följt de normer eller standarder han borde. Detta sätt att lösa ansvarsfrågan betecknas med en engelsk term som ”statutory negligence”.

Vad gäller den indirekta relationen konstaterade jag att det var indifferent för ansvarsfrågan vilken typ av transportaktör som var hamnens motpart, då ansvaret var konstant. Detta kan låta bra men är inte enbart positivt eftersom detta konstanta ansvar rubbade förhållandet mellan skadeståndets reparativa och preventiva funktioner. För pga. det konstanta ansvaret prioriterades den reparativa funktionen på bekostnad av de preventiva.

Lydelsen av § 5 SHT leder även till att transportörerna utvidgar sitt ansvar i förhållande till de olika transporträttsliga regelverken, något som skapar omfattande regresskrav mellan transportörerna och varuägarna. Huruvida transportörerna kan transportera dessa kostnader vidare är beroende av vad som ligger till grund för regresstalan, samt var i transportkedjan godset befann sig när skadan realiserades.

Jag har även redogjort för respektive aktörs möjligheter att teckna en transportförsäkring för att därigenom pulverisera sitt ansvar. Detta konstaterade jag att man kunde, samt att försäkringstäckningen varierade både beroende på typ av aktör och även mellan aktörer i samma kategori.

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>2</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>7</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>9</b>
1.1 Syfte	9
1.2 Frågeställningar	10
1.3 Avgränsningar	10
1.3.1 Förutsättningar	10
1.4 Metod	11
1.5 Disposition	11
1.6 Material och forskningsläge	12
<b>2 DEFINITIONER AV GODS, TERMINALER OCH AKTÖRER</b>	<b>14</b>
2.1 Generellt om de olika begreppen i denna uppsats	14
2.1.1 Hur avgörs vad som är gods i svensk rätt?	14
2.1.2 Definitionen av gods i internationella konventioner	15
2.1.2.1 Avtalscentrerad	15
2.1.2.2 Varucentrerad	15
2.1.3 "Farligt gods"	18
2.2 Vem är lastägare?	19
2.2.1 Lastägare	19
2.2.1.1 Lastägaren som avsändare, mottagare och avlastare	19
2.2.1.2 Lastägarens principalansvar	20
2.3 Vad är en hamn?	20
2.3.1 Vem anses som terminaloperatör?	21
2.3.1.1 Terminaloperatörens principalansvar	22
2.4 Transportörerna	23
2.4.1 Transportlöftet	23
2.4.2 Transportörernas principal- och ersättningsansvar	23
2.4.2.1 Sjötransportörens ansvar	23
2.4.2.1.1 Vilket ansvar har redaren i normalfallet och för vem svarar redaren?	24
2.4.2.1.2 Sjötransportörens ansvar i ett kontraktsförhållande	25
2.4.2.2 Landsvägstransportörer	25
<b>3 LASTÄGARENS JURIDISKA FÖRHÅLLANDEN GENTEMOT TERMINALOPERATÖREN</b>	<b>27</b>
3.1 Lastägarens olika relationer till terminaloperatören	27

3.1.1	Lastägare-terminaloperatör	27
3.1.1.1	Direkt kontraktuell relation	27
3.1.1.2	Indirekt kontraktuell relation	28
3.1.1.3	Utomkontraktuell relation	29
<b>4</b>	<b>INOMBLIGATORISKA ANSVARSREGLER</b>	<b>31</b>
<b>4.1</b>	<b>Introduktion</b>	<b>31</b>
4.1.1	SHT:s temporala tillämplighet	31
4.1.2	Generellt om uppdragsgivarens ansvar enligt SHT:s ansvarsregler	31
4.1.2.1	Lastägarens ansvarsförsäkringsmöjligheter	34
4.1.2.1.1	Ansvarsförsäkring	34
4.1.3	Specifika regler om uppdragsgivarens ansvar enligt SHT § 5 punkt a-d <sup>37</sup>	
4.1.3.1	Punkt a: Informationsplikten avseende vanligt gods	37
4.1.3.2	Punkt a: Informationsplikt avseende farligt gods	38
4.1.3.2.1	ADR-S krav på godsdeklaration	39
4.1.3.2.2	ADR-S krav på föranmälan vid transiteringar i terminaler	40
4.1.4	SHT § 5 punkt b	41
4.1.4.1	Förpackningar	41
4.1.4.2	Märkning	44
4.1.5	SHT § 5 punkt c och d	45
4.1.5.1	SHT § 5 punkt c	45
4.1.5.2	SHT § 5 punkt d	47
4.1.6	SHT § 5 punkt e	48
<b>4.2</b>	<b>Vilka kostnader ersätts?</b>	<b>51</b>
4.2.1	Ersättningsprinciper	51
4.2.1.1	Ersättningsgilla kostnader enligt SHT	51
4.2.1.2	Positiva kontraktsintresset	52
4.2.3	Transporträttsliga begränsningsregler	52
4.2.3.1	Begränsningsmöjligheter vid vägtransport samt händelser utan anknytning till sjöresan.	53
4.2.3.2	Andra ansvarfrihetsgrunder	54
<b>5</b>	<b>INDIREKT KONTRAKTUELLA ANSVARSREGLER</b>	<b>55</b>
<b>5.1</b>	<b>Introduktion</b>	<b>55</b>
<b>5.2</b>	<b>Sjötransportören</b>	<b>55</b>
5.2.1	I vilka fall har, enligt sjölagen, transportören tagit kontroll över godset?	55
5.2.1.1	Vårdpliktens konsekvenser för ansvaret gentemot tredje man	58
<b>5.3</b>	<b>Lastägarens ansvar gentemot sjötransportören enligt 13:40-41 Sjöl</b>	<b>59</b>
5.3.1	Ansvaret för vanligt gods	59
5.3.2	13:41 Sjöl Farligt gods	60
5.3.2.1	Informationspliktens påverkan på ansvaret	60
5.3.3	Ersättningsens omfattning	61
<b>5.4</b>	<b>Sjötransportörens ansvar mot terminaloperatören</b>	<b>62</b>
5.4.1	Begränsningsreglernas påverkan på sjötransportörens ersättningskyldighet	63
<b>5.5</b>	<b>Vägtransport</b>	<b>64</b>
5.5.1	Introduktion	64
5.5.2	CMR	64

5.5.2.1	Ansvarperiod	64
5.5.3	VTL	66
5.5.3.1	Vårdplikt	66
5.5.4	Lastägarens ansvar gentemot vägtransportören	66
5.5.4.1	CMR	66
5.5.4.2	VTL	67
5.5.5	Vägtransportörens ansvar mot terminaloperatören	68
5.5.6	Begränsningsmöjligheter	68
<b>5.6</b>	<b>Regress</b>	<b>68</b>
5.6.1	Generella principer om regress i svensk rätt	68
5.6.1.1	Sjötransportörens regressrätt vid stycke- och godstransporter	69
5.6.1.2	Vägtransportörens regressrätt	70
5.6.1.3	Försäkringsgivare	70
5.6.1.4	Samverkande skadeorsaker	71
<b>6</b>	<b>UTOMKONTRAKTUELLA ANSVARSREGLER</b>	<b>72</b>
<b>6.1</b>	<b>Skadeståndslagen</b>	<b>72</b>
6.1.1	Omfång	73
<b>6.2</b>	<b>Begränsningsreglerna</b>	<b>74</b>
<b>7</b>	<b>SAMMANFATTANDE ANALYS OCH SLUTSATSER</b>	<b>75</b>
7.1	Konkvenser av § 5 SHT:s lydelse	75
7.2	Ansvar	76
7.3	Regress	77
7.4	Ansvarsförsäkringar	77
7.5	Slutsatser	78
<b>BILAGA A</b>		<b>79</b>
<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>		<b>81</b>
<b>Litteratur</b>		<b>81</b>
Böcker		81
Festskrifter		83
Skriftserier		84
<b>Källor</b>		<b>84</b>
Dagspress		84
Internet		84
Offentligt tryck		84
Propositioner		84
Statens Offentliga Utredningar		84
<b>RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>		<b>86</b>
Amerikanska rättsfall		86

Engelska Rättsfall	86
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender	86
Nytt Juridiskt Arkiv	86

# Förkortningar

ADR-S	European Agreement concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Road
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention on the contract for the international carriage of Goods by road
Combidoc	Combined transport document
COGSA	Carriage of goods by sea act
DH	Danske Højsteret
FBL	FIATA Bill of Lading
FOB	Free on Board
HD	Högsta Domstolen
HHS	Handelshögskolan
HVR	Haag-Visby reglerna
IMO	International Maritime Organisation
KöpL	Köplagen SfS 1990:931
IMDG	International Maritime Dangerous goods code
ND	Nordiske domme i sjöfartsanliggender.
NH	Norske Højsteret
NE	Nationalencyklopedin
NSAB	Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser 2000
P&I	Protection and Indemnity
SHT	Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989
SJÖFS	Sjöfartsverkets föreskrifter
SjöL	Sjölagen SfS 1994:1009
SkL	Skadeståndslagen SfS 1972:207
SOLAS	Sjösäkerhetskonventionen, Safety of life at sea
SRVFS	Statens Räddningsverks föreskrifter
UNCTAD	United Nations Committee on trade and development
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
VTL	Lag om inrikes vägtransporter SfS 1974:610





# 1 Inledning

I den här uppsatsen kommer jag att behandla ansvaret för skador som vållas av godset antingen under eller i anslutning till terminalperioden. Jag valde det här ämnet av tre orsaker. För det första för att jag fascinerats av hamnen som plats och av dess funktion som nav för godstransporterna till och från Sverige.<sup>1</sup>

För det andra för att jag under den tid jag läste sjörätt i Oslo kom i kontakt med ett projekt som heter (vareström og havn). För det tredje för att jag under den tid jag har studerat sjö- och transporträtt har upptäckt att det inte finns särskilt mycket material om vilket ansvar en lastägare har under transporterna.

Varför finner jag då hamnen så fascinerande? Det beror på att den moderna hamnen av idag till skillnad för bara 30 år sedan är ett högteknologiskt nav. Där den moderna tidens snabba enhetshantering av godset ersatt den äldre tidens mödosamma och långdragna styckehantering. Den här tekniska utvecklingen har inte bara påverkat hur varorna hanteras i hamnen, utan den har även påverkat vilka former av juridiska spörsmål som aktualiseras i samband med terminalperioden. Hur har men t.ex. löst frågan om lastägarens ansvar för de gods han placerar i en container? Vem är det som i första hand är ansvarig för de skador detta gods orsakar, personen som har lastat containern eller den som transporterar den? Det är den här typen av frågor som gör att jag finner juridiken i terminalerna fascinerande.

## 1.1 Syfte

Huvudsyftet med den här uppsatsen är att undersöka vilket ansvar ägarna till allt gods som passerar terminalen har gentemot terminaloperatören. För att kunna uppfylla detta syfte måste jag dock även utreda det ansvar transportörerna har gentemot terminaloperatörerna, eftersom det framförallt är transportörerna som har kontakt med terminaloperatören. Jag avser även att utreda huruvida varuägarens ansvar gentemot terminaloperatören skiftar beroende på om de är han eller en transportör som ingått avtalet om terminaltjänster. I samband med denna undersökning skall jag också granska om varuägarnas ansvar mot väg- respektive sjötransportören under terminalperioden är koherent, dvs., är ansvaret heltäckande, rationellt och effektivt eller uppstår det luckor under terminalperioden? Slutligen har jag som syfte att se om och hur lastägaren kan försäkra sig i de fall han anses vara ansvarig för en uppkommen skada.

---

<sup>1</sup> Idag passerar ca 95% av allt gods till eller från Sverige en hamn Sveriges Hamnars handbok, Ports of Sweden handbook s 2

## 1.2 Frågeställningar

För att kunna uppfylla de syften jag har med den här uppsatsen har jag arbetat utifrån ett antal frågeställningar. Dessa är;

- 1: Hur avgör man vilket regelverk som styr ansvarfrågorna under terminalperioden?
- 2: Vem är i första hand ansvarig, enligt detta utvalda regelverk, för de skador antingen en terminalägare eller annan nyttjare av terminalen åsamkas av gods som passerar eller lagras i terminalen?
- 3: Vilken typ av ansvar har den ansvariga personen dvs. har han ett strikt-, presumerat- eller culpaansvar?
- 4: Vilka typer av skador är den skadevållande ersättningsskyldig för?
- 5: Om den personen som i första hand var ersättningsansvarig för skadorna inte var densamma som den som ägde varorna har någon möjlighet att kräva regress av lastägaren?
- 6: Hur påverkas ersättningsfrågorna av de transporträttsliga reglerna om ansvarsbegränsning?
- 7: Hur är försäkringsskyddet reglerat vid skador från godset?

## 1.3 Avgränsningar

Terminalperioderna och de händelser som sker där omfattar en mängd juridiska områden har jag varit tvungen att avgränsa mig till de civilrättsliga aspekterna av terminalperioderna. Jag kommer därför varken att ta upp de rättsfrågor som rör terminalernas rättsliga ställning ur en offentlighetsrättslig synvinkel eller huruvida en eventuell skada också kan innebära ett ansvar utifrån brottsbalken eller miljöbalken. Det innebär dock inte att även dessa frågor också är intressanta men av utrymmesskäl kan jag inte behandla dem innanför ramarna till det här arbetet. Av samma skäl tar jag inte heller upp de många köprättsliga frågor som kan uppstå mellan en säljare och köpare i samband med terminalperioderna.

### 1.3.1 Förutsättningar

Jag har av begränsningsskäl varit tvungen att ställa upp vissa förutsättningar beträffande vilka roller som de olika aktörerna i den aktuella transporten har i de lagar och avtal jag behandlar i den här uppsatsen. Orsaken till att jag ställt upp dessa förutsättningar är att annars skulle svaren på de frågor jag ställt ovan kunna varieras i närmast det oändliga.

De förutsättningarna jag gjort är;

- 1: Att lastägaren som ingått avtalet, antingen med transportören eller med terminaloperatören, endast är en styckegodsbefraktare.
- 2: Att det transportavtal som lastägaren ingått är slutna på de villkor som anges i FBL/Combiconbill vid lastbiltransport, Conlinebill vid sjötransport samt vid terminaluppdrag SHT.
- 3: Att lastägaren och avsändaren är en och samma person. Dvs. jag utesluter de mellanmän som kan finnas mellan varuägarna och de utförande transportörerna. Det här är en nödvändig förutsättning för att inte arbetet skall bli allt för omfattande och komplext.
- 4: Att lastägaren och avlastaren antingen är samma person eller att terminaloperatören på lastägarens uppdrag agerar som avlastare.
- 5: Att kontraherande och utförande transportör är samma person.
- 6: Att godset befinner sig under transport dvs. att skadan har ett samband med en transiteringsåtgärd och inte en förvaringsåtgärd, då det är under transiterings situationerna som hanteringen av godset påverkas av de regelverk som styr hur transporter skall gå till.<sup>2</sup>

## 1.4 Metod

Jag har som metod i det här arbetet använt en rättsdogmatisk juridiskt deduktiv metod. Med utgångspunkt i denna metod har jag satt mig in i materialet och utifrån detta redogjort för det rådande rättsläget vad avser terminaloperatörens uppdragsgivares, direkta och indirekta, ansvar visavi sina uppdragstagare under terminalperioden. Utifrån denna redogörelse försöker jag sedan dra de slutsatser som är relevanta för att besvara mina frågeställningar.

## 1.5 Disposition

Den här uppsatsens disposition är följande.

I kapitel 1 presenteras syftet med uppsatsen, de frågeställningar jag har för avsikt att behandla samt de avgränsningar jag valt att göra.

---

<sup>2</sup> ADR-S avsnitt 14.2.1 (s 47)

I kapitel 2 redogör jag för de begrepp som är relevanta i den här uppsatsen, särskilt definitionerna av gods resp. farligt gods. I samband med detta behandlar jag även allmänna transport- och skadeståndsrättsliga frågor som adekvans och principal- redaransvar.

I kapitel 3 redogörs för de avtalssituationer som uppstår i hamnen samt vilka mellan vilka aktörer dessa sluts.

I kapitel 4 behandlar jag de materiella reglerna som styr ett avtal mellan en lastägare och en terminaloperatör samt hur dessa påverkas av allmänna transporträttsliga regler. I kapitel 4 tar jag även upp huruvida lastägaren kan försäkra sig mot ansvar eller inte.

I kapitel 5 behandlar jag delvis samma materiella regelverk som i kapitel 4 men ur ett annat perspektiv då jag nu behandlar terminalperioden ur ett transportörsperspektiv. Den materiella behandlingen av reglerna är i detta kapitel mera översiktlig då förändringen i sak inte är särdeles stor och eftersom jag nu har förflyttat fokus från lastägaren till transportören. I detta kapitel tar jag även upp vilka försäkringslösningar transportören har, samt vad som gäller när han eller hans försäkringsgivare söker regress mot en försämlig lastägare.

I kapitel 6 redogör jag för vilka möjligheter tredje man, i samband med en transport, har att väcka en talan direkt mot en skadevållare.

I kapitel 7 gör jag en analys av de material jag behandlat. Denna analys skall emellertid endast ses som sammanfattande då jag i mitt arbete har gjort löpande analyser i anslutning till konkreta problem.

## **1.6 Material och forskningsläge**

Under arbetet med den här uppsatsen har jag företrädesvis använt mig av transporträttslig litteratur. Jag har emellertid kompletterat denna med allmän köp- och skadeståndsrättslig litteratur när det varit nödvändigt. Den kritik man kan framföra mot den transporträttsliga litteraturen är att den huvudsakligen fokuserar på transportörens ansvar visavi lastägaren och inte tvärtom. Konsekvensen av detta är att jag i viss mån har tvingats tillämpa de sjörättsliga principerna analogt. Jag har även sett till att använda mig av annan litteratur än svensk för att på så vis belysa terminalsituationen ur ett mer internationellt perspektiv. I den bilaga jag bifogat har jag även tagit mig rätten att endast återge de bestämmelser jag finner relevanta. För den intresserade läsaren hänvisar jag emellertid till Sveriges hamnars hemsida, [www.sweports.se](http://www.sweports.se), där avtalet återges i sin helhet.

Vad gäller forskningsläget för det specifika ansvaret i terminalen finns som jag nämnde ovan inte särskilt mycket skrivet inom detta område. Det finns visserligen ett examensarbete vid Juridiska fakulteten, Lunds Universitet

som behandlar terminaler. Det examensarbetet behandlar dock den motsatta frågeställningen till vad jag tagit upp i detta arbete, dvs. vilket ansvar terminaloperatören har gentemot sina uppdragsgivare. Inom andra områden jag behandlat i detta arbete finns å andra sidan väldigt mycket skrivet, detta gäller inte minst transportörernas ansvar visavi sina uppdragsgivare. Detta område är det emellertid ogörligt att redogöra mer noggrant för då materialet är oerhört omfattande. Jag anser emellertid att man, utan att gå in på detaljer, kan säga att området är välutrett och den finns en enighet bland moderna transporträttsjurister om vilket ansvar transportören har gentemot sin uppdragsgivare samt vad som gäller i det motsatta förhållandet.

# 2 Definitioner av gods, terminaler och aktörer

## 2.1 Generellt om de olika begreppen i denna uppsats

För att skapa en förståelse för de grundläggande begreppen samt de regler som påverkar lastägarens ansvar under transport och terminalperioderna, kommer jag nedan att definiera ett antal för den här uppsatsen centrala begrepp.

### 2.1.1 Hur avgörs vad som är gods i svensk rätt?

Ett av huvudsyftena med den här uppsatsen är att redogöra för i vilken omfattning en terminaloperatör kan få ersättning för de skador som godset vållar under sin tid i terminalen, är det nödvändig att definiera vad som menas med termen ”gods”. Detta låter sig dock inte göras med enbart den svenska transporträtten som grund, eftersom det saknas en genuin svensk definition av termen ”gods”. Istället är man tvungen att använda sig av andra källor för att få en uppfattning om vad som menas med termen gods. De källor som då ligger närmast tillhands är de olika transporträttsliga konventioner som påverkat den svenska transporträtten genom att antingen Sverige tillträtt dem eller att de har fungerat som en inspirationskälla vid skapandet av svensk transporträtt.

De konventioner som främst är relevanta när man skall försöka definiera vad som är gods är CMR (vägtransport) och HVR (sjötransport). Det beror på att dessa två konventioner antingen direkt via inkorporering, (CMR) eller indirekt via transformering, (HVR) utgör grunden för en väsentlig del av den svenska transporträtten.<sup>3</sup> Sett ur en sjörättslig synvinkel räcker det dock inte att använda sig av HVR:s definition av vad som är gods, eftersom den konventionen i viss mån speglar en äldre rättsuppfattning av vilka varor som är gods. Detta innebär att jag, för att få ett modernare sjörättsligt perspektiv, även har använt mig av Hamburg-reglerna, terminaloperatörskonventionen, samt CMI:s senast utkast till en ny sjörättskonvention. Dessa tre konventioners definition av termen gods kan dock inte tillmätas lika stor vikt som CMR och HVR då de ännu inte har ratificerats av Sverige.

---

<sup>3</sup> Grönfors, Kurt Inledning till Transporträtten s 28f

## 2.1.2 Definitionen av gods i internationella konventioner

Vad som är gods enligt de internationella konventionerna är ingen lätt fråga att svara på eftersom de olika transportsätten valt olika utgångspunkter för att avgöra vad som är gods. De olika utgångspunkterna som transportsätten valt är antingen den avtals- (CMR) eller den varu- (HVR) centrerade modellen. Skillnaden mellan dessa två betraktelsesätt är att i den avtalscentrerade modellen är det avgörande inte vilken typ av gods som transporteras utan under vilken typ av avtal transporten sker. Viceversa är det i den varucentrerade modellen inte avtalet utan godstypen som är relevant för att avgöra huruvida en viss vara är gods eller inte.

### 2.1.2.1 Avtalscentrerad

I CMR, där godsdefinitionen är uppbyggd kring avtalscentrerade modellen, saknas det en explicit definition av vilka varor som anses vara gods. Istället anges det i art 1 vilka typer av avtal konventionen omfattar och om transporten sker under ett avtal som omfattas anses de berörda varorna som gods. CMR:s definition av vilka avtal som omfattas är väldigt vid och exkluderar bara tre typer av internationella vägtransporter, vilka därmed inte omfattas av CMR. De transportavtal som exkluderas är avtal om begravnings, post och flytt transporter. Dessa typer av gods är naturligtvis inte irrelevanta för den här uppsatsen men ur ett generellt fraktperspektiv är de ointressanta, jag kommer därför inte att beröra dem mer. Den slutsats man kan dra av CMR:s vida definition är att alla typer av varor som fraktas med lastbil är gods. Det är också denna definition jag använder mig av när jag redogör för transporter till och från terminalen med lastbil.

### 2.1.2.2 Varucentrerad

Den andra lösningen av hur man avgör vad som är gods är den s.k. varucentrerademodellen. Denna modell, vilken har sitt ursprung i Haag-reglerna och som idag präglar HVR se art 1 mom. C,<sup>4</sup> bygger på att vissa varor exkluderas från definitionen av vad som är gods, om de antingen är av ett visst slag (live stock), eller om de transporteras på ett visst sätt (deck cargo). I ett internationellt perspektiv är Haag-reglerna fortfarande väldigt viktiga då det är dessa som ligger till grund för både UK och US COGSA.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> ” Goods includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage in (sic) stated as being carried on deck and is so carried”.

<sup>5</sup> Fredrik Olsson, det sjörättsliga transportansvaret, Examensarbete vid Juridiska Fakulteten Lunds Universitet VT 98 s 34

Att de två transportsätten har olika utgångspunkter för att avgöra vilka varor och transporter som omfattas av resp. konvention beror på att de tillkom under två helt olika eror i transportteknikens utveckling.

Som jag nämnde ovan anses idag HVR spegla en äldre maritim rättsuppfattning. I en modernare sjörättslig konvention de s.k. Hamburg-reglerna, vilka visserligen inte trätt ikraft men som trots detta varit en inspirationskälla för svensk sjörätt.<sup>6</sup> Definieras gods som:

*” Goods includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, ”goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper”<sup>7</sup>.*

Denna definitionen kan, till skillnad från HVR:s definition, inte ses som en självständig reglering av godsbegreppet utan måste förstås i samband med HVR:s definition av vad som är gods och den omfattar förutom det som omfattas av HVR även levande djur samt den transportförpackning som godset transporteras i. I Hamburg-reglernas definition har även undantaget för däckslast tagits bort från definitionen och den typen av laster regleras i stället separat i Hamburg-reglernas art 9. Det här förändrar i realiteten inte vad som är att anse som gods utan innebär egentligen bara att även dessa områden omfattas av tvingande ansvarsregler.

En annan konvention som är relevant för den här uppsatsen är FN:s terminaloperatörskonvention ( United Nations convention on the liability of operators of transport terminals in international trade). I den definieras i art 1 mom. B termen gods som följande varor och material:

*”Goods means the wares, merchandise and articles of every kind whatsoever that a carrier or a performing partner received for carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of a carrier or a performing party”<sup>8</sup>.*

I terminaloperatörskonventionen görs det, i likhet med Hamburg-reglerna, inte något undantag för levande djur eller för gods som transporteras som däckslast. Det betyder att betraktat ur terminaloperatörskonventionens perspektiv inkluderas nuförtiden även däckslaster i begreppet gods.

Det sista internationella dokumentet som har relevans för den här uppsatsen är utkastet till den nya transportkonventionen, (United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law, Preliminary Draft on the carriage of goods by sea), vilken i art 1.11 anger att som gods anses:

---

<sup>6</sup> Bull, Falkanger s 241

<sup>7</sup> Min kursivering

<sup>8</sup> Min kursivering



*” ”Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier or a performing party received for carriage and includes the packing, and any equipment and container not supplied by or on behalf of a carrier or a performing party”*

CMI:s förslags definition av vad som är gods är, som synes, mycket vid och av förarbetena till utkastet framgår också att detta är meningen, eftersom avsikten förslaget är att inkludera både HVR och Hamburg-reglernas definition av vad som är gods i de framtida sjörättsliga regelverken.<sup>9</sup> Detta har resulterat i att utkastets i sin definition av vad som är gods istället för att exkludera gods som transporteras ovan däck från det som transporteras under däck har valt att särreglera det, jfr utkastets art 6.6. Detta angreppssätt betyder att även dessa varor enl. utkastet anses som gods men att det är möjligt för parterna att påverka hur ansvarsfrågan bör lösas. Utkastet har även till viss del förändrat principerna för transport av levande djur såtillvida att det i art 17.2 (a) anges att den typen av last inte nödvändigtvis behöver omfattas av transportörens tvingande ansvar.<sup>10</sup>

De tre sista konventionernas mera moderna syn på vad som är gods har även påverkat svensk rätt samt de modernare fraktavtalen och det trots att varken Sverige har ratificerat dem eller att de utgör en för transportörerna tvingande rätt, jfr SjöL 13:13, 13:34 samt Conlinebill art 19.

Sammanfattningsvis kan därför sägas att som gods anses idag, oavsett om man använder sig av en avtalscentrerad eller varucentrerad definition, i stort sett alla varor som transporteras mellan punkt A och B, om de inte tillhör transportören. Att det är möjligt att dra denna generella slutsats innebär också att jag i fortsättningen när jag använder begreppet gods avser den vida tolkning som återges i (United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law, Preliminary Draft on the carriage of goods by sea), art 1.11, samt i terminaloperatörskonventionen, art 1 mom. B.

Ett problem med denna vida, moderna definitionen av termen gods är att den per automatik även omfattar det gods som standardmässigt anges som farligt gods. Den typen av gods är dock så pass särreglerad i förhållande till det vanliga godset att det närmaste utgör en egen kategori i förhållande till det ”ofarliga” godset. Jag anser därför att det är nödvändigt att ge en kort beskrivning av vad som är farligt gods, något som också är viktigt om man betänker att det farliga godset vid varje givet tillfälle utgör cirka hälften av allt gods under transport.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law, Preliminary Draft on the carriage of goods by sea s 10

<sup>10</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Transport Law, Preliminary Draft on the carriage of goods by sea s 70

<sup>11</sup> Slinning, s 16

### 2.1.3 "Farligt gods"

Farligt gods har, till skillnad från ofarligt gods, givits en legal definition i svensk rätt (se SFS 1982:821 § 2) trots denna legala definition är det svårt att göra ett generellt uttalande om vad som är farligt gods. Det beror på att god sets eventuella farlighet skiftar från en situation till en annan beroende på en mängd yttre faktorer. Till exempel beror farligheten av ett visst godsslag inte bara på dess inneboende egenskaper, utan den är även avhängig av mängden gods, hur, var och tillsammans med vad det transporteras.<sup>12</sup> Denna komplexitet innebär att farligt gods som begrepp kräver en helhetssyn, som tillåter olika lösningar från fall till fall. För det är endast då som det är möjligt att ta hänsyn till vad som var farligt i just den situationen.<sup>13</sup>

Trots dessa svårigheter har i svensk rätt som nämns ovan skapats en legal definition av vad som är att anse som farligt gods. Den definitionen bygger i stor utsträckning på de internationella konventionerna IMDG (sjöfart) och ADR (vägtransporter) vilka i sin tur är baserade på FN:s rekommendationer om vad som är att anse som farligt gods.<sup>14</sup> Varken lagen om farligt gods eller konventionerna är dock att anse som uttömmande, utan även andra typer av gods än de uppräknade kan omfattas av den speciella lagstiftningen på detta område.<sup>15</sup>

Definitionen av farligt gods är enligt, SFS 1982:821 Lag om transport av farligt gods, §2 följande;

*"...gods som består av eller innehåller explosiva vätskor, brandfarliga vätskor, brandfarliga fasta ämnen, självantändande ämnen, ämnen som utvecklar farlig gas vid kontakt med vatten, oxiderande ämnen, organiska peroxider, giftiga ämnen, smittförande ämnen, radioaktiva ämnen, frätande ämnen samt övriga farliga ämnen och föremål som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, särskilt föreskriver och som vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande."*<sup>16</sup>

Lagens definition av vad som är farligt gods är, som synes, inte särskilt precis. Lagstiftaren har därför gett en mer precis definition av vilka ämnen som anses ha de farliga egenskaper som anges av lagen, samt hur dessa skall behandlas under transporten i förordning 1982:923 om transport av farligt gods. Förordningen om farligt gods är dock inte mycket tydligare än lagen utan hänvisar istället vidare till de myndighetsföreskrifter som enligt § 2 förord. 1982:923 utges av Sjöfartsverket och Statens Räddningsverk. De föreskrifterna är i sin tur i huvudsak baserade på de konventioner jag näm-

---

<sup>12</sup> Kenneth Nordlander, Karnov 2000/01 s 2231 not 4

<sup>13</sup> Grönfors, Kurt s. D2 Maritime movement of dangerous cargos, public regulation & private liability. Papers of a one day seminar Southampton University Faculty of Law 11/9 1981.

<sup>14</sup> Prop. 1981/82:94 s 24

<sup>15</sup> Tiberg, Hugo Damage from goods s 17

<sup>16</sup> Min kursivering

de tidigare dvs. IMDG och ADR och dessa är av en mycket omfattande karaktär.<sup>17</sup>

Min slutsats av ovanstående är att området är för komplext för att avge en generell definition av vad som är farligt gods. Jag kommer därför att använda mig av den som anges i Sfs 1982:82. Men inte för att den är bra utan för att det är den som hänvisar till de mer detaljerade internationella regelverken.

## 2.2 Vem är lastägare?

### 2.2.1 Lastägare

Innan jag går in på själva huvudfrågan om lastägarnas skyldigheter gentemot terminaloperatörer och transportörer anser jag att det är nödvändigt att definiera termen lastägare samt ge en kort överblick av de olika roller han kan ha under ett transportavtal. I samband med denna redogörelse redogör jag även för lastägarnas eventuella principalansvar.

Som lastägare i den här uppsatsen anser jag den person vara som vid ett givet tillfälle har den juridiska äganderätten till varorna, samtidigt som han är part till ett transportavtal genom att transporträttsligt klassificeras som antingen avsändare eller mottagare. Jag har valt att göra denna koppling mellan äganderätten till godset och partsdeltagandet, eftersom syftet med den här uppsatsen är att redogöra för de olika brukarnas ansvar mot en terminaloperatör och inte, att mer än vad som blir nödvändigt för regressfrågorna, beröra avsändarnas eller mottagarnas ansvar gentemot transportören.<sup>18</sup> Jag vill dock understryka att det jag säger om en lastägarens ansvar gentemot terminaloperatörer och transportörer generellt har giltighet även för en icke-ägande avsändare.

#### 2.2.1.1 Lastägaren som avsändare, mottagare och avlastare

Avgränsningen ovan innebär dock inte att jag helt kan bortse från det transporträttsliga avsändar- och mottagarbegreppen, då det främst är till dessa begrepp de olika ansvarsregleringarna inom transporträtten har knutits.<sup>19</sup> Av dessa två personkategorier är det avsändarbegreppet som är det viktigaste då det är till det begreppet det egentliga ansvaret gentemot transportören är kopplat.<sup>20</sup> Att det är på detta vis framgår tydligt om man jfr det reella ansvar

<sup>17</sup> Se t.ex. SRVFS 2001:1 ADR-S, vilken är på drygt 1000 sidor.

<sup>18</sup> Jag vill poängtera att det är jag personligen som har valt att göra denna koppling och att det inom transporträtten inte finns något krav på att det är den juridiske lastägaren som ingår ett transportavtal med transportören. Till exempel kan någon annan typ av aktör, t.ex. en speditör, ingå ett transportavtal i eget namn men för annans gods och då anses han som avsändare, oavsett om han är godsets juridiske ägare eller inte.

<sup>19</sup> se t.ex. SjöL 13:40-41, CMR art 10.

<sup>20</sup> Lars Gorton Karnov 2000/01 s 2091

som avsändaren har enl. 13:40 SjöL med det mer begränsade ansvar mottagaren har enl. 13:18-21. I fortsättningen kommer jag därför huvudsakligen att fokusera på lastägarens ansvar som avsändare och i kapitel fem redogör jag mer exakt för hur detta ansvar är konstruerat.

Inom transporträtten går det att göra ytterligare en differentiering av vem som gör vad i ett transportavtal. För inom transporträtten skiljer man på den som ingår transportavtalet, avsändaren,<sup>21</sup> och den som fysiskt avlämnar godset till transportören innan transporten, avlastaren.<sup>22</sup> Avlastarna har i jämförelse med avsändarna ett mer begränsat ansvar som i huvudsak utgörs av en plikt att på rätt tid och plats avlämna godset i sådant skick att det lämpar sig för transport, jfr 13:6 SjöL. Det här mer begränsade ansvaret beror på att enligt svensk rätt är inte avlastaren en av parterna till transportavtalet,<sup>23</sup> (om han inte även är avsändare vilket inom styckegodstransporterna oftast är fallet).<sup>24</sup> Istället anses avlastaren stå i ett särskilt svagare ”avlastningsförhållande” till transportören och avlastarnas ansvar är pga. detta inte lika långtgående som avsändarnas, jfr SjöL 13:5.<sup>25</sup>

### 2.2.1.2 Lastägarens principalansvar<sup>26</sup>

En lastägare har i likhet med andra personer som har anställda eller uppdragstagare under sin kontroll ett principalansvar. Det betyder att han inte bara är ansvarig för de skador godset vållat, vilka har sin grund i fel han själv begått, utan han är även ansvarig för de skador som orsakas av fel som begås av någon han anställt eller av någon som agerar på hans uppdrag under hans kontroll, jfr SkL 3:1.<sup>27</sup> Principalansvaret skiljer sig dessutom i viss mån från det personliga ansvaret såtillvida att det inte krävs en identifikation av exakt vem eller vad som har vållat felet utan både anonyma och kumulativa fel inkluderas i principalansvaret.<sup>28</sup>

## 2.3 Vad är en hamn?

I svensk rätt finns, till skillnad från vissa andra rättssystem, ingen legal definition av vad som är en hamn eller en terminal. Hamn- och terminalområden omfattas därför inte av någon särskild ”hamnlag”.<sup>29</sup> För att få svar på frågan

<sup>21</sup> Det är inte per automatik alltid säljaren som är avsändare under ett transportavtal utan under vissa INCOTERMS t.ex. FOB är köparen både avsändare och mottagare. Bull, Falkanger s 217

<sup>22</sup> SjöL 13:1

<sup>23</sup> SOU 1990:13 s 123f

<sup>24</sup> Bull, Falkanger s 259

<sup>25</sup> SOU 1990:13 s 123f

<sup>26</sup> Jag kommer i den här uppsatsen inte att närmare gå in på principalansvarets exakta utformning i svensk rätt utan jag nöjer mig med att konstatera att lastägaren har ett principalansvar men för den som är intresserad rekommenderas nionde kapitlet i Skadeståndsrätt av Hellner och Johansson

<sup>27</sup> Hellner, Johansson s 154 ff

<sup>28</sup> Bertil Bengtsson Karnov 2000/01 s1103

<sup>29</sup> Jönsson, Karin Hamnorganisation vem äger Sveriges Hamnar och vilket ansvar har hamnen för godset i hamn? Examensarbete, juridiska fakulteten vid Lunds universitet VT 2000 s 6f

vad som är en hamn får man alltså vända sig till någon annan källa. I ADR anges till exempel att med hamnområde ”*avses sådant område som används till hamnområde i överensstämmelse med detaljplan eller områdesbestämmelser som upprättats i enlighet med plan och bygglagen (1987:10)*”.<sup>30</sup> Detta är en enkel och tydlig definition av vad som är en hamn eller en terminal och det är detta område jag i fortsättningen avser med termen hamn eller terminalområde.

### 2.3.1 Vem anses som terminaloperatör?

Vem som är terminaloperatör och vilka uppgifter han har i en hamn framgår inte av någon materiell rättsregel i svensk rätt, utan terminaloperatören definieras snarare negativt genom en *e contrario* lösning, som varandes motpart till dem som ingår avtal för att nyttja hamnen.<sup>31</sup> Innebörden av detta är att man för att närmare kunna avgöra vem som agerar som terminaloperatör, samt vilka uppgifter en terminaloperatör utför i hamnen, måste studera det avtal som reglerar hamnverksamheten i Sverige.

Det avtal som främst reglerar hamnverksamheten i de svenska hamnarna är Sveriges Hamnars terminalbestämmelser 1989 (SHT), och av 1 § SHT tillsammans med preambeln framgår det att en terminaloperatör är den medlem av Sveriges Hamnar, som med en uppdragsgivare ingår ett avtal om att utföra ett terminaluppdrag åt denne. Detta är den enda definitionen av en terminaloperatör som finns i gällande svensk rätt och det är det den jag avser när jag använder termen terminaloperatör.

SHT:s definition av en terminaloperatör ligger dock nära den definition som anges i terminaloperatörskonventionen art 1 a, den konventionen har dock inte trätt i kraft och utgör därmed inte heller gällande rätt. Terminaloperatörskonventionen har dock något som SHT saknar och det är en uttrycklig avgränsning mellan transportörerna och terminaloperatörerna. I terminaloperatörskonventionen anges att rollen som terminaloperatör är subsidiär i förhållande till transportörs rollen, jfr art 1 a in fine terminaloperatörskonventionen, vilket betyder att en person som i ett visst fall är att anse som transportör inte i samma fall kan vara terminaloperatör.<sup>32</sup>

Av SHT framgår dock inte, framförallt för den o-insatte, exakt vad en terminaloperatör är eller vad han gör. Jag känner mig därför tvungen att förklara mer exakt vad en terminaloperatör är samt vilken funktion han har i en transportkedja. En terminaloperatör är det eller de företag som utför olika typer av nödvändiga servicetjänster i en hamn t.ex. lossar ett skepp eller mellanlagrar gods i väntan på att det skall transporteras vidare. Viktigt att

---

<sup>30</sup> SRVfs 2001:1 (ADR-S) s 955

<sup>31</sup> I en av FN utarbetad konvention om terminaloperatörens ansvar ges i 1§ a en noggrann definition av vem som är att anse som terminaloperatör. Det är dock oklart om den konventionen kommer att träda i kraft inom överskådlig framtid. (Gorton transporträtt en översikt s 102)

<sup>32</sup> Slinning s 27 f

poängtera är också att i de svenska hamnarna är, till skillnad från de kontinentala hamnarna, dessa olika tjänster oftast integrerade i ett och samma bolag. Detta är betydelsefullt såtillvida att hamnens brukare pga. detta enbart behöver sluta avtal med en motpart oavsett om det i uppdraget ingår flera olika typer av tjänster.<sup>33</sup> I § 1 SHT definieras även vad som avses med terminaluppdrag och vem som är en uppdragsgivare.<sup>34</sup>

Att jag ovan hänvisade till SHT när jag definierade vem och vad en terminaloperatör är, beror på att det är detta standardavtal som används av terminaloperatörerna i de svenska hamnarna när de ingår avtal med sina brukare.<sup>35</sup> Detta avtal, vilket har skapats genom ett samarbete mellan branschorganisationen Sveriges Hamnar, de större brukarna av hamnarna (t.ex. ICA), samt svensk handels branschorganisationer (t.ex. Svenskt Näringsliv), är ett s.k. "agreed document". Ett "agreed document" är ett standardavtal som karakteriseras av en ömsesidig tillkomstprocess dvs. att användarna av avtalet gemensamt har kommit överens om innehållet i de enskilda klausulerna.<sup>36</sup> Att avtalet har tillkommit genom ett ömsesidigt givande och tagande mellan parterna betyder också att avtalets reglering av en viss fråga i många fall tillmäts en högre juridisk status än innehållet i ett ensidigt skapat standardavtal.<sup>37</sup>

### 2.3.1.1 Terminaloperatörens principalansvar

I SHT § 2 a går det att utläsa att terminalföretaget är ersättningsskyldigt för skador som vållats av anställdas vårdslöshet. Denna utökade ersättningsskyldighet innebär att terminaloperatörer i likhet med andra arbetsgivare har ett principalansvar för sina medhjälpare, att så är fallet framgår också direkt av SHT § 2 a in fine.<sup>38</sup> Motparten måste dock, i likhet med vad som är fallet då det gäller andra fel vållade av operatören, visa att skadorna har uppkommit genom ett vårdslöst agerande från de anställdas sida. De anställda har då möjligheten att skydda sig med samma invändningar som företaget, oavsett om det gäller grunden för ansvaret eller begränsningar av ersättningens storlek, jfr § 2 d SHT. Terminaloperatören omfattas inte heller, till skillnad från vissa andra aktörer (läs transportörerna) i transportkedjan, av några skärpta principalansvarsregler,<sup>39</sup> utan terminaloperatörens principalansvar omfattar generellt endast de personer som utför arbetsuppgifter under hans ledning.<sup>40</sup>

---

<sup>33</sup> Sveriges Hamnars handbok, Ports of Sweden handbook s 6

<sup>34</sup> Se Bilaga 1

<sup>35</sup> se t.ex. Copenhagen Malmö Port AB:s allmänna villkor art 11.1

<sup>36</sup> Ramberg, Jan Allmän avtalsrätt del I s 71

<sup>37</sup> Skovby Lisa Aftaleret –för transport og handel. s 90 jurist og økonomiforbundets forlag 1995 Gentoft tryk 1995 Danmark ISBN 87-574-3880-3

<sup>38</sup> Då frågan om terminaloperatörens principalansvar inte är central för detta arbete så har jag endast lämnat en kort redogörelse och för en mer utförlig beskrivning av arbetsgivarnas principalansvar se nionde kapitlet Hellner, Johansson Skadeståndsrätt 6:e upplagan

<sup>39</sup> Hellner, Johansson, s 151

<sup>40</sup> Hellner, Johansson s 154ff

## 2.4 Transportörerna

### 2.4.1 Transportlöftet

Den svenska rättsordningens grundregel för att identifiera vem som är sjö- eller landsvägstransportör baseras på den s.k. löftesprincipen.<sup>41</sup> Löftesprincipen innebär att i svensk rätt anses den person som avger ett transportlöfte, avseende sjö- eller landsvägstransport, som transportör. Det är alltså själva löftet som är det bindande och identifierande momentet för vem som är transportör och inte det fysiska utförandet av själva transporten. Personen som avger löftet behöver alltså inte vara den som senare de facto utför transporten utan han kan mycket väl i sin tur ha anlitat någon annan för att utföra transporten.<sup>42</sup> Att det är själva löftet och inte utförandet som är avgörande betyder även att t.ex. en speditör, som inte klargjort för sin klient att han endast är en förmedlare av transporttjänster och inte en transportör, i vissa fall pga. ett avgivet transportlöfte är att anse som transportör, jfr t.ex. ND 1983.52.

Löftesprincipen är inte heller enbart en svensk eller skandinavisk princip utan principen finns även inom engelsk rätt där den fyller samma funktion som i Sverige, dvs. för att fastställa mellan vilka parter ett transportavtal har slutits.<sup>43</sup>

### 2.4.2 Transportörernas principal- och ersättningsansvar

I det här arbetet, som huvudsakligen rör lastägarens ansvar under terminalperioden, kan det framstå som onödigt att redogöra för transportörernas ansvar och roller. Det är dock i det närmaste omöjligt att beskriva lastägarnas ansvar mot en terminal utan att förklara åtminstone huvuddragen kring sjö- och landsvägstransportörernas skade- och principalansvar.

#### 2.4.2.1 Sjötransportörens ansvar

För att kunna svara på frågan om sjötransportörernas ansvar krävs det först och främst att man avgör huruvida det rör sig om ett utom- eller inomkontraktuellt förhållande. Detta är av stor betydelse då rollfördelningen och ansvarfrågan inom sjöfarten regleras på olika sätt i dessa beroende på vilket typ av förhållande den skadevällande sjötransportören har till den skadelidande. I det utomkontraktuella förhållandet är den ansvarige personen den som enl. SjöL 7:1 är att anse som redare, och i den inomobligatoriska den person som är transportör eller bortfraktare enl. löftesprincipen, jfr SjöL

---

<sup>41</sup> Gorton Transporträtt en översikt s 88 f

<sup>42</sup> Grönfors, Kurt Inledning till transporträtten 2:a upplagan s 41

<sup>43</sup> Clarke, Malcom A, International Carriage of Goods by Road: CMR 2:a upplagan s 23

13:25 Dessa två roller överensstämmer inte alltid utan det kan vara två helt olika personer som är redare resp. transportör.

För att fastställa vem som är redare i det aktuella fallet krävs det att man går utanför det som i normalt språkbruk avses med redare dvs. den som äger ett skepp. Detta är nödvändigt då det finns en mängd olika varianter och lösningar på hur ett fartyg kan drivas och det är inte alltid ägaren till fartyget som också är den som de facto driver det.<sup>44</sup>

Vem som är redare och därmed ansvarig har av professor Sjur Braekhus definierats som följer ”den som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko”.<sup>45</sup> Den här definitionen av redarebegreppet ligger också nära den som professor Hans Jacob Bull har gjort när han säger att redaren är ”skipsfartsnäringens driftsherre”.<sup>46</sup>

Med termen redare avses nedan, i linje med Braekhus och Bulls uttalanden, den eller de personer som kontrollerar och beslutar om hur ett fartyg skall drivas.

#### **2.4.2.1.1 Vilket ansvar har redaren i normalfallet och för vem svarar redaren**

Redarens principalansvar är ett av de mest utredda begreppen inom sjöretten, och han anses i princip ansvarig för alla fel som begås av de personer som utför sysslor i skeppets tjänst, jfr 7:1 SjöL.<sup>47</sup> Vad innebär det då att han ansvarar för de som utför sysslor i skeppets tjänst? I praktiken innebär det att redarens principalansvar är mer omfattande än motsvarande ansvar för en ”normal” uppdragsgivare. Det beror på att begreppet ”i skeppets tjänst” genom en extensiv tolkning i praxis och doktrin har kommit att få en väldigt vid innebörd och anses inkludera alltifrån fel begångna av matroser på fartyget till fel som begåtts av personer som varken är anställda, t.ex. ett personal på ett varv,<sup>48</sup> eller frivilligt anlitate av redaren själv, t.ex. tvångslotsar. Den extensiva tolkningen av begreppet i skeppets tjänst illustreras väl av fallet ND 1973.343 NH TRYGG. I detta fall ansågs kaptens vådaskjutning av en ombordvarande, under alkjakt från bryggan, omfattas av redarens principalansvar.

Samtidigt är det viktigt att poängtera att de grundläggande kraven för principalansvarets inträde fortfarande är gemensamma med det principalansvar en

---

<sup>44</sup> Bull, Falkanger s 121 och 130 f

<sup>45</sup> Bull, Falkanger s 120

<sup>46</sup> Bull, Falkanger s 120

<sup>47</sup> För en utförlig beskrivning av redarens principalansvar rekommenderas Birgitta Blom Sjölagens bestämmelser om redaransvar (1985)

<sup>48</sup> The Muncaster Castle, Riverstone meat Co. Pty. Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 I fallet bedömdes redaren vara ansvarig för de lastskador som uppkom då varvpersonalen inte på ett korrekt sätt hade remonterat en stormventil.



normal arbetsgivare har. Det krävs t.ex. att de fel redaren saksöks för är orsakade av ett culpöst agerande från den underlydandes sida samt att de har ett sakligt samband med den tjänst som person ifråga innehar.<sup>49</sup>

#### 2.4.2.1.2 Sjötransportörens ansvar i ett kontraktsförhållande

I ett inomkontraktuellt förhållande avseende styckegodstransport har transportören, sedan Haag-reglerna infördes i Sverige 1937, ett långtgående tvingande ansvar. Detta tvingande ansvar är uppbyggt kring principen om presumerad culpa jfr 13:25 SjöL.<sup>50</sup> Principen om presumerad culpa innebär att transportören förutsätts vara ansvarig för de skador som uppstått under transporten. Han kan emellertid undgå detta ansvar på två sätt:

För det första om han kan bevisa att skadan inte beror på honom själv eller någon han svarar för, t.ex. att skadan beror på att godset varit felaktigt förpackat eller att de haft en s.k. inherent vice<sup>51 52</sup>.

För det andra om han kan visa att situationen där skadan uppkom faller in under något av ansvarsundantagen i antingen 13:25 2 st. eller 13:26. SjöL.<sup>53</sup> De mest kända och omdiskuterade av dessa ansvarsundantag är det om nautiskt fel dvs. att transportören är fri från ansvar om skadan på godset orsakas av något som hänger ihop med den nautiska delen av sjöresan.<sup>54</sup>

Detta ”strängare” presumtionsansvar, som bygger på Haag- och Haag-Visbyreglerna, har dock inte en generell räckvidd för alla typer av sjötransporter utan gäller endast för sjötransporter av styckegods där antingen utställts ett bevis om fraktavtal, dvs. ett konossement, eller att de uppfyller SjöL 13:2.<sup>55</sup>

#### 2.4.2.2 Landsvägstransportörer

---

<sup>49</sup> Bull, Falkanger s 142f

<sup>50</sup> Kleis s 144f

<sup>51</sup> Det klassiska exemplet på en inherent vice är frukt som ruttnar under transporten.

<sup>52</sup> Braekhus Six lectures on the Hague rules, HHS i Göteborg skriftserie 1967:3 s 18. Orsaken till att jag hänvisar till detta verk är att det trots sin ålder ger en bild av grunden på vilken 13:25 SjöL är byggd. Detta är nödvändigt då s.k. Haag-regel katalogen är borttagen i den nya svenska sjölagen. Den togs bort då lagstiftaren ansåg punkten Q angav en generell huvudregel och att det därmed var tillräckligt att endast den återgavs i lagtexten. Denna förändring rekommenderades även av förf. Braekhus s 30

I proposition till den nya sjölagen, 1993/94:195 s 237, anges dock att förändringen i huvudsak är redaktionell och inte materiell, vilket innebär att Braekhus verk fortfarande har relevans.

<sup>53</sup> Bull, Falkanger s 243f, s248ff

<sup>54</sup> Begreppet Nautiska fel innefattar inte bara de uppenbara handhavande felen till sjöss, felnavigering o dyl. utan har tolkats extensivt se t.ex. ND 1975.85 NH SUNNY LADY, där transportörens var fri från ansvar trots att hans anställda fyllde lastrummet istället för vattentankarna med färskvatten. Ansvarsfriheten för transportören berodde på att vattenpåfyllningen ansågs ha ett samband med, och vara nödvändig för, den nautiska driften av fartyget och inte med den kommersiella sidan av rederiverksamheten. Bull, Falkanger s 250

<sup>55</sup> Grönfors, Kurt Inledning till transporträtten 2:a upplagan s 35

Landsvägstransporter är ett område som av naturliga orsaker reglerats senare än sjötransporter. Området har dock influerats av de sjörättsliga lösningarna både avseende definitioner och ansvarsreglernas uppbyggnad. Det innebär att även inom det här området så återfinns både principen om ett utökat principalansvar och principen om ett strängare ansvar för skador som åsamkats godset under transporten jfr, CMR art 3 respektive CMR art 17-18.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Bull, Hans-Jacob Innföreling i veifraktrett kapitel 5

# 3 Lastägarens juridiska förhållanden gentemot terminaloperatören

## 3.1 Lastägarens olika relationer till terminaloperatören

I det här kapitlet redogör jag för de olika typfall av relationer som lastägaren har till operatören under den tid hans gods befinner sig i terminalen.

### 3.1.1 Lastägare-terminaloperatör

I huvudsak går det att dela upp lastägarens juridiska relation till terminalägaren i tre typer av relationer. Den första relationen är den direkt kontraktuell relationen. Den andra är den indirekt kontraktuella relationen. Denna relation, vilken normalt skulle vara att karaktärisera som en utomkontraktuell relation, skiljer sig från dessa såtillvida att det i dessa fall finns ett funktionellt samband mellan lastägaren och terminaloperatören. Detta samband saknas i den rent utomkontraktuella skadesituationen. Den tredje typen av relation är den rent utom kontraktuella dvs. de fall där lastägaren och terminaloperatören helt saknar både juridiska och funktionella beröringspunkter.

#### 3.1.1.1 Direkt kontraktuell relation

I den direkt kontraktuella relationen har lastägaren i eget namn slutit ett avtal om terminaluppdrag med operatören. Det betyder att lastägaren är terminaloperatörens uppdragsgivare och motpart, jfr § 1 SHT sista stycket. Lastägaren är då, som uppdragsgivare, underkastad SHT:s klausul om uppdragsgivaransvar för de kostnader godset orsakar under terminalperioden, jfr § 5 SHT. SHT är dock inte det enda regelverk som är relevant i den här relationen, utan även sjölagen. Allmänna transport och avtalsrättsliga principer kommer i den direkt kontraktuella relationen att påverka lastägarens ansvar gentemot terminaloperatören.

Till den direkta kontraktuella relationen hänförs också de fall där avtalet mellan lastägaren och terminaloperatören uppstår genom att ett ombud agerar för lastägarens räkning, jfr § 1 SHT in fine. Hur detta ansvar mer konkret och mellanmansrättsligt är uppbyggt faller dock utanför den här uppsatsen se ovan 1.4.1. Kortfattat kan dock nämnas att lastägarens ansvar gentemot mot t.ex. en speditör i en mellanmansroll styrs av ett annat standardavtal NSAB 2000 se där särskilt § 28.

Till samma kategori tillhör de fall där transportören inte ingår avtal om terminaluppdrag i eget namn utan endast som ombud för lastägaren. Detta är dock inte något som blir aktuellt i den här uppsatsen, då de transportavtal jag valt att studera anger att transportören ingår terminalavtalen i eget namn, jfr Conlinebill art 8 1 men och Combidoc art 7. Av båda dessa avtal framgår det att lassning och lossning av godset är något som sköts av transportören.

Jag kommer nedan (i kapitel 4) att redogöra för hur ansvarsreglerna i SHT reglerar lastägarens ansvar i den direkt kontraktuella relationen, samt om och i så fall hur dessa påverkas av både de allmänna kontraktsprinciperna och de särskilda transporträttsliga lagarna.

### 3.1.1.2 Indirekt kontraktuell relation

Inom styckegodstrafiken på de svenska hamnarna är den direkt kontraktuella relationen inte den dominerande avtalsrelationen vid terminaluppdrag. Detta beror på att både terminaloperatörerna och styckegodslastägarna har insett att den mest ekonomiskt rationella lösningen är att låta transportörerna agera mellanled. För att på så sätt, för egen räkning, minimerar antalet parter de måste sluta avtal med.<sup>57</sup> Detta ointresse, från lastägare och terminaloperatörer, har i sin tur lett till att den vanligaste avtalskonstellationen inom styckegodstrafiken istället är den fler-ledade avtalskedja som jag kallar indirekt kontraktuell.<sup>58</sup>

Denna avtalskonstellation, där lastägaren överlåtit frågorna om hur terminalhanteringen av godset skall ske på transportören, innebär att det direkta avtalet, om terminalhanteringen av godset, istället sluts mellan transportören och terminaloperatören. Det är därmed transportören och inte lastägaren som är operatörens uppdragsgivare enl. § 5 SHT. En förutsättning för att denna situation skall uppstå är dock att transportören agerar i eget namn, jfr SHT § 1 sista st. e contrario. Att transportörerna sluter dessa avtal i eget namn och inte som ombud för lastägaren har jag redan angett ovan i kap 3.1.1.1

Att det i den här relationen är transportören, och inte lastägaren, som är operatörens uppdragsgivare är viktigt att poängtera, då detta ”utbyte” av motpart till operatören medför att lastägarens ansvar, för de skador som hans gods vållar terminaloperatören, förändras. Lastägarens ansvar förändras såtillvida att i de fall där partsbyte skett är det inte längre lastägaren utan transportören som i första hand, enl. § 5 SHT, är skyldig att ersätta terminaloperatören. Genom ansvarsförändringen sätts alltså ansvarsbefrielseerna avseende skador från godset, jfr SjöL 13:25, CMR art 17, 18, ur spel, då transportörerna på kontraktuell grund är ansvariga gentemot terminaloperatören. Terminalope

---

<sup>57</sup> Jönsson, Karin Hamnorganisation. Vem äger Sveriges hamnar och vilket ansvar har hamnen för godset i hamn? s 24

<sup>58</sup> Jönsson, Karin Hamnorganisation. Vem äger Sveriges hamnar och vilket ansvar har hamnen för godset i hamn? s 24

ratören kan naturligtvis även väcka en skadeståndstalan enligt utomkontraktuella regler gentemot lastägaren.

Detta är dock ett mindre troligt scenario då han har större chans att vinna framgång med en talan baserad på SHT.

Detta innebär emellertid att det uppstått en ansvarssituation där den i första hand ansvarige (transportören), är ersättningsskyldig för en skada som inte har vållats av ett fel begånget av vare sig honom själv eller någon han svarar för. Det innebär att den ersättningsskyldige transportören, eller snarare det försäkringsbolag som antingen ersatt hans ansvar utifrån en P&I- eller åkeriförsäkring, har ett intresse av att försöka få täckning för de skador som uppstått av den som de facto orsakat dem. Det är därmed mer än troligt att någon av dessa två aktörer kommer att väcka en regresstalan mot lastägaren för att kräva ersättning för de kostnader de åsamkats. Att försäkringsbolagen har ett starkt intresse av att återkräva sina kostnader i en regresstalan framgår av deras försäkringsvillkor se t.ex. Länsförsäkringars Åkeriförsäkring kapitel Z § 6.

Regressituation och de frågor som uppstår i samband med den har även, trots att de inte regleras av SHT, utan av andra transporträttsliga regelverk eller avtal, ett funktionellt samband med SHT, då ansvarsfrågan för primärskadan regleras av SHT. Detta funktionella samband medför att det skapas en trepartsrelation där lastägarens ansvar enl. andra transporträttsliga lagar och regelverk kopplas till ersättningsskyldigheten för transportörerna enl. § 5 SHT. Jag har därför valt att särskilja denna ur lastägarens synvinkel teoretisk sett utomkontraktuella situation från de "äkta" utomkontraktuella situationerna som regleras av SkL och inte av transporträttsliga regelverk.

I den fortsatta redogörelsen är det viktigt att komma ihåg att en uppdragsgivarens ansvar enl. §5 SHT inte på något sätt endast omfattar den som äger godset utan den omfattar alla transportaktörer som är operatörens uppdragsgivare dvs. en transportör omfattas i samma utsträckning som en lastägare om det är han som är uppdragsgivare, jfr SHT 1§ sista st. Detta innebär att det jag säger i kapitel 4 om lastägarens ansvar även gäller för transportören. Jag kommer trots detta i kapitel 5 att närmare redogöra för transportörens kontraktuella ansvar gentemot terminaloperatören. I kapitel 5 redogör jag även för hur regressfrågan mellan transportörer och lastägare regleras.

### **3.1.1.3 Utomkontraktuell relation**

Det sista typfallet av möjliga juridiska relationer som kan uppstå i terminalen är de rent utomkontraktuella, dvs. att godset skadar tredje mans egendom. Jag särskiljer den typen av skador från de indirekt kontraktuella av två orsaker. För det första uppkommer de utomkontraktuella skadorna utan att ha ett direkt samband med någon funktion i transportkedjan och för det andra prövas de utomkontraktuella skadorna godset orsakar enligt de allmänna reglerna i skadeståndslagen och inte enligt transportlagstiftningen. De utomkontraktuella reglerna används även i förhållandet mellan lastäga

ren och tredje man om godset under transporten, utan transportörens förskyllan, vållat skador hos tredje man.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Grönfors, Gorton s 113

# 4 Inomobligatoriska ansvarsregler

## 4.1 Introduktion

I det här kapitlet kommer jag att redogöra för hur lastägarens direkta ansvar gentemot terminaloperatören är uppbyggt, samt vilka premisser som måste vara uppfyllda för att han ska vara ansvarig för en eventuell skada som godset orsakat.

I de här skadesituationerna har lastägaren och terminaloperatören direkt avtalat om att terminaloperatören skall vidta någon av de handlingar som nämns i, SHT 1 § mom. C, med lastägarens gods. Godset orsakar sedan, under den perioden det anses som omhändertaget av terminaloperatören, en skada för vilken han vill ha ersättning.

### 4.1.1 SHT:s temporala tillämplighet

I SHT finns ingen generell regel om under vilken tid avtalets ansvarsregler är tillämpliga på frågor angående uppdragsgivarens ansvar. Det beror på att skaparna av SHT valt en lösning där avtalets ansvarsregler endast omfattar den tid som terminaloperatören utför ett antal i kontraktet angivna typer av uppdrag. Vilka dessa tidsperioder mer konkret är anges i § 1 a-c SHT och bl.a. omfattas lastning, lossning, packning, sortering och förvaring av gods. Denna specifika uppdragsillämplighet hindrar dock inte att ansvarsperioden i vissa fall är relativt lång då § 5 SHT inte utesluter det informationsutbyte som sker innan det fysiska terminaluppdraget påbörjats från ansvarsreglerna i SHT.

### 4.1.2 Generellt om uppdragsgivarens ansvar enligt SHT:s ansvarsregler

Vilket ansvar har då uppdragsgivaren gentemot terminaloperatören? I SHT § 5 1 st. samt § 5 mom. a-e anges att uppdragsgivaren ansvarar för de kostnader operatören åsamkats under uppdraget. Kostnaden måste dock bero på att uppdragsgivaren inte har uppfyllt sina plikter som bestämmelserna ålägger honom. Av § 5 SHT går det inte, till skillnad från vad som gäller för operatören, jfr § 2 SHT, att utläsa vilken typ av ansvar lastägaren har dvs. om lastägaren är strikt ansvarig för de eventuella skadorna eller om lastägaren endast ansvarar i de fall han varit vårdslös. Utformningen av § 5 SHT ger dock inget stöd för att lastägaren skulle ha ett strikt eller på annat sätt skärpt ansvar i förhållande till vad operatören har. Detta innebär att lastägaren, i likhet med operatören och vad som normalt gäller i svensk rätt, endast kan

göras ansvarig i de fall han, eller någon han svarar för, har agerat försumligt.

Lastägarens ansvar enligt SHT framstår trots detta som strängare än operatörens, då bedömningsgrunderna för lastägarens ansvar, till skillnad från operatörens, direkt har angivits i avtalet, jfr § 5 1 st. Denna hänvisningsmetod innebär att i det aktuella skadefallet skall frågor om lastägarens försumlighet bedömas utifrån de regelverk som hänvisas till i SHT t.ex. ADR-S. Detta betyder i sin tur att det vid ett skadetillfälle sällan finns utrymme för att göra en, som det beskrivits av Hellner, fri culpabedömning av hans agerande när det skall bedömas om lastägaren har brutit mot avtalet.<sup>60</sup>

Att den materiella frågan om lastägarens ansvar inte direkt avgörs av SHT:s lydelse utan genom en hänvisning till externa regelverk som, t.ex. till Sjöfartsverkets föreskrifter om lasthantering får två konsekvenser för ansvaret.<sup>61</sup> Den första konsekvensen är att lastägaren måste följa reglerna för att undgå ansvar. Den andra konsekvensen är att lastägarens ansvar indirekt kommer att skärpas i förhållande till operatören, då ”hänvisningstekniken” medför att de krav lastägaren måste leva upp till är mer specifika än vad kraven på operatören är, jfr § 2 SHT. Skärpningen av lastägarens ansvar beror dock inte på att de olika regelverken i sig ålägger lastägaren ett strängare ansvar utan på att bedömningen, av skador från godset under ett terminaluppdrag enl. SHT § 5 skall ske utifrån ett på förhand fastställt regelverk, t.ex. SJÖFS 1994:27. SHT:s hänvisningsteknik anger alltså en norm som lastägaren måste följa för att undgå ansvar. Denna utformning av den avtalade ansvarsbedömningen betecknas av Hellner som s.k. ”statutory negligence”.<sup>62</sup>

Denna avtalskonstruktion kan även användas på så vis att om godset inte uppfyller de krav som normen ställer på det anses det vara behäftat med ett s.k. objektiva faktiskt fel. Att godset har ett objektiva faktiskt fel betyder att det avviker från den generella standard det kunde ha förväntats haft.<sup>63</sup>

Argumentation avseende de objektiva felen bygger på det som Prof. Knut Rodhe anför angående s.k. faktiska fel i köprättsliga förhållanden,<sup>64</sup> det faktum att han främst avser köprätt torde dock inte hindra att man tillämpar hans resonemang analogt på en tjänstesituation.

Av det ovanstående går det att dra slutsatsen att i realiteten har lastägaren enl. § 5 SHT ett strängare ansvar än vad operatören har enl., §2 SHT. Detta strängare ansvar beror inte på att lydelsen i de två paragraferna skiljer sig åt, utan på att det är tillräckligt att operatören visar att godset avvek från en föreskrift i ett regelverk. För om det föreligger en avvikelse var godset be

---

<sup>60</sup> Hellner, Johansson s 130ff

<sup>61</sup> Se t.ex. SJÖFS 1994:27, Sjöfartsverkets kungörelse om säkring av last i lastbärare och av lastbärare ombord på fartyg.

<sup>62</sup> Hellner Johansson s 144

<sup>63</sup> Rodhe, Obligationsrätt s 219f

<sup>64</sup> Rodhe, Obligationsrätt s 217 ff, Lärobok i obligationsrätt s 144ff



häftat med ett objektivt faktiskt fel och lastägaren har då varit culpös. Detta förhållande är lättare att påvisa än vad det är att påvisa culpa på operatörens sida och jag anser därmed att det är att karaktärisera som ett i det närmaste objektivifierat culpa ansvar.

Denna objektivifierade tolkning av ansvarsreglerna i § 5 SHT stämmer även väl överens med det som gäller för uppdragsgivares ansvar enl. NSAB 2000 § 28. I kommentaren till NSAB 2000 anges det att en uppdragsgivares ansvar gentemot speditören i många fall påminner mycket om ett strikt ansvar samt att det i fall som rör personskador åvilar uppdragsgivaren ett strikt ansvar.<sup>65</sup> Orsaken till att jag gör en jämförelse med § 28 NSAB är att dels liknar ordvalet och uppbyggnaden av § 28 NSAB den som finns i SHT §5, dels är det i stor utsträckning samma parter som står bakom de två avtalen. Det torde därför vara relevant att jämföra de två avtalsbestämmelserna med varandra.

Den objektiviserade culpabedömningen är inte unik varken för frågor rörande lastägarnas ansvar eller för transporträtten som sådan utan återfinns även i skadeståndslagen.<sup>66</sup> I dessa fall utgör dock, till skillnad från SHT, dessa standardiserade normer endast en del av culpabedömningen och vid en eventuell överträdelse av föreskrifterna kan andra faktorer medföra att den skadevållande inte anses ha handlat försumligt.<sup>67</sup> I dessa fall kan alltså domstolarna ta hänsyn även till andra faktorer. De kan däremot inte den skiljenämnd som avgör ett fall enl. SHT göra.

I SHT görs det inte heller, till skillnad från bl.a. sjölagen,<sup>68</sup> någon skillnad på lastägarens ansvar för vanligt gods i förhållande till hans ansvar för farligt gods. Trots detta är uppdragsgivarens/lastägarens ansvar för det farliga godset indirekt strängare än det han har för vanligt gods. Den här skillnaden mellan de olika godstyperna orsakas av SHT:s struktur, med hänvisningar till att frågan huruvida ett kontraktsbrott har förelegat eller ej bedöms utifrån olika regelverk beroende på om godset är farligt respektive ofarligt. Dessa olika regelverk har i sin tur en olika hög grad av detaljstyrning, vilket pga. hänvisningstekniken och den objektivifierade culpabedömningen leder till att ansvaret för farligt gods är strängare än ansvaret för vanligt gods. Uppdragsgivaren/lastägaren har ett dock inte, enl. SHT §5, ett strikt ansvar för det farliga godset utan terminaloperatören måste fortfarande visa att de skador han lidit emanerar från den avvikelse som han hävdar att lastägaren gjort sig skyldig till.

SHT:s lösning med att direkt hänvisa till olika former av lagar och standardavtal är dock inte enbart betungande för lastägaren/uppdragsgivaren, utan innebär på samma gång ett skydd för lastägaren/uppdragsgivaren. En upp

---

<sup>65</sup> Ramberg, Nilsen kommentar till NSAB 2000 s 55

<sup>66</sup> Hellner, Johansson s 125ff

<sup>67</sup> Hellner, Johansson s 126

<sup>68</sup> SjöL 13:41 1st Enligt denna bestämmelse har lastägaren/avsändaren ett strikt ansvar för skador som orsakas pga. av felaktig information

dragsgivare kan undgå att vara ersättningsskyldig för en skada om han kan visa att han följt det gällande regelverket och därigenom ej varit försumlig, dvs. ej begått något kontraktsbrott.

För att ersättning skall utgå räcker det dock inte enbart med att operatören visar att uppdragsgivaren agerat försumligt utan det krävs också, i likhet med principerna i den allmänna skadeståndsrätten, att terminaloperatören visar att han lidit en skada, samt att den skadan har ett samband med den skadevållande handlingen dvs. att adekvat kausalitet föreligger.<sup>69</sup> Jag utgår i den fortsatta redogörelsen från att båda dessa förutsättningar är uppfyllda och kommer inte under varje punkt att närmare redogöra för dem.

#### **4.1.2.1 Lastägarens ansvarsförsäkringsmöjligheter**

Lastägaren är den enda transportaktören som saknar möjlighet att teckna en standardiserad ansvarsförsäkring för de skador hans gods vållar under transporten. Detta betyder att lastägaren drabbas hårdare av SHT:s objektivifierade ansvar än vad transportören gör, då transportören inför varje resa normalt har tecknat en P&I försäkring. Detta innebär att lastägaren måste finna andra former av försäkringstöd för att täcka upp de fall där han åläggs ett ansvar, då den allmänna varuförsäkringen endast täcker sakskador på och inte från godset.<sup>70</sup> De försäkringar som då är aktuella är antingen hans företagsförsäkring eller hans produktansvarsförsäkring. Dessa två försäkringsformer erbjuder dock inte varuägaren samma heltäckande skydd som operatörernas och transportörernas försäkringar.<sup>71</sup>

##### **4.1.2.1.1 Ansvarförsäkring**

Ansvarförsäkringen är den försäkring som en företagare tecknar för att skydda sig mot de skadeståndsanspråk som kan uppstå med anledning av hans verksamhet. Försäkringen är främst till för att täcka upp skadeståndskrav i utomobligatoriska situationer. Den täcker emellertid även vissa skadeståndskrav i inomobligatoriska förhållanden men är då behäftad med ett antal undantag.<sup>72</sup>

Detta betyder att den inte ger ett fullgott skydd i alla situationer som uppstår i terminalen, bl.a. uppstår en bristfällig täckning i de inomobligatoriska fallen. Det är dessa eventuella luckor jag behandlar i detta avsnitt.<sup>73</sup>

Det första man bör betänka när man utreder en lastägarers ansvarsförsäkringar är att på det området saknas standardiserade lösningar för försäkringarnas

---

<sup>69</sup> Hellner, Johansson, kapitel 12 se särskilt s 195-199 och 205-207

<sup>70</sup> Erik Alsegård Zurich Re 4/7- 02

<sup>71</sup> Halvorsen Hanne Marete, Marius 264 s 80f

<sup>72</sup> Lagerström, Roos s 144

<sup>73</sup> Lagerström, Roos s 142 f

utformning. Det är därför viktigt att i varje enskilt fall observera hur just den försäkringsgivaren utformat sin försäkringspolis.<sup>74</sup>

I t.ex. Länsförsäkringars Wasas ansvarsförsäkring anges att

*”försäkringen omfattar skadeståndsskyldighet för person- och sakskada enligt.*

- *allmänna skadeståndsrättsliga regler*
- *allmänna bestämmelser som är utfärdade av branschorganisation inom den försäkrades område*
- *sedvanlig kontakt med SJ eller annan järnvägsförvaltning för skada genom rullande materiel, överskriden lastprofil, trafik på stickspår eller begagnande av järnvägsövergång*
- *sedvanlig kontakt med strömleverantör där den försäkrade övertagit ansvar enligt lagen om elektriska anläggningar*
- *sedvanligt nyttjande rättsavtal med fastighetsägare avseende övertaget fastighetsägaransvar”.*<sup>75</sup>

Ett annat exempel på hur en täckningsklausul är utformad ges av Försäkringsbolaget Zürichs ansvarsförsäkring

*”försäkringen omfattar skadeståndsskyldighet enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och enligt allmänna leveransbestämmelser utgivna av branschorganisation inom försäkringstagarens verksamhetsområde, men gäller inte för ersättningskyldighet härutöver”*<sup>76</sup>

Av dessa två klausuler går det att dra slutsatsen. Att försäkringen inte omfattar två viktiga inomobligatoriska skadetyper;

- försäkringen omfattar inte det rent köprättsliga ansvaret, dvs. ansvar för fel i det levererade godset,<sup>77</sup>
- försäkringen omfattar inte de fall där skadan faller in under någon av de specialförsäkringar som försäkringsbolagen tagit fram.<sup>78</sup> Av de externa specialförsäkringarna är, för den här uppsatsen den viktigaste, trafikförsäkringen.<sup>79</sup>

---

<sup>74</sup> Schultsz, Insurance aspects of shippers liability, In damage from goods s 62

<sup>75</sup> Ullman s 102

<sup>76</sup> Ullman s 103

<sup>77</sup> Lagerström, Roos s 162 ff

<sup>78</sup> Lagerström, Roos s 161

<sup>79</sup> Jag har i detta begränsat mig till dessa två undantag vilket beror på att de är dessa två som man kan göra ett generellt uttalande om då övriga undantag varierar mellan de olika försäkringsbolagen. Det hade naturligtvis varit bra om man även arbetet in dessa men då området är för stort för detta arbetet har jag istället gjort begränsningen ovan. Enligt Lagerström och Roos, som för övrigt inte heller tar upp alla olika försäkringsvillkor, finns det dock en trend inom ansvarsförsäkringsområdet att snäva in undantagen och därmed låta fler inomobligatorisk förhållanden omfattas av försäkringen. Se s 144

Ett annat område som tidigare ofta var undantaget från ansvarsförsäkringarna var produktansvaret. Detta undantag har dock förändrats och idag omfattas generellt sett även produktansvar av ansvarsförsäkringarna.<sup>80</sup>

Förutom dessa undantag begränsas ansvarsförsäkringens täckningsgrad av att den för det första endast omfattar den verksamhet som det uppgetts att bolaget sysslar med,<sup>81</sup> och för det andra att den endast täcker sak- och personskador, dvs. inte rena förmögenhetsskador.<sup>82</sup>

Avgränsningen till ett specifikt verksamhetsområde är viktig såtillvida att försäkringsskyddet varierar beroende på vilken verksamhet uppdragsgivaren bedriver. Ett exempel på betydelsen av den inskränkningen är att försäkringens omfattar de skador i terminalen som vållas av en uppdragsgivare /lastägare som sysslar med import och export, då denna uppdragsgivares verksamhetsområde faller inom definitionerna. Men den omfattar troligen inte de skador som vållas av en uppdragsgivare som i sin verksamhet normalt inte sysslar med handel eller varutransporter, dvs. som i sin verksamhet inte kommer i kontakt med en terminal, då hans verksamhetsområde faller utanför terminalerna.<sup>83</sup>

En annan viktig avgränsningen är den avseende de rena förmögenhetsskadorna. Denna är betydelsefull, då den innebär att försäkringen inte omfattar alla skadeformer som kan uppkomma under terminalperioden. Betydelsen av denna begränsning har dock minskat efter det att HD i det s.k. ”flygmotorfallet” NJA 1996 s. 68 mjukade upp gränsen mellan sakskada och ren förmögenhetsskada, genom att ge sökanden rätt till ersättning trots att ingen ”äkta” sakskada uppstått.

Sammantaget innebär detta att det inte är problemfritt att tillämpa ansvarsförsäkringen på ett kontraktuellt förhållande mellan operatören och lastägaren, då deras relation inte är någon normalrelation inom ansvarsförsäkringsområdet. Normalt täcker ansvarsförsäkringen i inomobligatoriska förhållanden endast stationära skadesituationer eller köprättsliga skaderelationer som omfattas av ett standardavtal. I detta fall rör det sig istället om en mobil tjänsterelation. Denna speciella tjänsterelation faller, för de som inte bedriver en import- export- eller transportverksamhet, sällan inom de olika täckningsdefinitioner som, enligt Dr. Juris Harald Ullman, finns på marknaden för ansvarsförsäkringar.<sup>84</sup>

Ytterligare en omständighet som påverkar lastägarens försäkringstäckning är att ansvarsförsäkringsskyddet, i likhet med ansvaret enl. SHT §5, är beroende av att försäkringstagaren följt de regler som finns på området. Om han inte har gjort det är huvudregeln att ansvarsförsäkringen inte täcker den uppkomna skadan. Denna huvudregel, som är väldigt sträng, mildras dock

---

<sup>80</sup> Bengtsson, Ullman s 63

<sup>81</sup> Lagerström, Roos s 134 f

<sup>82</sup> Hellner, Försäkringsrätt s 381 f

<sup>83</sup> Hellner, Försäkringsrätt 370

<sup>84</sup> Ullman 101 ff

något av kasualitetskravet i FAL § 51 och av att försäkringsbolagen infört regler om en nedsatt ersättning istället för ett totalt bortfall.<sup>85</sup>

Ett ur terminaloperatörens synvinkel annat problem är det maximala försäkringsbeloppet varierar från fall till fall.<sup>86</sup> Denna variation av de maximala försäkringsbeloppen utgör en osäkerhetsfaktor för operatörerna, såtillvida att de inte på förhand vet om de kan få full ersättning via företagarens ansvarsförsäkring eller ej.

Sammantaget innebär detta att lastägaren löper en större riska att drabbas hårdare ekonomiskt än vad en transportör som vållar samma skada gör, då transportören normalt kan räkna med att oavsett skadetyper eller verksamhet erhålla full täckning genom sin P&I eller åkeriförsäkring.<sup>87</sup> För terminaloperatörens del innebär detta att det är säkrare att ha en transportör som kontraktspart än en lastägare då han slipper vara orolig för försäkringens eventuella tillämplighet.

### **4.1.3 Specifika regler om uppdragsgivarens ansvar enligt SHT § 5 punkt a-d**

#### **4.1.3.1 Punkt a: Informationsplikten avseende vanligt gods**

I SHT saknas det en direkt reglering om vilken information uppdragsgivaren skall förmedla till operatören. Denna avsaknad av direkta regler innebär att man istället tvingas se hur frågan har reglerats i de regelverk som avses i SHT § 5 1 st. Den uppräknade av olika regelverk som sker där inleds dock med frasen t.ex., vilket innebär att den inte är uttömmande, utan exemplifierade och därmed är även andra regelverk än de som direkt nämns där tillämpliga.

I SHT preciseras, som jag nämnt ovan, inte närmare vilken typ av information lastägaren skall delge operatören för att anses ha uppfyllt sin informationsplikt. Sjölagens regler om informationsplikt mellan avsändare och transportör i 13:46 SjöL torde dock kunna tillämpas analogt även på förhållandet mellan lastägaren och operatören.

Vid hantering av vanligt styckegods anges i SjöL 13:46 att av den information som överlämnas från avsändaren till transportören, för att införas i konnossementet, skall det framgå typ av gods, antal kollin samt vikten hos dessa både individuellt och totalt. Denna regel är dock inte uttömmande, då avsändaren även måste beakta bestämmelserna i SjöL 13:8. I 13:8 SjöL anges det att av informationen skall det även framgå om godset är ömtåligt eller på

---

<sup>85</sup> Lagerström, Roos s 33f

<sup>86</sup> Lagerström, Roos Bilaga I s 29 p 8.2

<sup>87</sup> se nedan avsnitt 5.4 in fine

annat sätt känsligt och därför bör hanteras på något särskilt sätt.<sup>88</sup> Den regeln har dock inte lika stor betydelse i relationen mellan uppdragsgivaren och operatören som den har i relationen mellan avsändaren och transportören. För det första för att den främst är till för att skydda godset från att bli skadat och för det andra för att den i relation två kan fungera som en exculpationsgrund vilken möjliggör att transportören undgår ansvar.<sup>89</sup>

Kraven i SjöL är som synes inte särskilt omfattande. De överensstämmer också väl med de krav som ställs i sjösäkerhetskonventionen, SOLAS kap VI reg. 2.1, vilket stöder tesen att sjölagens krav utgör en minimistandard. Denna tes stöds även av att liknande regler återfinns i privata avtal, jfr Combidoc art 17.

I fall som rör hantering av gods i bulk skall det förutom ovanstående mängd, vikt och liknande även, enl. t.ex. SOLAS, anges om godset är av den typ som under vissa förutsättningar löper risk att ”liquidifieras” samt vid vilken fuktighetsgrad denna risk uppstår.<sup>90</sup> Att lastägaren har en plikt att informera transportören om vad godset innehåller är inte heller något som bara framgår av den transporträttsliga lagstiftningen, utan stöd för detta återfinns också i de olika avtal som reglerar parternas mellanhavanden, se t.ex. Combidoc art 17, vilken trots att det rör sig om ett privat avtal torde kunna användas som en jämförelsegrund för vilken information lastägaren skall delge terminaloperatören.

Något som saknas i både SHT, SjöL, SOLAS och Combidoc är dock en exakt precisering av när informationen avseende godset senast skall vara operatören tillhanda. Av lydelsen i 5 § SHT går det dock att dra slutsatsen att informationen skall ha nått operatören i rimlig tid innan han påbörjar hanteringen av godset. Vad som är en rimlig tid är svårt att göra ett generellt uttalande om, eftersom det är något som får avgöras från fall till fall. Rent allmänt torde dock principen vara att ju ovanligare gods desto längre framförhållning.<sup>91</sup>

#### **4.1.3.2 Punkt a: Informationsplikt avseende farligt gods**

Om terminaluppdraget innefattar hantering av farligt gods,<sup>92</sup> som t.ex. anländer till terminalen med lastbil för omlastning och vidare transport med fartyg, räcker det inte att informationen omfattar enbart vikt, antal kollin m.m. Lastägaren måste också för att undgå ansvar enl. SHT 5 § punkt a upp

---

<sup>88</sup> SOLAS Kapitel VI reg. 2.1

<sup>89</sup> Honka s 156f

<sup>90</sup> SOLAS Kapitel VI reg. 2.2

<sup>91</sup> I Göteborgshamnens driftföreskrifter anges t.ex. att fartyg som skall anlöpna hamnen, senast 24 timmar innan ankomst, skall ha anmält detta till hamnmyndigheten. Se Driftföreskrifter för Göteborgs hamn allmän del punkt 2.2, s 3.

<sup>92</sup> för en definition av vad som inkluderas i begreppet farlig gods se avsnitt 2.1.3

fylla alla de krav på korrekt och utförlig information som ställs i ADR-S.<sup>93</sup> Kraven i t.ex. ADR-S är något som lastägaren måste uppfylla vid varje terminaluppdrag som innefattar farligt gods och de är som synes betydligt högre än de krav som ställs i t.ex. SOLAS.

Det direkta ansvaret enl. ADR-S är dock ett administrativt ansvar och detta ansvar måste därför skiljas från det civilrättsliga skadeståndsansvaret enl. SHT. ADR-S olika ansvarsregler utgör dock, som jag nämnde ovan, grunden för det civilrättsliga ansvaret enl. SHT §5 vilket betyder att lastägaren är ersättningsskyldig om operatören kan visa att skadan beror på att uppdragsgivaren åsidosatt ADR-S eller IMDG:s regler.

#### 4.1.3.2.1 ADR-S krav på godsdeklaration

Gods som klassificeras som farligt kan även pga. små misstag vålla stora och allvarliga skador. Det får därför i en transportsituation, vilken bl.a. kan involvera fler än ett språk, inte finnas något tvivel om vad för slags farligt gods det är som skall hanteras i terminalen eller under transporten. För att undanröja denna risk samt för att underlätta informationsutbytet mellan de olika parterna i en transportkedjan har transportaktörerna och de internationella lagstiftarna i ADR-S skapat en standardiserad godsdeklarationen som utförligt talar om för de som hanterar godset vad det är för gods de hanterat. Av godsdeklaration skall följande upplysningar framgå.<sup>94</sup>

- (a) "UN-nummer,
- (b) ämnets eller föremålets enligt 3.1.2 bestämda officiella transportbestämning, när så behövs (se 3.1.2.6) kompletterad med teknisk eller kemisk benämning,
- (c) klassen eller för ämnen och föremål i klass 1 riskgruppen, omedelbart följd av bokstav eller samhanteringsgrupp,
- (d) i förekommande fall förpackningsgruppen, som är tillordnad ämnet eller föremålet,
- (e) ADR eller RID med versaler
- (f) Antal kollin och en beskrivning av dem,
- (g) Totala mängden farligt gods som täcks av beskrivningen (som volym, bruttovikt eller nettovikt efter vad som är tillämpligt),  
*Anm. vid tillämpning av 1.1.3.6 skall totala mängden transporterat gods uttryckas som ett värde beräknat enligt bestämmelserna i 1.1.3.6.*
- (h) avsändarens namn och adress,

---

<sup>93</sup> Lastägaren har inte bara ett kontraktuellt ansvar att följa ADR-S regler utan lastägaren är som avsändare ansvarig enligt § 11 SFS (1982:923) förordning om transport av farligt gods för att godsdeklarationen är korrekt ifylld och att säkerhetsinformationen är tillräckligt omfattande. Åsidosätter han denna skyldighet är han antingen ansvarig enligt reglerna i lag om transport av miljöfarligt gods och kan då dömas till böter. Vid särskilt grova överträdelse kan han till och med vara ansvarig enl. brottsbalken. Det direkta ansvaret enl. ADR-S är emellertid "administrativt" och måste skiljas från det civilrättsliga skadeståndsansvaret enl. SHT. Det civilrättsliga ansvaret i terminalen bygger dock på ADR-S.

<sup>94</sup> SRVfs 2001:1 s 641

- (i) mottagarens namn och adress,
- (j) eventuella uppgifter som krävs enligt villkoren för någon särskild överenskommelse.”<sup>95</sup>

För att undgå ansvar gentemot terminaloperatören räcker det dock inte med att lastägaren ( som är avsändare) på sitt eget vis har informerat terminaloperatören om vad godset innehåller utan ADR ställer även exakta krav på hur informationsblanketterna, som informerar om vad godset innehåller, är utformade.<sup>96</sup> Syftet med denna standardiserade utformning av godsdeklarationen är att minimera risken för missförstånd. Detta är även tanken bakom de krav avseende språk som ställs på godsdeklarationen dvs. att den måste finnas på både avsändarlandets språk och ifall detta inte är engelska, franska eller tyska även på ett av dessa språk.<sup>97</sup>

Av godsdeklarationen för gods som ingår i en transportkedja, vilket är fallet i mitt exempel här, skall det även framgå att godset är en del av just en transportkedja. Ansvaret för att denna information framgår ligger på avsändaren dvs. lastägaren och denne är skyldig att tillse att lasten särskilt märks som transport enligt 1.1.4.2 ADR-S.<sup>98</sup>

Avsändaren är också skyldig att skapa en skriftlig säkerhetsinstruktion för godset. Syftet med säkerhetsinformationen, som även den är en del av det totala informationskravet, är att informera dem som skall handskas med godset om vilken typ av fara godset utgör, vilken skyddsutrustning de skall använda, samt vilka åtgärder de skall vidta för att skydda sig och andra från att skadas vid en eventuell olycka.<sup>99</sup>

#### **4.1.3.2.2 ADR-S krav på föranmälan vid transiteringar i terminaler**

För farligt gods som under transporten passerar en terminal finns i ADR också explicita krav på att senast 24 timmar innan godset når terminalen skall informationen om vad godset innehåller ha delgivits den part som skall hantera godset.<sup>100</sup> Reglerna om föranmälan i ADR-S berör emellertid inte främst lastägaren då det är transportören som ansvarar för att det skett en korrekt förhandsanmälan.<sup>101</sup> De Svenska hamnarna har anpassat sig till detta och även i deras hamnstadgor är det transportören som åläggs ett ansvar för att göra en förhandsanmälan om transporten innefattar farligt gods.<sup>102</sup>

---

<sup>95</sup> SRVfs 2001:1 s 641

<sup>96</sup> SRVfs 2001:1 s 641

<sup>97</sup> SRVfs 2001:1 s 646

<sup>98</sup> SRVfs 2001:1 s 642

<sup>99</sup> SRVfs 2001:1 s 648ff

<sup>100</sup> SRVfs 2001:1 (ADR-S) s 955

<sup>101</sup> ADR-S kapitel 14.2

<sup>102</sup> Se t.ex. Göteborghamns driftföreskrifter allmän del punkt 5.2.1, s 11



Det är dock viktigt att komma ihåg att i det här exemplet är det lastägaren som är terminaloperatörens uppdragsgivare och lastägaren måste därför, för att undgå att göras ansvarig enl. SHT §5 punkten a, antingen själv göra en korrekt förhandsanmälan eller tillse att transportören sköter sin plikt och gör en förhandsanmälan. Det beror på att vid en brist i förhandsanmälan, är det ytterst lastägaren som enl. SHT §5, är ansvarig för de kostnader denna underlåtelse vållade operatören.

Av förhandsanmälan skall enl. ADR-S följande upplysningar framgå

1. *”...godsets UN-nummer, officiell transportbenämning, klass och förpackningsgrupp.*
2. *enligt IMDG-koden: godsets UN-nummer, officiell transportbenämning ( Proper Shipping Name), IMDG-klass och förpackningsgrupp,*
3. *i tillämpliga fall ”MP” om godset är Marine Pollutant,*
4. *antal och typ av förpackning samt bruttovikt, för klass 1 även nettovikt explosivt innehåll,*
5. *godsets avsändare och mottagare samt*
6. *tidpunkten då det farliga godset beräknas ankomma till hamnen.”<sup>103</sup>*

Kraven på vad förhandsanmälan skall innehålla överensstämmer till stor del med de informationskrav som ställs på godsdeklarationen och det torde därför inte vara alltför komplicerat för transportören att tillhandahålla denna information. Kraven i ADR-S har även påverkat utformningen av hamnstadgorna och kraven i dessa, på vad förhandsanmälan skall innehålla, korreponderar därför i huvudsak med ADR-S.<sup>104</sup>

#### **4.1.4 SHT § 5 punkt b**

För att undgå att vara ersättningsskyldig enl. SHT § 5 punkt b. måste lastägaren förpacka, märka och deklarerat godset på ett korrekt sätt. Jag kommer i den här punkten främst att fokusera på förpacknings- och märkningsfrågorna då jag redan under punkten a har angivit vad som skall ingå i en godsdeklaration.

##### **4.1.4.1 Förpackningar**

I den här punkten anges att lastägaren kan åläggas ett ansvar visavi terminaloperatören om brister i det enskilda godsets förpackningar har åsamkat honom kostnader.<sup>105</sup>

Vad som är en ”undermålig förpackning” varierar dock naturligtvis beroende på vilken typ av gods det rör sig om. Lastägaren måste därför antingen följa de olika regler som finns för just den godstypen t.ex. de specifika krav

---

<sup>103</sup> ADR-S kapitel 14.3

<sup>104</sup> Se t.ex. Göteborgshamns driftföreskrifter allmän del punkt 5.3.5, s 12

<sup>105</sup> Frågor om lastning respektive stuvning av godset behandlas nedan i punkten d.

som ställs på vissa förpackningar för farligt gods,<sup>106</sup> eller så måste han tillse att den förpackning han valt är ofarlig och ändamålsenlig.

I det första fallet där lastägaren skall följa standardiserade regler, tex. vid en transport av farligt gods, är lastägaren ansvarig både för att ta reda på vilka reglerna är, samt att tillse att dessa följs. För att ta reda på vilka krav som gäller för en viss produktförpackning är lastägaren tvungen att använda sig av antingen ADR-S eller IMDG. I dessa två regelverk klassificeras de olika produkterna efter sina "farliga" egenskaper. I samband med den klassificeringen har varje enskild produkt tilldelats ett specifikt s.k. UN-nr. Med hjälp av UN-numret är det möjligt att ta reda på vilka förpackningskraven är för just den produkten.

Jag redogör inte här för exakt vilka de olika kraven är då varje enskild produkt omfattas av en mängd detaljerade bestämmelser som omfattar alltifrån kvaliteten och tjockleken på förpackningen till hur mycket eller lite den skall fyllas.<sup>107</sup>

För gods som inte klassificeras som farligt gods, är det svårare att fastställa generella standarder som förpackningarna skall uppfylla. I många fall finns det dock speciellt framtagna förpackningsinstruktioner som inte bara noggrant specificerar hur lasten skall förpackas för att kunna transporteras säkert, utan som även reglerar exakt hur den lasten bör stuvras, lastas och lossas.<sup>108</sup> Ett exempel på en sådan reglering är den av IMO framtagna Code of safe practice for ships carrying timber on deck,<sup>109</sup> vilken i detalj förklarar hur en sådan last skall buntas och stuvras.

För de fall godstypen är oreglerad skall som huvudregel förpackningarna, för att anses som adekvata, vara av god kvalitet samt tåla de påfrestningar som de kan komma att utsättas för under transporten.<sup>110</sup> Kravet att lastägaren skall tillhandahålla en adekvat förpackning innebär dock inte att förpackningen skall vara utformad för att klara alla typer av transporter, utan kravet innebär endast att förpackningen skall klara just den resan. Detta beror på att det skulle vara både orimligt dyrt och medföra ökade fraktkostnader om man för alla typer av transporter krävde förpackningar som är konstruerade för att klara även de mest extrema frakter. Istället måste det i varje enskilt fall göras en avvägning utifrån parametrarna styrka, säkerhet och kostnad för att bedöma förpackningarnas adekvans.<sup>111</sup>

Ett fall som inte rörde skador vållade av godset men som kan användas för att illustrera vad som är en otillräcklig inre förpackning är ND 1999.44.

---

<sup>106</sup> ADR-S Avsnitt 1.4.2.1.1 p c (s 47)

<sup>107</sup> Se t.ex. SJÖFS 1994:27, Sjöfartsverkets kungörelse om säkring av last i lastbärare och av lastbärare ombord på fartyg.

<sup>108</sup> Braekhus, Sjur s 116 not 7 i festskrift till Hugo Tibergh

<sup>109</sup> Se nedan ND 1996.164 ANTHONY RAINBOW

<sup>110</sup> Braekhus, Sjur s 116 not 7 i festskrift till Hugo Tibergh

<sup>111</sup> Braekhus, Sjur s 88f i festskrift till Jan Ramberg.

Fallet som behandlades av både en dispasschör och en domstol handlade om en lastbilstransport av ett parti med chokladpraliner från Frankrike till Sverige. När godset anlände till Sverige upptäckte köparen (A.M. Scandinavian Partners AB) att godset var skadat och krävde därför ersättning från sin försäkringsgivare (Wasa Sak Försäkrings AB). W vägrade dock att ersätta godset med en hänvisning till de inskränkningar som fanns i deras allmänna villkor 1984 § 2.3. Med stöd av den paragrafen kunde en försäkringsgivare vägra ersättning om skadan berodde på

*”att varan före transportens början inte har emballerats, packats, stuvats, anoljats eller eljest iordningställts för transporten på ett tillfredsställande sätt”*

Att undantagen i försäkringen utformats på detta sätt är ingen slump, utan tanken bakom den valda utformningen är att de skall korrespondera med de positiva skyldigheter som avsändaren har enl. transportlagstiftningen, jfr SjöL 13:5-7, VTL § 14 och CMR art 17 mom. 4 punkt b.

I det här fallet hävdade W att förpackningen av chokladen varit felaktig och att skadan därför inte var ersättningsgill. S bestred detta och hävdade att förpackningarna varit tillfredsställande och att skadan måste ha berott på hur transportören fraktat godset. W vann framgång med sitt yrkande då de kunde visa att chokladen i fråga inte varit förpackad på ett korrekt sätt.

Hur hade då chokladen varit förpackad, dvs. vad var en bristfällig förpackning?

Chokladen hade transporterats på 16 pallar med 42 lådor på varje pall. Var och en av dessa lådor innehöll sedan 16 st. 1 kg tunnpappers kartonger som vardera innehöll 97 praliner. W kunde påvisa att detta var för många praliner för den enskilda kartongen då den valda förpackningen var för liten för att pralinerna skulle få plats på ett sätt som innebar att de säkrade varandra. Det hade haft till följd att säljaren, för att få plats med pralinerna i den valda typen av kartong, istället för att välja en större kartong hällde ner pralinerna huller om buller i varje kartong. Pralinerna hade därmed kunnat röra sig fritt i kartongen, vilket innebar att de inte klarade de normala skakningar som de utsatts för under transporten, något som i sin tur ledde till att de blev skadade.

När dispasschören bedömde om inskränkningen var giltig utgick han ifrån de principer som Braekhus skapat. I sina skäl tog han dock aldrig uttryckligen upp kostnadsaspekten men hade tidigare i domen uttalat sig om den. Han ansåg i enlighet med W:s påstående att skadan hade kunnat undvikas om det hade varit färre praliner i varje kartong. Det hade visserligen medfört en ökad förpacknings- och fraktkostnad men den merkostnaden var inte tillräckligt hög för att kunna försvara den valda förpackningen. Detta innebar att den valda förpackningen var inadekvat.

I ett fall där det istället för transportören varit terminaloperatören som lidit skada på grund av brister i förpackningen av godset skulle terminaloperatören för att ha kunnat få ersättning av lastägaren antingen ha visat att skadorna berodde på att lastägaren inte följt reglerna för hur den aktuella godstypen skall förpackas eller om det för den godstypen saknas föreskrifter visa att lastägaren i likhet med försäkringstagaren i ND 1999.44 varit vårdslös i sitt val av förpackning. Det senare är dock enbart aktuellt om godstypen ifråga inte omfattas av något regelverk som instruerar lastägaren om hur han skall utforma sina förpackningar. Ett exempel på detta illustreras av ND.1999.44 där försäkringsbolaget inte var ersättningsskyldigt pga. den felaktigt utformade förpackningen.

#### 4.1.4.2 Märkning

I likhet med kraven på förpackningarnas utformning varierar också kraven på hur godset skall märkas beroende på vilken typ av gods som avses. Även i det här fallet ställs det naturligtvis avsevärt högre krav på det farliga godset jämfört med det vanliga godset. Lastägaren måste i linje med detta alltså vara betydligt mer noggrann när det gäller märkning av vad godset innehåller om det omfattas av IMDG eller ADR-S än vad han behöver vara i fall som inte omfattas av de två konventionerna. Det beror på att märkningen av farligt gods, till skillnad från det vid vanligt gods, inte endast syftar till att informera omvärlden vad lasten består av, utan märkningen är även till för att varna de som hanterar godset för att innehållet på något sätt kan vara farligt för sin omgivning. Märkningen av farligt gods fungerar därmed även som en extra säkerhetsåtgärd ifall godset och dokumentationen om vad det innehåller av någon anledning skulle skiljas åt.<sup>112</sup>

Rent generellt ställer ADR-S och IMDG mycket detaljerade krav på hur märkena skall se ut till både färg, form och placering. Av konventionerna framgår även hur många märken det skall vara på varje förpackning/container, var på godsets förpackningar de skall placeras, samt vilken information som skall finnas på det individuella märket. Hur märkningen mer exakt är utformad för varje enskild godstyp kommer jag dock inte att gå in på i det här arbetet då den får anses ligga utanför mitt syfte med den här uppsatsen.

Att märkningen av farligt gods har betydelse och att en felaktig märkning kan få stora konsekvenser illustreras väl av NJA 1967 s 597, det s.k. Chiasso fallet.

I detta fall ledde avsaknaden av en korrekt märkning, som varnade om att godset var brandfarligt, till att godset under transiteringen i en schweizisk järnvägsterminal förvarades i magasinet för allmänt gods istället för i maga

---

<sup>112</sup> Grönfors, Gorton s 102

sinet för farligt gods. Under den tid det förvarades där utsattes godset för hetta, vilket ledde till att godset fattade eld och vållade en stor brand.

Fallet skulle också ha kunnat visa hur ansvars- och ersättningsfrågan mellan en terminaloperatör och hans uppdragsgivare regleras i fall av felaktig märkning men de frågorna behandlades inte i fallet då ASG, som var terminalens motpart, i en frivillig uppgörelse åtog sig de kostnader som branden vållat för terminaloperatören.<sup>113</sup>

Om vi nu hypotetiskt bortser från den frivilliga uppgörelsen och antar att transiteringen skett under SHT så hade avsaknaden av en korrekt märkning inneburit att uppdragsgivaren, i det här fallet ASG, agerat försumligt enl. §5 punkt B SHT då han inte uppfyllt de krav avseende märkningen av det farliga godset som stipulerats i kontraktet. Uppdragsgivarens försumlighet har dessutom ett direkt samband med den uppkomna skadan och han hade därmed varit ersättningskyldig för skadorna.

#### **4.1.5 SHT § 5 punkt c och d**

Ersättningskrav, från operatörens sida som har sin grund i någon av dessa två punkter, berör oftare uppdragsgivare som är transportörer än de som endast är lastägare. Det beror på att de skadesituationer som omfattas av dessa två punkter främst rör den fysiska hanteringen av godset under transporten och hur den hanteringen sköts är något som styckegodslastägaren endast i ringa omfattning kan påverka. Styckegodslastägaren har dock ett intresse av att både stuvningen och de lastbärare han brukar för att stuva sitt gods uppfyller de transporträttsliga standarder som finns på detta område. Tillser han inte detta kan bristen i antingen stuvningen eller lastbäraren ligga till grund för en regresstalan från transportören visavi styckegodsavsändaren, jfr 13:25 1 st. SjöL, CMR art 10, 17 och VTL § 29.

##### **4.1.5.1 SHT § 5 punkt c**

Ansvar i punkt c är uppbyggt kring principen att de personer som sköter det fysiska utförandet av transporten måste agera utefter de regler i de olika regelverken som reglerar hur transporten skall utföras. Vilket regelverk som skall användas i det enskilda fallet är svårt att göra ett generellt uttalande om då det beror på omständigheterna i det aktuella fallet. I allmänhet kommer dock ofta ansvarsfrågan, om huruvida en viss transport har skötts korrekt eller inte, att avgöras av reglerna i de allmänna regelverken om trafik- och sjösäkerhet,<sup>114</sup> samt i fall som rör transport av farligt gods IMDG och ADR-

---

<sup>113</sup> NJA 1967 s 597 (s 599f)

<sup>114</sup> För allmänna regler om hur man framför ett fartyg se Sjötrafikförordningen SFS 1986:300 vilken inkorporerar 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss de s.k. sjövägsreglerna i svensk rätt. Se även Trånga farleder, av Lennse Johan. Jag hänvisar inte läsaren till något allmänt regelverk om hur man uppför sig i vägtrafiken då jag förutsätter att läsaren har kännedom om detta.

S.<sup>115</sup> Detta innebär t.ex. att det är uppdragsgivaren som kan göras ansvarig om en chaufför som kör rattfull orsakar en skada, då det enl. trafiklagstiftningen är förbjudet att köra rattfull.<sup>116</sup>

Att man ofta kan använda sig av dessa stora regelverk för att fastställa om uppdragsgivaren agerat försumligt utesluter på intet sätt att ansvarsfrågan i det enskilda fallet skall avgöras av något mer specifikt regelverk. Huruvida så är fallet eller ej avgörs av den allmänna principen om företräde för lex specialis framför lex generalis. Exempel på sådana regelverk kan vara t.ex. de allmänna svenska reglerna om arbetsmiljöns utformning,<sup>117</sup> eller säkerhetsregler om t.ex. hur en kran skall lastas och skötas i samband med lossning av ett fartyg.<sup>118</sup> I fall som rör hanteringen av godset i terminalen har t.ex. ofta de specifika regelverken större betydelse än de generella då frågan om huruvida uppdragsgivaren är ansvarig enl. § 5 SHT punkt c rör uppdragsgivarens agerande i terminalen och inte på havet eller på vägen.<sup>119</sup> Det finns i SHT inte heller något som hindrar att två eller fler regelverk används parallellt.

Bevisbördan för att viss arbetstagares agerande har orsakat skadan samt att detta avvek från det som stadgats i en säkerhetsföreskrift ligger i likhet med vad som är fallet under de andra punkterna på terminaloperatören.

Under den här punkten faller även lastägarens plikt att uppfylla de krav som offentlig rättsliga standarderna ställer på lika typer av lastbärare. Ett exempel på en sådan standard är containerlagen SFS 1980:152, containerförordningen SFS 1980:640, samt de föreskrifter som finns i anslutning till denna.<sup>120</sup> Om en avsändare inte uppfyller dessa krav är han ansvarig enl. § 5 SHT gentemot terminaloperatören för de skador som den bristfälliga lastbäraren vållat. Utöver detta ansvar kan han även vara administrativt ansvarig enl. containerlagen.

Ett rättsfall där en avsändare ansågs ansvarig gentemot tredje man för att han hade använt sig av felaktiga lastbärare var Fernandez v Chios Shipping Co. Ltd m.fl. 458 F supp. 821. I fallet, vilket huvudsakligen rörde regressansvar mellan parterna till ett time-charter avtal, yttrade domstolen att avsändare Castle & Cook Inc. inte kunde vinna framgång med sitt yrkande att transportören var regressansvarig mot C&C för att skeppet var sjöovärdigt, då skadan berodde på att C&C varit vårdslösa genom att använda sig av felaktiga lastbärare.<sup>121</sup> Detta betydde att ersättningsansvaret för den personskada som en hamnarbetare lidit slutgiltigt åvilade C&C och inte Chios Shipping. Det är dock inte regressanssvaret som är det viktiga utan konstate

<sup>115</sup> Bull, Falkanger s 196

<sup>116</sup> Orsaken till att jag valde just detta exempel är att en färsk undersökning har visat att det inte är ovanligt att transporter av farligt gods utförs av påverkade chaufförer. [www.dn.se 2002-09-18](http://www.dn.se/2002-09-18)

<sup>117</sup> prop. 1981/82:94 s 102

<sup>118</sup> Kleis s 119 ff

<sup>119</sup> prop. 1981/82:94 s 102

<sup>120</sup> SJÖFS 1982:14 med senare ändringar i SJÖFS 1994:4

<sup>121</sup> Fernandez v Chios Shipping Co. Ltd m.fl. 458 F supp 821 s 828)

randet att det är vårdslöst att använda sig av felaktiga lastbärare. Detta rättsfall har naturligtvis inte omedelbar giltighet i Sverige, men torde kunna användas som en analog inspirationskälla.

Konstaterandet i det amerikanska rättsfallet att det är vårdslöst att använda sig av felaktiga lastbärare, gör att man definitivt kan fastslå att användandet av felaktiga lastbärare medför att terminalens uppdragsgivare (i detta kapitel lastägaren) är ersättningsskyldig enl. SHT § 5.

#### 4.1.5.2 SHT § 5 punkt d

Vid frågor rörande uppdragsgivarens ansvar enl. den här ansvarsgrunden är det viktigt att skilja mellan yttre och inre lastning, lossning och stuvning av gods och containrar. Med yttre lastning etc. avses den surring och lastning som sker av själva lastbäraren på ett fartyg eller en lastbil. Denna uppgift har lastägaren som uppdragsgivare inget ansvar för eftersom den uppgiften inte åvilar honom eller någon han svarar för. Frågan aktualiseras dock i de fall där terminalens motpart är en transportör då plikten att sköta den ”yttre” lastning av godset åvilar den transportör som lastägaren anlitar. Transportören måste därmed antingen själv lösa uppgiften eller anlita någon som gör det åt honom, t.ex. en terminaloperatör.

Lastägaren ansvarar istället för den ”inre” lastningen av lastbäraren. Med termen den ”inre” lastningen avses den interna stuvningen av godset tex. i containern.

Detta betyder att i relationen mellan lastägaren och terminaloperatören är ersättningsfrågorna hänförliga till den interna packningen av t.ex. en container eller hur godset surrats av honom på en ”flatbed”<sup>122</sup>. Har lastägaren inte skött denna ”inre” packning av t.ex. en container på ett korrekt vis är han enl. SHT § 5 punkten d ansvarig för kostnader som vållats av den felaktiga packningen eller stuvningen. Ett fall som kan användas för att illustrera vad som inte är en korrekt packning är ND 1977.1 TOR MERCIA.

I detta fall slet sig en container under transporten och skadade en annan container. Transportören hävdade att containern slitit sig pga. att lastägaren inte hade stuvat containern på ett korrekt sätt. I fallet kunde detta dock aldrig fastställas även om domstolen höll med om att detta var en trolig orsak. Domstolen ansåg dock att transportören inte med tillräcklig säkerhet lyckats bevisa att det var lastägarens bristande surring som var orsaken till skadan. Det innebar att transportören inte klarade av att exculpera sig från sitt presumtionsansvar och han var därmed ersättningsskyldig gentemot de utomstående lastägare, vars gods skadats, när containern slet sig.<sup>123</sup>

---

<sup>122</sup> En ”flatbed” är en öppen lastbärare dvs. en container utan tak och med inga eller låga väggar.

<sup>123</sup> ND 1977.1 (s3)

Skulle motsvarande situation utspelat sig under terminalperioden hade resultatet blivit ett annat. För uppdragsgivaren, i det här fallet en lastägare, skulle han blivit ansvarig för de skador terminaloperatören åsamkats, istället för att som transportören i fallet frikänts från ansvar. Förutsättningen för att det ansvaret skulle utdömts är dock att operatören visat att stuvningen av containern var felaktigt gjord i förhållande till vad de relevanta regelverken föreskrev. De civilrättsliga processreglerna gör det dock lättare för operatören att bevisa detta, än vad det var för transportören att exculpera sig då operatören inte hämmas av den omvända bevisbördan. I detta fall hade det därmed räckt med att han, i likhet med vad transportören visade, hade gjort det sannolikt att det var en felaktig inre surring som var orsaken.

#### 4.1.6 SHT § 5 punkt e

Punkt e är som jag nämnt ovan ett särfall, vilken skiljer sig från de andra punkterna. Det som skiljer punkt e från punkt a-d är att den inte hänvisar till något detaljerat regelverk som kan utgöra utgångspunkten för en objektiv culpabedömning. I punkt e är det istället terminaloperatörens subjektiva uppfattning om det gods som orsakat skadan som skall tas i beaktande. Anses den uppfattningen vara välgrundad, är lastägaren ansvarig för de kostnader hans gods åsamkat terminaloperatören.

För att lastägaren skall vara ansvarig för de skador som uppkommit i dessa fall krävs de att operatören visar att han varken kände till eller borde ha känt till att godset besatt farliga egenskaper. De farliga egenskaperna godset visade sig ha måste också ha varit ”dolda” såtillvida att godset i det första skedet framstod som ofarligt, men att det i ett senare skede visade sig ha inneboende farliga egenskaper, som operatören inte rimligen kunde ha förutsett.<sup>124</sup> Att det i punkten e införts en rimlighetsbedömning innebär att operatören inte behöver undersöka alla möjliga orsaker till att godset skulle kunna vara skadebringande.

Terminaloperatören måste dock hela tiden uppträda som den professionella aktör han de facto är, vilket betyder att han skall använda sig av den specialkompetens han kan antas ha inom området godstransporter.<sup>125</sup> Terminaloperatören kan pga. denna princip därför inte enbart förlita sig på de uppgifter han fått av lastägaren, om att godset inte kan eller inte skall orsaka några skador, utan han måste således i likhet med andra aktörer inom transportområdet som t.ex. transportörerna, använda sig av all information han antingen känner till eller kan förväntas inhämta om den är relevant i det enskilda fallet.<sup>126</sup> Kravet på ett professionellt agerande innebär dock inte att en terminaloperatör förväntas veta exakt hur alla godstyper skall hanteras men det

---

<sup>124</sup> jfr med de resonemang Grönfors för i *Damage from goods* s 106 f

<sup>125</sup> Honka s 157 f. Med professionellt agerande avses t.ex. att om terminaloperatören känner igen ”farlighetsmärken” på godset måste han agera som om de är farligt oavsett om han fått information från sin uppdragsgivare eller inte.

<sup>126</sup> Bull, Falkanger s 245ff



kan begäras av honom att han t.ex. vet hur de vanligaste lasttyperna skall hanteras.<sup>127</sup>

Ett rättsfall som belyser problemställningen med den dolda faran, är ND 1954.377 Tönsberg. Fallet rör visserligen transportörens ansvar under sjötransporten men kan även användas för att belysa de särskilda förhållanden som måste vara för handen för att lastägaren skall kunna göras ansvarig enligt punkten e.

I fallet skulle en last med kopparkoncentrat och maskingods transporteras från Filipinerna till USA. Skeppet råkade under resan emellertid ut för hårt väder vilket ledde till att lasten av kopparkoncentrat liquidifierades något som i sin till ledde till att skeppet fick slagsida och sjönk.

I den efterföljande processen hade parterna olika uppfattningar dels om vad det var som hade orsakat förlisningen men också om rederiet var fullt ut ersättningsansvarigt pga. en ursprunglig sjöovärdighet. Det som är av intresse för den här uppsatsen är dock frågan om huruvida kopparkoncentratets liquidifiering var en risk som kaptenen borde ha insett och förhindrat genom en annan stuvning av lasten, eller om den förändringen var av sådan art att kaptenen varken kunde eller borde ha insett den och att den stuvningen som gjordes därför var acceptabel i förhållande till den aktuella lasten och resan.

Enligt domstolen berodde liquidifieringen på att det vatten som kopparkoncentratet innehöll (vid inlastningen föreföll koncentratet torrt fastän det innehöll i snitt 10.45% vatten) pga. skeppets rörelser pressades uppåt och att det övre lagret därför antog flytande form. Den här processen hade man inte räknat med vid stuvningen och stuvningen var därför inte designad för att hålla en flytande massa på plats. Stuvningen visade sig alltså vara inadekvat och när massan väl hade liquidifierats kunde den obehindrat röra sig över hela fartygets lastutrymme.<sup>128</sup> Den okontrollerade rörelsen ledde sedan till att fartyget fick slagsida och förliste.

Denna brist i stuvandet av godset ansåg varuägarna vara redarens fel och de menade därför att bristen i stuvningen hade varit så pass allvarlig att fartyget lidit av en s.k. ursprunglig sjöovärdighet när det lämnade hamnen. Transportören ansåg inte att detta var korrekt då liquidifieringen av kopparkoncentratet var en vid den tidpunkten oförutsedd risk som han med hänsyn till att lasten verkade torr vid inlastningen inte rimligen kunde ha förutsett.<sup>129</sup> Han ansåg därför att skeppet i förhållande till den transporterade lasten och de faror som kunde förväntas uppstå i samband med transporten var att anse som sjödugligt.

Domstolen, vilken gick på transportörens linje, ansåg att transportörens uppfattning var befogad då kapten inte rimligen hade kunnat förutse att koppar

---

<sup>127</sup> Honka s 157 f

<sup>128</sup> NDS 1954.377 s 400

<sup>129</sup> NDS 1954.377 s 393 ff

koncentratet skulle bete sig på det sätt som skedde. I domen framgår detta tydligt och domstolen säger i sina domskäl att ”Man finner ikke till å kunne laste kapeteinen for at han ikke hade fullt kjennskap om lastens lumske karakter...”<sup>130</sup> I sin bedömning av huruvida kopparkoncentratet hade en icke förväntad farlighet tog domstolen även hänsyn till att det vid förlisningstidpunkten inte hade spelat någon roll för hur stuvningen utfördes om redaren antingen hade tagit kontakt med myndigheterna eller om han hade studerat hur andra redare hanterade den typen av laster då en sådan kontakt inte skulle ha lett till att han fått anledning att agera på annat sätt än vad han de facto gjorde.<sup>131</sup>

Domstolen ansåg därför att stuvningen av malmen med hänsyn till den kunskap som fanns vid förlisningstidpunkten var adekvat och att skeppet därför hade varit sjödueligt och att förlisningen därför berodde på sjöns faror vilket innebar att transportören var fri från ansvar.

Tönsberg-fallet illustrerar väl den grad av dold farlighet som ett visst gods måste besitta, för att operatören med framgång skall kunna hävda att han med hänsyn till de faror som han *trodde* att godset utgjorde inte rimligen kunde förväntats ha agera, på något annat sätt än det han gjorde.

Frågan om ansvar för lastägarna i samband med en transport av förväntat ”ofarligt gods” som senare visade sig ha inneboende farliga egenskaper prövades även i det amerikanska rättsfallet 291 F.3d 145 2002 A.M.C 1217 SENATOR LINIE & CO. KG a/k/a Senator Lines v. SUNWAY LINE INC. and Zen continental Co. I detta fall fattade en containertransport, av 300 tunnor ”thiourea dioxid” (TDO), eld under transporten. Elden skadade skeppet samt delar av annan last. Transportören stämde ”the shipper” (i engelsk och amerikansk rätt görs ingen åtskillnad mellan sender och shipper men i detta fall torde shipper syfta på avsändare och inte avlastare) och hävdade att de var strikt ansvarig enl. COGSA § 1304(6), då lasten enligt transportören borde ses som farlig. Avsändaren bestred detta och hävdade att han inte hade något strikt ansvar då han saknade kunskap om ämnet TDO:s inneboende farlighet.

Domstolen höll i sak med avsändaren och medgav att varken han eller transportören kände till eller borde ha känt till att TDO kunde självantända.<sup>132</sup> Domstolen ansåg samtidigt att risken som denna okunskap utgjorde för transporten, var avsändarens och inte transportörens.<sup>133</sup> Detta konstaterande innebar att de inte befriade avsändaren från hans strikta ansvar trots att han saknade kunskap om lastens farliga egenskaper.

Om man överför den amerikanska domstolens resonemang till svenska förhållande och SHT, medför det att uppdragsgivaren skulle anses ha ett strikt

---

<sup>130</sup> ND 1954.377 s 404

<sup>131</sup> ND 1954.377 s 404

<sup>132</sup> 291 F.3.d 145 vid fotnot 6f

<sup>133</sup> 291 F.3.d 145 vid fotnot 14 ff

ansvar i de fall där varken han eller terminaloperatören kände till godsets inneboende farliga egenskaper. Jämfört med resonemanget i Tönsbergsfallet torde denna slutsats dock vara något för långtgående och det är troligen inte så att uppdragsgivaren har ett äkta strikt ansvar för de okända egenskaperna. Detta har nu inte så stor betydelse, då det enligt §5 punkt e SHT är betydelselöst vilken typ av gods det rör sig om, utan det viktiga är att terminaloperatören varken kände till eller borde ha känt till de okända egenskaperna. Sett ur detta perspektiv hade en terminaloperatör som drabbades av samma händelser som Senator Lines, med framgång kunnat hävda att uppdragsgivaren var ersättningskyldig.

Att SHT § 5 punkt e fullt ut ålägger uppdragsgivaren ansvaret för dolda risker kan ur ett rättviseperspektiv framstå som orättvist, men om man sätter in detta i en kontrakts- och skadeståndsrättslig kontext framstår fördelningen som fullt normal. Enligt svensk rätt är principen dolda faror den att den person som är närmast farans ursprung bär risken för dolda faror.<sup>134</sup> I det här fallet är det alltså fullt naturligt att det är lastägaren som bär risken. Detta framstår också av praktiska och ekonomiska orsaker som den mest lämpliga lösningen då det är han som lättast kan undersöka huruvida godset utgör en dold fara.<sup>135</sup>

## 4.2 Vilka kostnader ersätts?

### 4.2.1 Ersättningsprinciper

I svensk kontraktsrätt är utgångspunkten vid ersättningsfrågor i kontraktsförhållanden att dessa skall avgöras av det avtal som parterna slutit. Det innebär att frågor som vilka skador som omfattas, hur stor ersättningen skall vara, samt huruvida en viss skada är preskriberad eller ej, skall avgöras av de tillämpliga reglerna i avtalet. Alla avtal reglerar dock inte ersättningsfrågorna och i de fallen är istället SkL tillämplig.<sup>136</sup>

#### 4.2.1.1 Ersättningsgilla kostnader enligt SHT

I SHT regleras ersättningsfrågorna av avtalet, vilket innebär att SkL inte är tillämplig. Att det finns en avtalsreglering innebär att frågan om vilka kostnader som är ersättningsgill avgörs av SHT. Vilka kostnader är då ersättningsgilla enl. SHT?

Av SHT § 5 1 st. in fine framgår det att uppdragsgivaren är skyldig att hålla operatören skadeslös för alla de kostnader och utgifter som eventuellt uppkommer vid en överträdelse utav någon av punkterna a-e i § 5 SHT. Detta är ett starkt uttryck som inkluderar ett brett spektrum av kostnader och det är

---

<sup>134</sup> Rodhe, lärobok i obligationsrätt s 110f

<sup>135</sup> Nordenson Ulf K, Channeling the liability, in Damage from goods s 96

<sup>136</sup> SkL 1:1, Hellner Johansson s 87

ingen tvekan om att han är skyldig att ersätta operatören för både de direkta skadekostnaderna samt de följdkostnader dessa skadetyper orsakat. Dessa kostnader är emellertid inte de enda kostnaderna som omfattas, utan pga. lydelsen i § 5 SHT kommer även de rena förmögenhetsskador som eventuellt har uppstått genom den skadevållande handlingen att omfattas av ersättningsskyldigheten. Det innebär att i fråga om de rena förmögenhetsskadorna skiljer sig SHT från SkL, såtillvida att SkL i normalfallet inte omfattar rena förmögenhetsskador.<sup>137</sup>

SkL ställer inte upp några hinder för att inkludera även kostnader för rena förmögenhetsskador i ett avtal mellan näringsidkare, jfr SkL § 1:1. Det är därför fullt möjligt att, som skett i SHT, avtala om ett per definition strängare ansvar som omfattar en ersättningsskyldighet även för rena förmögenhetsskador. Detta är något som regelbundet sker i kontraktsförhållanden mellan näringsidkare. Sammantaget innebär detta att SHT:s reglering av ansvarsfrågorna bygger på den allmänna principen om ersättning upp till det positiva kontraktsintresset men med den modifieringen att även rena förmögenhetsskador omfattas av ersättningsansvaret.

#### **4.2.1.2 Positiva kontraktsintresset<sup>138</sup>**

Vad är då principen om det positiva kontraktsintresset?

Principen om det positiva kontraktsintresset bygger på den skadeståndsrättsliga tesen om att den kontraktuella relationen parterna emellan består trots kontraktsbrottet. Det innebär när kontraktsbrottet är ett faktum har den skadelidande två val. Antingen kan han begära fullgörelse av avtalet, vilket i de fall som det här arbetet behandlar inte är möjligt, eller så kan han begära ersättning för de förluster kontraktsbrottet inneburit för honom. Syftet med ersättningen är alltså att den i de fall där naturaluppfyllelse inte längre är möjligt skall fungera reparativt. Det innebär att ersättningen därför skall motsvara samma summa som om avtalet hade fullföljts på ett korrekt sätt, dvs. ersättningen skall fungera som en substitution för det felaktigt uppfyllda avtalet.<sup>139</sup>

#### **4.2.3 Transporträttsliga begränsningsregler**

De transporträttsliga begränsningsreglerna är något som kan inverka menligt på terminaloperatörens möjlighet att få täckning för sina skador. I denna fråga är det dock viktigt att man skiljer på de sjö- och vägtransport relaterade skadekostnaderna, då rätten till ansvarsbegränsning för lastägaren endast existerar i situationer som har ett nära samband med sjötransporten. Vilka

---

<sup>137</sup> Hellner Johansson s 27 f

<sup>138</sup> Reglerna om ersättning upp till det positiva kontraktsintresset är huvudsakligen utformade för att passa en situation där det sker en trading av varor. De torde dock även kunna tillämpas här trots att det här är fråga om en tjänstesituation som inte omfattas av köplagen jr § 2 st. 2 in fine KöpL

<sup>139</sup> Hellner, Jan Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 210

dessa regler är samt vilken effekt de har på lastägarens ersättningsskyldighet tas emellertid inte upp i SHT. Denna tystnad från SHT:s sida spelar dock ingen roll då de sjörättsliga ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på ett skadeförhållande oavsett grunden för ansvarigheten, jfr SjöL 9:2 1 st.

För i SjöL 9:1 1st 2:a men. anges dock att även godsets avsändare omfattas av begränsningsreglerna. Det här är något som endast gäller i svensk och nordisk rätt, vilket beror på att dessa rättssystemets uppfattning till skillnad från IMO:s är att uttrycket ”the charterer of” förutom helbefraktarna även inbegriper styckegodsbefraktarna.<sup>140</sup> Denna skandinaviska tolkning av begränsningskonventionen medför att även lastägarens ersättningsskyldighet gentemot terminaloperatören omfattas av nionde kapitlet sjölagen, såtillvida att det nionde kapitlet sjölagen gäller alla typer av krav som uppfyller förutsättningarna i 9:2 SjöL. Den skandinaviska lösning är enligt min mening inte helt lyckad då det saknas en koppling mellan lastägarnas ansvarsförsäkringar och de maximala ersättningsbeloppen.

Enligt min mening medför den skandinaviska modellen att syftet med globalbegränsningsreglerna förfelas. Detta eftersom globalbegränsningsreglernas ursprungliga syfte var att ge redare och helbefraktare, en möjlighet att försäkra sig även mot s.k. katastrofskador.<sup>141</sup>

Jag nöjer mig med emellertid med detta konstaterande, dvs. att globalbegränsningsreglerna teoretiskt kan påverka operatörens och lastägarens förhållande och behandlar inte detta regelverks påverkan på terminalperioden mer ingående.<sup>142</sup>

#### **4.2.3.1 Begränsningsmöjligheter vid vägtransport samt händelser utan anknytning till sjöresan.**

För de övriga skadesituationerna under terminalperioden åtnjuter lastägaren inget skydd av de sjörättsliga begränsningsreglerna utan han är fullt ut ansvarig för de kostnader som terminaloperatören haft för skador från hans gods. Detta kan framstå som märkligt, framförallt i förhållande till vägtransportrelaterade situationer, men enligt CMR gäller uttryckligen ansvarsbegränsningen endast för den som är ”the carrier”.<sup>143</sup> Den ansvarsbegränsningen gäller dessutom endast i det interna förhållandet mellan transportören och avsändare. Inom vägtransporträtten finns det alltså inte någon motsvarighet till sjölagens bestämmelser om att även en styckegodsbefraktare skulle omfattas av begränsningsreglerna. Lastägaren saknar därför möjlighet att begränsa sitt ansvar i de situationerna.

---

<sup>140</sup> Prop. 1982/83:159 s 98f, Prop. 1993/94:195 s 206

<sup>141</sup> Wetterstein s 64

<sup>142</sup> För den läsare som är intresserad av en mer djupgående redogörelse för globalbegränsningarna rekommenderar jag, Blom Birgitta, Sjölagens bestämmelser om redaransvar.

<sup>143</sup> CMR art 23 p 3

#### 4.2.3.2 Andra ansvarfrihetsgrunder

SHT:s vida tillämpning i en mängd olika situationer medför att det förutom den ovan nämnda, egentligen endast finns en annan ansvarfrihetsgrund som helt fritar uppdragsgivaren från ansvar och det är den allmänna kontraktsprincipen om force majeure. Denna princip innebär att i vissa extrema situationer där skadorna vållas helt av händelser utom lastägarens kontroll kan han trots SHT:s lydelse, om att uppdragsgivaren är ersättningsskyldig för alla kostnader, vara fri från ansvar pga. de allmänna principerna om force majeure. Dessa principer har dock inte så stor betydelse då principen om force majeure enligt doktrinen skall tolkas restriktivt något som betyder att den sällan är tillämplig.<sup>144</sup>

En omständighet som emellertid skulle kunna medföra en partiell begränsning av uppdragsgivarens ansvar är om skadan beror på s.k. samverkande skadeorsaker. Med samverkande skadeorsaker menas i det här fallet att uppdragsgivarens och operatörens handlande gemensamt har lett fram till den uppkomna skadan. Om skadan beror på samverkande skadeorsaker är principen i svensk rätt att ansvaret för den uppkomna skadan fördelas mellan skadevållarna.<sup>145</sup> Fördelningen av ansvaret skall ske så att den på ett rättvist sätt speglar vardera partens vållande.<sup>146</sup> Denna fördelningsprincip medför att uppdragsgivarens ansvar indirekt begränsas då fördelningen av ansvaret påverkar den slutliga ersättningsskyldigheten och han kommer endast att vara ersättningsskyldig för sin del.

---

<sup>144</sup> Ramberg, Jan Köpavtal samt transportavtal och andra anslutande avtal s 45

<sup>145</sup> Hellner, Johansson s 218

<sup>146</sup> Hellner, Johansson s 218

# 5 Indirekt kontraktuella ansvarsregler

## 5.1 Introduktion

I det här kapitlet skall jag redogöra för ansvarsförhållandena i de fall där lastägaren endast har en indirekt ersättningsskyldighet mot terminaloperatören. Denna indirekta relation mellan lastägaren och terminaloperatören uppkommer både vid lastbils-, sjötransporter samt vid kombinationer av dessa. Jag redogör pga. detta för båda dessa kategoriers ansvar gentemot terminaloperatören. I det här kapitlet går jag även igenom om transportörerna som ersatt terminaloperatören har någon möjlighet att väcka en regresstalan mot lastägaren.

I denna kontraktskonstellation krävs det även, oavsett vilken typ av transportör man talar om, att man fastställer huruvida den transportören vid skadetillfället tagit kontroll över godset. Orsaken till detta är att det är först när transportören fått kontroll över godset som han på kontraktuella grunder är ansvarig gentemot terminaloperatören, jfr § 5 SHT.

Vid vilken tidpunkt kontrollen över godset skiftar från lastägaren till transportören eller vice versa framgår dock inte av SHT. Det betyder att man istället för att kunna avgöra den frågan får använda sig av de allmänna transporträttsliga regelverken, SjöL, CMR och VTL.

## 5.2 Sjötransportören

### 5.2.1 I vilka fall har, enligt sjölagen, transportören tagit kontroll över godset?

I de fall där terminalens uppdragsgivare är en sjötransportör torde sjölagen vara det lämpligaste instrumentet för att fastställa om kontrollen över godset skiftat.

När anses då godset enligt sjölagen vara under transportörens kontroll?

Enligt den, sedan år 1994, gällande s.k. ”warehouse-to-warehouse principen” anses vid en styckegodstransport kontrollen över godset skifta i det ögonblick som transportören tar godset under sin kontroll i avskeppningshamnen, jfr 13:24 SjöL. Han anses sedan ha kontrollen tills dess att han antingen lämnar ut det till mottagaren, till en myndighet, eller liknande tredje

man som enl. lag eller praxis skall hantera det i hamnen eller lagrar det på avsändarens risk i lossningshamnen jfr § 13:24 1 st. mom. 1-3.<sup>147</sup>

Det krävs alltså inte längre, till skillnad från vad som gällde tidigare, att godset fysiskt har förts ombord på skeppet för att ansvarperioden skall börja löpa utan ansvarperioden omfattar enligt gällande svensk rätt även den tid godset befinner sig under transportörens kontroll i terminalen. Detta innebär också, till skillnad från tidigare, att nuförtiden skall frågor om lastägarens eventuella ansvar gentemot transportören under terminalperioden, för de skador denne åsamkas av godset, bedömas utifrån de tvingande reglerna i, 13:40-41 SjöL.

Det uttryckliga införandet av ”warehouse-to-warehouse principen” kom också att signalera den definitiva brytningen med den tidigare rådande ”tackle-to-tackle principen”. Enligt den principen hade transportören haft en möjlighet att friskriva sig från ansvar för perioden innan lastning och efter lossning dvs. under terminalperioden.<sup>148</sup> Det betydde att om det fanns en friskrivning från transportörens sida skulle hans ansvar bedömas utifrån utomobligatoriska istället för inomobligatoriska principer.<sup>149</sup> Transportörernas friskrivningsmöjlighet påverkade naturligtvis också bedömningsgrunden för lastägarens ansvar såtillvida att den vid motsvarande tidpunkter skiftande mellan utom- och inomobligatoriska bedömningsgrunder.

Svensk rätts brytning med ”tackle-to-tackle principen” var dock inte så drastisk som man vid en första anblick kan tro då en gradvis uppmjukning av ”tackle-to-tackle principen” i praktiken redan genomförts i rättspraxis.<sup>150</sup> Förändringen av ”tackle-to-tackle principen” skedde genom att domstolarna gradvis utvidgade den tidsperiod som omfattades av de tvingande reglerna i SjöL. Denna gradvisa uppmjukning innebar att när den definitiva brytningen med tackle-to-tackle principen kom 1994, omfattades i praktiken redan terminalperioderna av transportörernas tvingande ansvar och förändringen i sak var alltså inte särdeles stor. Trots detta var förändringen av tackle-to-tackle principen, omdiskuterad då den enligt vissa bedömare, bl.a. Prof. Hugo Tiberg, var för influerad av Hamburg-reglerna och att den därmed innebar att Sverige inte längre uppfyllde sina åtaganden enligt HVR.<sup>151</sup>

Det första rättsfallet som bröt med tackle to tackle principen var ND 1950.527 SELMA THORDÉN. Det fallet kan också illustrera när godset anses vara under transportörens kontroll enl. 13:24 2 st.

---

<sup>147</sup> Lars Gorton Karnov 2000/01 s 2088

<sup>148</sup> Grönfors, Inledning till transporträtten s 64f

<sup>149</sup> Grönfors, Gorton s 152f

<sup>150</sup> Bull, Falkanger s 278f

<sup>151</sup> Den här förändringen var mycket omdiskuterad och kritiserades av bland andra Prof. Hugo Tiberg som ansåg att den var både onödig och i strid med Sveriges åtagande enl. Haag-konventionen. SvJT 1995 s 338 f



I fallet vilket huvudsakligen handlade om huruvida den felaktiga behandling som ett parti med linoleumrullar genomgått efter lossningen i Göteborgs hamn kunde, trots att skadan alltså skett efter lossningen, anses vara transportörens ansvar. Frågan var alltså dels om den friskrivning transportören gjort för perioden innan och efter tackle-to-tackle perioden var giltig, dels om lossningen hade skett under hans kontroll? HD kom i sin dom fram till att godset hade befunnit sig under transportörens kontroll då bortfraktarens uppgift vid lossningen inte enbart kunde inskränkas till att "... frigöra fartyget från lasten; bortfraktaren har även att med avseende å godset träffa sådana anstalter att ändamålet med transporten inte äventyras vid ilandförandet".<sup>152</sup> Detta innebar i sin tur att HD även ogiltigförklarade den friskrivning som transportören gjort.

Hur långt transportörens ansvar efter lossning sträckte sig preciserades av HD i ett senare rättsfall, Godown saken NDS 1956.178 SH BALI. Det fallet kan även användas för att illustrera hur transportörens vårdplikt kan upphöra enl. 13:24 2 st. 3 mom. SjöL.

Godown fallet rörde frågan om huruvida en last av tjärpapp som lossats på ett felaktigt sätt av en "public godown operatör" i Hongkongs hamn kunde anses vara transportörens fel. Ett public godown var ett företag som hade monopol på vissa typer av tjänster i Hongkongs hamn och transportören var därför tvingad att använda just det företaget. HD ansåg i det här fallet, till skillnad från utgången i SELMA THORDÉN, att transportören inte var ersättningsskyldig. Skillnaden berodde på att HD i Godownfallet ansåg att svaranden till skillnad, från hur situationen sett ut i SELMA THORDÉN fallet, hade saknat kontroll över hur stuveribolaget valde att utföra sina uppgifter. Stuveribolaget ansågs därför vara en självständig mellanman som transportören gentemot mottagaren inte svarade för. Detta faktum innebar att transportörens tvingande ansvar enligt Haag-reglerna<sup>153</sup> upphörde när mellanmannen övertog godset. Godset ansågs då i lagens mening som lossat även om lastägaren inte fått det under sin kontroll.

Tack vare dessa båda rättsfall var det redan vid lagändringen klarlagt att transportören hade ett ansvar för tiden efter lossningen. I HAUL TRADER ND 1990.423 OSLO fallet utsträcktes sedan transportörens ansvar till att under vissa omständigheter omfatta även perioden innan lastning.

HAUL TRADER rörde en transport av en generatorinduktor mellan Amsterdam och Dubai. Induktorn skadades när den MAFI-trailer som den lastats på välte. Trailern i fråga hade lastats av stuvorna, på order och efter instruktion av redarens agent, dagen innan skeppet ankom till Amsterdam. Instruktion visade sig dock ha varit direkt felaktig då den bl.a. angav att två induktorer med en sammanlagd vikt av 86 ton skall lastas på en trailer vars max

---

<sup>152</sup> ND 1950.527 (s 530)

<sup>153</sup> art 1e m.fl.

last var 80 ton! Instruktionerna och den därpå följande lastningen var därför den direkta orsaken till att skadan uppkom.<sup>154</sup>

Domstolen knöt sedan ansvarsfrågan till dessa instruktioner och ansåg att lastningen av trailern skett i skeppets intresse och att transportören därmed borde bära risken för den.

Fallet som utspelade sig innan SjöL 1994 hade trätt i kraft kan trots detta användas för att illustrera vad som avses med kontroll. I det här fallet ansågs faktumet, att agenten som instruerade stuvorna hur lastningen av trailern skulle gå till, agerade på skeppets uppdrag, tillräckligt för att kontrollen över godset skulle anses ha gått över på transportören.<sup>155</sup>

### **5.2.1.1 Vårdpliktens konsekvenser för ansvaret gentemot tredje man**

Av lagtexten och de tre fallen går det att dra slutsatsen att lastägarens ansvar gentemot transportören, enligt de allmänna skadeståndsprinciperna på avlämningsorten, upphör när godset överlämnats till transportören eller någon inom hans kontrollsfär. Lastägarens ansvar mot transportören skall därefter istället bedömas efter de sjörättsliga principerna i SjöL 13:40-41. Vice versa är transportören från samma tidpunkt ansvarig efter sjölagens regler om ansvar för skador på godset, jfr främst 13:25 SjöL. Implicit i de bestämmelserna ligger att transportören pga. transportlöftet har en vårdplikt för godset under den period det befinner sig under hans kontroll.<sup>156</sup> Från den tidpunkten han tar kontroll över godset är det transportören och inte lastägaren som, i första hand, är ansvarig mot terminaloperatören då det är han och operatören som har ett avtalsförhållande.

Om godset däremot inte anses vara i transportörens vård är det lastägaren och inte transportören som är ansvarig för de skador som godset vållar tredje man t.ex. en terminaloperatör.<sup>157</sup> Ansvaret för skadorna godset har vållat tredje man skall, då förutsatt att de saknar ett avtalsförhållande, bedömas utifrån skadeståndslagens regler och principer istället för de speciella skadereglererna i SHT §5 eller sjölagen 13:40-41.

---

<sup>154</sup> ND 1990.423 (s 424-26)

<sup>155</sup> ND 1990.423 (s 433)

<sup>156</sup> Grönfors, Allmän Transporträtt s 63 samt kapitel 11

<sup>157</sup> Prop. 1973:137 s 116-117

## 5.3 Lastägarens ansvar gentemot sjötransportören enligt 13:40-41 SjöL

### 5.3.1 Ansvaret för vanligt gods

Ansvaret för skador som transportören lidit orsakade av vanligt gods är reglerat av 13:40 SjöL. Principen där är att lastägaren är ansvarig för de skador som orsakas om han eller någon han svarar för har varit försumlig. Bevisbördan för att lastägaren har förfarit vårdslöst när han har hanterat godset är transportörens, och för att få ersättning måste transportören lyckas bevisa både, att lastägaren varit vårdslös, samt att det finns adekvat kausalitet mellan vårdslösheten och skadan.<sup>158</sup> Reglerna om lastägarnas ansvar enl. SjöL 13:40 omfattas också av indispositivetsprincipen i 13:4 SjöL vilket betyder att parterna, (läs transportören!), inte avtalsvägen kan sluta ett avtal om att lastägaren skall ha ett strängare ansvar än det culpaansvar lastägaren åläggs enl. 13:40 SjöL.<sup>159</sup> Syftet bakom den indispositiva regleringen av den här frågan är naturligtvis att förhindra transportörerna från att ”bakvägen” kringgå sitt relativt stränga ansvar enl. 13:25 SjöL t.ex. genom avtalet ålägga lastägarna ett strikt ansvar för de kostnader godset vållar eller genom att införa en benefit of insurance klausul som på ett otillbörligt sätt skulle gynna transportören.<sup>160</sup>

Vad som kännetecknar ett vårdslöst agerande från lastägarens sida enl. 13:40 SjöL avgörs i princip på samma sätt som när terminaloperatörerna drabbats av skador från godset. Det innebär att man för att avgöra vad som är vårdslöst agerande från en lastägare i första hand får jämföra lastägarens agerande i förhållande till vad som anges i kontraktet. I kontrakten som reglerar styckegodstransporter behandlas dock inte skador orsakade av vanligt gods.<sup>161</sup> I de fallen får man istället falla tillbaka på SjöL 13:40 och i likhet med skadetillfällena som inträffar i en utomkontraktuell situation undersöka om det finns någon offentlighetsstandard för hur lastägaren skall agera vid en transport av hans gods. I de flesta fall föreligger det en sådan standard och ansvarsfrågan får därför bedömas utifrån denna.<sup>162</sup> Ett exempel på tillämpningen av en sådan standard finns i ND 1996.164 ANTHONY RAINBOW fallet.

ANTHONY RAINBOW fallet handlade om huruvida transportören var ersättningsskyldig för den manko som uppkommit när delar av godset (timmer i buntar transporterat på däck) sköljdes överbord i hårt väder under en transport mellan Kanada och Frankrike. Det är emellertid inte själva ansvarsfrågan som är intressant för den här uppsatsen utan det är istället frågan om vilket material Danske Højsteret (DH) använde sig av när de bedömde an

---

<sup>158</sup> Grönfors, Gorton s 113

<sup>159</sup> Prop. 1993/94:195 s 249

<sup>160</sup> Grönfors, Gorton s 324

<sup>161</sup> Conline bill of lading.

<sup>162</sup> Se ovan kapitel 4

svarsfrågan. I ANTHONY RAINBOW fallet utgick DH vid sin bedömning av huruvida transportören varit culpös eller inte ifrån IMO:s Code of safe practice for ships carrying timber on deck. DH:s bruk av IMO:s regelverk illustrerar därmed väl den betydelse som domstolarna tillmäter olika internationella standarder när de avgör om en person varit culpös eller ej. Detta fall, ANTHONY RAINBOW, ger därmed en klar indikation på den betydelse som sådana på förhand fastlagda normer har vid bedömningen av ansvarsfrågan.

Saknar området en offentlig standard får man istället se vad eventuella privata regleringar eller handelsbruk föreskriver som ett korrekt agerande. Skulle mot förmodan området även sakna dessa typer av regler får man i sista hand göra en jämförelse baserad på principen om bonus pater familias. Vid en jämförelse mot en bonus pater familias i kontraktsförhållande är det dock inte en jämförelse mot hur vem som helst hade agerat utan den aktuella lastägarens agerande skall jämföras med hur en annan professionell lastägare hade agerat i samma situation.<sup>163</sup>

### 5.3.2 13:41 Sjöl Farligt gods

Uppbyggnaden av lastägarens ansvar vid transporter av farligt gods skiljer sig något från hur samma fråga reglerats avseende vanligt gods. Den största skillnaden mellan de två regelverken är att under vissa omständigheter kan lastägaren i ett fall som rör farligt gods åläggas ett strikt ansvar. Det strikta ansvaret är dock inte strikt i ordets rätta bemärkelse utan det kan undvikas om avsändaren uppfyller den informationsplikt han har enl. 13:41 1 st. Sjöl. Den informationsplikten bygger i sin tur på reglerna i 13:7-8 Sjöl som föreskriver att det är avsändaren som är ansvarig för att farligt gods märks på ett korrekt sätt samt att transportören i god tid informeras om vad det är för gods han skall transportera.<sup>164</sup> Till reglerna i 13:7-8 Sjöl finns dock ingen separat ansvarsregel knuten, utan brister i informationen enl. de reglerna faller in under ansvarsreglerna i 13:40-41 Sjöl.<sup>165</sup>

Informationsplikten om vad godset innehåller är dock inte något som specifikt existerar endast vid transport av farligt gods. Utan även när det rör sig om vanligt gods som transporteras under ett konossement eller ett sjöfraktbrev har avsändaren en plikt att upplysa transportören om vad godset innehåller, jfr 13:46 & 13:59 Sjöl.

#### 5.3.2.1 Informationspliktens påverkan på ansvaret

Uppfyller avsändaren informationsplikten förändras inte ansvarsgrunden jämfört med vanligt gods, utan ansvarsfrågan avgörs utifrån samma princip som i 13:40 Sjöl. Detta innebär att lastägarens ansvar för skador från godset

---

<sup>163</sup> Rodhe, obligationsrätt s 314f

<sup>164</sup> Kleis s 132f

<sup>165</sup> Kleis s 132f

i de fall där informationsplikten är uppfylld kommer, trots att det rör sig om farligt gods, avgöras utifrån en culpa bedömning där transportören måste visa att skadan beror på vårdslöshet från antingen lastägaren själv eller någon lastägaren svarar för.<sup>166</sup>

Missköter lastägaren däremot sin informationsplikt om vad godset innehåller samt vad det utgör för fara förändras förutsättningarna för hans ansvar och det transformeras från ett culpa ansvar till ett strikt ansvar, jfr 13:41 1st SjöL.<sup>167</sup> Detta betyder att transportören, för att vara ersättningsberättigad i de här fallen, endast behöver visa att godset var farligt, samt att han inte erhållit någon information om att så var fallet.

Transportören kan dock inte åberopa det strikta ansvaret i SjöL 13:41 om han på något annat sätt än direkt ifrån lastägaren har fått vetskap om vad godset innehåller. För om transportören har vetskap om vad godset faktiskt innehåller krävs det att han agerar som den professionella aktör han är, dvs. att han behandlar godset på ett korrekt vis.<sup>168</sup> Innebär detta ”korrekta” agerande att han ådras högre kostnader än vad han skulle ha haft om det endast varit vanligt gods så är han ersättningsberättigad för de extra kostnader hans ”korrekta” agerande har inneburit för honom.

### 5.3.3 Ersättningsens omfattning

Vid en fastställd skada är lastägaren, oavsett om det rör sig om vanligt eller farligt gods, ersättningsskyldig gentemot sjötransportören för både direkta och indirekta kostnader. Att båda dessa områden omfattas följer antingen av de avtal som reglerar förhållandet mellan parterna,<sup>169</sup> eller av de allmänna reglerna som reglerar ersättning för kontraktsbrott i inomobligatoriska förhållanden.<sup>170</sup>

Att båda dessa skadetyper skall omfattas av en eventuell ersättning framgick tidigare direkt av den gamla sjölagen, jfr SjöL 1893 § 97 2 st. ”*Har lättantändligt, explosivt eller eljest farligt styckegods inlastats utan att befraftaren hade kännedom om dess beskaffenhet, är befraftaren ansvarig för skada och utgifter som direkt eller indirekt beror av att godset inlastats, även om fel eller försummelse inte föreligger.*”

Trots att § 97 2 st. SjöL 1893 numera är upphävd har den inte helt förlorat sin betydelse då det, enligt motiven till den nya sjölagen, endast var lydelsen och språket och inte innebörden av § 97 SjöL 1893 som skulle förändras vid införandet av den nya sjölagen.<sup>171</sup>

<sup>166</sup> Honka, Hannu Shipper liability for damage from goods s 157

<sup>167</sup> Tiberg, Hugo in Damage from goods ed Grönfors Kurt s 18

<sup>168</sup> Kleis s 173

<sup>169</sup> Se t.ex. Combidoc art 17-19

<sup>170</sup> För en redogörelse av dessa se ovan

<sup>171</sup> Prop. 1993/94:195 s 250

I dag återfinns det viktigaste stödet för att både direkta och indirekta kostnader skall inkluderas i ersättningen, i likhet med vad som är fallet för vanligt gods, främst i de allmänna kontraktsreglerna. I dessa följer det av principen om det positiva kontraktsintresset att både direkta och indirekta kostnader skall inkluderas vid beräkningen av ersättningens storlek.<sup>172</sup> Av den principen går det också att dra slutsatsen att lastägaren är skyldig att betala för de tjänster som operatören utfört, även om godset som vållat skadan inte längre finns i behåll och tjänsten därför saknar värde för honom. Skulle sedan, mot förmodan, denna betalning räcka till för att täcka de uppkomna skadekostnaderna utgår ingen ytterligare ersättning.

## 5.4 Sjötransportörens ansvar mot terminaloperatören

I relationen till terminaloperatören överensstämmer sjötransportörens ansvar i huvudsak med lastägarens. Detta beror på att SHT:s ansvarsregler inte bygger på en kategorisering av parterna, eftersom alla uppdragstagare lyder under samma ansvarsregel, jfr § 5 SHT. Att alla parter är jämställda när de är uppdragsgivare innebär att oavsett vem som är uppdragsgivare så har den personen en plikt att tillse att godset lever upp till den standard som är aktuell på den geografiska plats där skadan inträffar. Detta innebär att det jag sagt ovan i kapitel fyra om lastägarens ansvar som uppdragsgivare även gäller i relationen mellan operatören och transportören. Huvudregeln om ett överensstämmande ansvar är inte absolut utan den är behäftad med vissa undantag. Dessa undantag är av både rättslig och praktisk natur.

Exempel på en praktisk skillnad är att det är troligare att hanteringsskadorna, jfr § 5 SHT punkt c, vållas av transportören än av lastägaren då det är transportören och inte lastägaren som sköter den fysiska hanteringen av godset under transporten.

En rättslig skillnad är att transportören kan vara fri från ansvar om han visar att en skada som faller in under denna punkt beror en vårdslös inre stuvning av transportbehållaren samt att den är utförd av någon som han inte svarar för, dvs. lastägaren, jfr SHT § 5 punkt d. Detta undantag har dock en begränsad räckvidd då transportörerna har ett kontrollansvar enl. 13:6 SjöL.

Kontrollansvaret i SjöL 13:6 ålägger transportören att i normalfallet göra en ytlig besiktning av surringar och dyl. I normalfallet är inte kontrollansvaret särskilt omfattande. Det utökas emellertid i de fall där transportören tidigare har haft problem med hur en viss lastägare lastat sina lastbärare. I dessa fall krävs det att en transportör öppnar låsta containrar och liknande. Jfr ND 1977.1 TOR MERCIA.<sup>173</sup> Om han inte uppfyller detta kontrollansvar har

---

<sup>172</sup> Hellner, Jan Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 210ff

<sup>173</sup> Kleis s 132

han misskött transporten och är därigenom ansvarig för de skador som operatören eventuellt åsamkas.

En annan skillnad mellan de två kategorierna är att transportörernas ansvar, till skillnad från lastägarnas, i normalfallet kommer att täckas av hans P&I försäkring.<sup>174</sup> Att det är P&I försäkringen och inte kaskoförsäkringen som huvudsakligen täcker ansvaret för de skador som transportören orsakar terminaloperatören i samband med lossning och lastning slogs bl.a. fast i fallet ND 1976.263.

Att transportören hela tiden kan tillskapa sig själv ett försäkringsskydd innebär att han generellt sett hamnar i en bättre ekonomisk position än lastägaren. För tack vare försäkringsskyddet kommer inte transportören personligen att bära hela kostnaden för de skador som uppkommit, utan kostnaderna fördelas på hela försäkringskollektivet.<sup>175</sup>

#### **5.4.1 Begränsningsreglernas påverkan på sjötransportörens ersättningskyldighet**

En annan skillnad mellan de två kategorierna är att transportören, i betydligt fler fall än lastägaren, kommer att kunna begränsa sitt ansvar enl. nionde kapitlet SjöL, vilket beror på att i hans fall kommer betydligt fler skadesituationer ha en anknytning till skeppets drift än vad som är fallet med styckegodsavsändaren och det är i just dessa situationer som 9:2 SjöL skall tillämpas.<sup>176</sup> Det betyder att om de skador som har uppstått är omfattande kommer terminaloperatören i den här relationen att i fler fall drabbas av en reducerad ersättning än vad som är fallet när han har en direkt relation till lastägaren.

ND 1984. 129 TØNSNES handlade om huruvida en trål som släpades efter en fiskebåt och orsakade skada, skulle anses ha ett såpass *omedelbart samband* med driften av skeppet att ansvarsbegränsning enl. 9:2 punkt 1 skulle medges. Domstolen bedömde att den hade det och tillät redaren att begränsa sitt ansvar.

Detta fall är dock speciellt och det är svårt att dra några generella slutsatser av det. Den slutsats man kan dra är dock att det krävs ett nära samband mellan skadan och driften. Detta talar emot de spekulationer som förekommit i svensk doktrin om att begreppet skall tolkas extensivt.

---

<sup>174</sup> Gards P&I försäkring klausul 34 och 37

<sup>175</sup> Stang Lund, Haakon i lov, dom og bok festschrift till Sjur Braekhus s 341f

<sup>176</sup> Bull, Falkanger Innføring i sjörätt s 162f

## 5.5 Vägtransport

### 5.5.1 Introduktion

Jag har ovan angett hur lastägarens ansvar för skador från godset är uppbyggt i förhållande till sjötransportören samt hur detta förändras beroende på vilken typ av gods det rör sig om. Jag kommer nu att på samma sätt redogöra för lastägarens ansvar gentemot landsvägstransportörerna, samt transportörens ansvar kontra terminaloperatören. Jag behandlar i samband med detta både CMR:s och VTL:s regler, då båda dessa lagar är relevanta för den här uppsatsen.

### 5.5.2 CMR

#### 5.5.2.1 Ansvarperiod

I svensk vägtransporträtt har, som nämnts ovan, CMR konventionen genom inkorporation gjorts direkt tillämplig på internationella godstransporter. I CMR artikel 17.1 anges att transportörens ansvar omfattar perioden mellan godsets avlämnande på lastningsorten tills dess att det utlämnas på lossningsorten. När är då godset att anse som avlämnat? Räcker det med att transportören har kontroll över det i likhet med sjölagen eller måste han fysiskt ha det i sin besittning? Enligt norsk rätt vilken, till skillnad från svensk rätt inte har inkorporerat CMR utan istället transformerat den,<sup>177</sup> anges det i § 27 1 st. veifraktloven att transportörens ansvarsperiod sträcker sig ”fra overtakelsen til utleveringen”.<sup>178</sup> Detta tolkas av Professor Bull som att huvudregeln är att godset fysiskt måste ha överlämnats till transportören för att hans ansvar skall bedömas enligt CMR.<sup>179</sup>

E contrario innebär det att lastägarens ansvar inte bedöms efter CMR:s principer innan godset fysiskt traderats mellan de två kontrahenterna. Bull lägger dock till att denna tidpunkt kan förändras av överenskommelser i kontraktet eller annan sedvänja mellan parterna.<sup>180</sup>

Bull anser dock att ett förhållande som modifierar huvudregeln är om godset befinner sig i en terminal när övertagandet sker. I de fallen anses godset befinna sig i transportörens varutäckt från den tidpunkt han får den juridiska kontrollen över godset oavsett om han fysiskt har lastat godset på ett eget fordon.<sup>181</sup> Att terminalområden, enligt Bull, undantas från huvudregeln in

---

<sup>177</sup> Att Sverige och Norge i det här fallet har valt olika sätt för att göra CMR till en del av det egna rättssystemet skall enligt Bull i realiteten inte ha någon praktiskt betydelse, utan praxis och doktrin från de andra nordiska länderna är ändå en användbar rättskälla. Innföring i veifrakttret s 30

<sup>178</sup> § 27 1 stycket Veifraktloven 20 desember 1974 nr. 68

<sup>179</sup> Bull s 65

<sup>180</sup> Bull s 65f

<sup>181</sup> Bull s 66



nebar att övertagandetidpunkten inom landsvägstransporträtten, i fall som rör terminalperioder, i likhet med sjötransporträtten bedöms utifrån principen om vem som anses ha kontroll över godset.

Bulls uppfattning om att transportören under terminalperioderna skall ses som ansvarig för det gods som befinner sig under hans kontroll trots att inget fysiskt övertagande har skett, delas av Dr juris Malcom A Clarke. Clarke anser att CMR art 17.1, vilken kan jämföras med § 27 1 st. veifraktloven, ålägger transportören ett ansvar utifrån antingen den tidpunkt det fysiska övertagandet av godset skedde eller, om tidpunkterna inte sammanfaller, den tidpunkt han fick kontroll över godset.<sup>182</sup>

Sammanfattningsvis kan därför vägtransportörens ansvarsperiod, i likhet med sjötransportörens ansvarsperiod, enligt 13:24 SjöL, anses omfatta både tiden innan och efter transportens utförande förutsatt att det är transportören som har kontrollen över godset. Att transportörens ansvarsperiod mellan de två transportsätten överensstämmer med varandra påpekas även uttryckligen av Clarke ”*What is true of the carrier of the sea is no less true of the carrier by road*”.<sup>183</sup>

Att ansvarsperioden inom CMR för terminalperioderna är baserad på kontrollprincipen och omfattar en längre tid än bara själva transporten medför också att även andra uppgifter, såsom lagring, kan falla inom den tidsperiod där transportören kan anses ha ansvaret. Det innebär att i de fallen är det transportören som har ett intresse av att ingå ett avtal med terminaloperatören vilket innebär att det är transportören och inte lastägaren som är ansvarig för de skador godset vållar terminaloperatören.<sup>184</sup>

För lastägaren innebär det ovanstående att under den tidsperiod som anges i art 17.1 CMR dvs. från det att transportören får den kontroll över godset. Ansvarar transportören, för de skador som orsakas av hans gods, enligt de stadganden och normer som anges i CMR, (CMR:s art 7, 10, 22). Dessa stadgande ersätter under denna tidsperiod de nationella skadeståndsreglerna.<sup>185</sup> För transportören gäller naturligtvis det motsatta dvs. under denna period är transportörens enda möjlighet att undgå ett ansvar för skador på godset att han kan exculpera sig enl. någon av CMR:s artiklar, (CMR art 17-18).

Under den tidsperiod i terminalen när transportören har vårdplikten, förändras lastägarens ansvar mot terminaloperatören och skall, då de saknar en direkt kontraktuell relation, bedömas utifrån de allmänna skadeståndsreglerna i skadeståndslagen.<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Clarke, s CMR s 113f

<sup>183</sup> Clarke, s 297

<sup>184</sup> Clarke, s 296

<sup>185</sup> För en genomgång av ansvaret enligt dessa bestämmelser se nedan i kapitel 4

<sup>186</sup> Bull s 51

## 5.5.3 VTL

### 5.5.3.1 Vårdplikt

Transportörens ansvarighetsperiod vid nationella transporter sträcker sig från det att han mottar godset till dess att det lämnas ut (se VTL § 27 1 st.). Lydelsen ligger nära den som återfinns i CMR art 17.1 och transportörens ansvarighetsperiod liknar mycket den som finns i CMR art 17.1. Att vårdperioden enligt VTL överensstämmer med CMR:s styrks också av det faktum att det i förarbetena anges att den skall bedömas efter samma principer som i CMR.<sup>187</sup>

Detta innebär att, oavsett om bedömningen sker utifrån CMR eller VTL, anses transportören ha godset i sin varutäckt och vara ansvarig gentemot transportkunden enligt de transporträttsliga reglerna i och med att han får kontrollen över godset. Vid den tidpunkten förändras även bedömningen av lastägarens ansvar gentemot transportören från att vara ett utomkontraktuellt skadeståndsrättsligt ansvar till ett inomkontraktuellt transportansvar.

## 5.5.4 Lastägarens ansvar gentemot vägtransportören

### 5.5.4.1 CMR

CMR:s ansvarsregler är i likhet med sjölagens främst inriktade på den upplysningsplikt avsändaren har i förhållande till de uppgifter som tas in i konnossementet, jfr CMR art 7. Ansvaret enligt den artikeln är dock inte det som är mest relevant för den här uppsatsen då jag valt att behandla de sakskador som vållas av godset.

I CMR är den enda typen av skador från godset som regleras direkt i lagen de skador som beror på att godset varit bristfälligt förpackat, jfr art 10 CMR. Ansvaret för skador beroende på felaktig förpackning är strikt. Detta ansvar skiljer sig alltså från den sjörättsliga regleringen där avsändaren endast har ett culpa ansvar. Det strikta ansvaret enl. CMR anses även omfatta de fall där transportören har drabbats av regresskrav som har sin grund i brister i förpackningen av godset.<sup>188</sup>

Av det jag tagit upp ovan kan man dra slutsatsen att de enda skador som omfattas av en tvingande reglering i CMR är de som tas upp i art 10 i CMR. Det betyder att CMR, till skillnad från SjöL, saknar en generell reglering av lastägarens ansvar vid skador från godset och därmed regleras frågan om lastägarens ansvar för skador från godset främst av de avtal som styr parternas förhållande.<sup>189</sup>

---

<sup>187</sup> Prop. 1974:33 s 24, 49

<sup>188</sup> Prop. 1968:132 s 32

<sup>189</sup>T.ex. Combidoc Bill of Lading eller FIATA Bill of lading

Att ansvarsfrågan går att reglera avtalsvägen i CMR men inte i SjöL beror på att CMR endast reglerar skador orsakade av felaktiga förpackningar eller brister i upplysningsplikten. Det innebär att det för övriga skadetyper råder, till skillnad från situationen inom sjötransporträtten, avtalsfrihet för parterna att lösa ansvarsfrågan på det sätt de finner mest lämpligt. Hade CMR inte lämnat den här delen av ansvarsfrågan oreglerad, hade det inte varit möjligt för parterna att avvika från CMR:s regler, då dessa är indispositiva för både transportörerna och varuägarna, jfr CMR art 41.<sup>190</sup>

I avtalen har frågan om skador från godset reglerats på i stort sätt samma vis som i SHT, dvs. att avsändaren görs ansvarig för de skador som uppkommer om han inte har informerat om godset, om det har oväntade skadebringande orsaker, om det har stuvats på ett felaktigt sätt, e.d. jfr NSAB 2000 § 28 och FBL art 17, 24. Detta innebär att man likhet med bedömningen av ansvarsfrågan i SHT även i dessa fall får göra en objektivifierad culpabedömning där man jämför lastägarens agerande i det aktuella fallet i förhållande till det regelverk eller branschpraxis som avgör hur t.ex. gods skall stuvras.

Det ovanstående gäller dock endast för skador från vanligt gods då CMR i art 22, i likhet med SjöL, valt att särreglera ansvaret för skador från farligt gods.<sup>191</sup> CMR:s lösning av ansvarsfrågan för farligt gods har lösts på samma sätt i CMR som för sjötransporter, dvs. i första hand åläggs avsändaren en upplysningsplikt och om han inte uppfyller den så är han strikt ansvarig för de skador godset orsakar.<sup>192</sup> Den här lösningen har även transporterats vidare till de avtal om reglerar internationella landsvägstransporter och även i dessa åläggs den lastägare som inte uppfyller sin upplysningsplikt ett strikt ansvar.<sup>193</sup>

#### 5.5.4.2 VTL

VTL:s regler om ansvar för lastägaren ligger nära CMR:s såtillvida att även enl. VTL så har lastägaren ett strikt ansvar i de fall skadan beror på undermåliga förpackningar eller underlåtelse att upplysa transportören huruvida godset är farligt eller inte, jfr VTL § 14-15. VTL:s regler är även i likhet med CMR tvingande för transportörerna, men de skiljer sig från CMR såtillvida att de kan frångås om det medför att lastägaren hamnar i en bättre position än vad lagen tillförsäkrat honom.<sup>194</sup>

---

<sup>190</sup> Prop. 1968:132 s 59

<sup>191</sup> Tiberg, Hugo in *Damage from goods* (ed) Grönfors Kurt s 15

<sup>192</sup> Prop. 1968:132 s 45 f

<sup>193</sup> FBL art 22(2)

<sup>194</sup> Tullberg, Ihre s 62

## 5.5.5 Vägtransportörens ansvar mot terminaloperatören

Då sättet att fastställa huruvida vägtransportören är ansvarig mot terminaloperatören eller ej, sker på samma sätt som om det är en sjötransportör eller en lastägare hänvisar jag läsaren till det jag anført ovan i kapitel 4 samt kapitel 5.4. Jag vill dock uppmärksamma läsaren på att de kostnader som landsvägstransportören eventuellt träffas av, i likhet med sjötransportören, inte kommer att drabba honom fullt ut, då kostnaderna antingen täcks av den allmänna trafikförsäkringen eller av hans ansvarsförsäkring.<sup>195</sup> Kostnaderna för den enskilda skadan kommer därmed att pulveriseras på hela transportörskollektivet, vilket betyder att den enskilda transportören har ett bättre försäkringsskydd än vad den enskilde lastägaren har i motsvarande situation.

## 5.5.6 Begränsningsmöjligheter

Den enda parten som i en landsvägstransportsituation kan begränsa sitt ansvar är transportören, jfr CMR art 23-29. Han kan dock endast göra en sådan begränsning gällande mot sin motpart, lastägaren, då CMR saknar en reglering liknade globalbegränsningsreglerna i sjölagens nionde kapitel.<sup>196</sup> I förhållandet dem emellan spelar det dock ingen roll om kravet grundas på kontraktet eller på SkL jfr CMR art 28.<sup>197</sup> Det innebär att i parternas förhållande till terminaloperatören är det ingen av dem som har någon begränsningsrätt och terminaloperatören kan därför räkna med att få full ersättning oavsett vem av dem han vänder sig mot.

## 5.6 Regress

### 5.6.1 Generella principer om regress i svensk rätt

I den indirekta relationen är en av de viktigaste frågorna den om huruvida transportören eller hans försäkringsgivare har någon regressrätt gentemot lastägaren för de skador hans gods har vållat under terminalperioden. Vid besvarandet av den här frågan tillämpar jag den mall som Prof. Knut Rodhe har använt sig av i sin bok *Obligationsrätt*. Enligt Rodhes mall betecknas transportören vid behandlingen av regressfrågan som gäldenär och terminaloperatören borgenär. Den här indelningen följer av att i en påföljdssituation anses den part som träffas av påföljden som gäldenär medan den part som gör påföljden gällande är borgenär.<sup>198</sup> Vad avser övriga personer som t.ex.

---

<sup>195</sup> se t.ex. länsförsäkringars Åkeriförsäkring 002-07-01, V:048 och ÅFM3 s 16 avsnitt 11.1 mom. b. Samt Gards P & I försäkring klausul 34, 37 och 38.

<sup>196</sup> Waldersten, s 80

<sup>197</sup> Prop. 1968:132 s 28

<sup>198</sup> Rodhe, *Obligationsrätt* s 16

lastägaren vilka inte är parter till avtalet betecknas dessa enligt Rodhe som tredje män.<sup>199</sup>

När dessa roller väl är fastslagna, anger Rodhe att huvudregeln vid en inomkontraktuell relation är att gäldenären (transportören) har en direkt regressrätt mot tredje man för de kostnader han tvingats ersätta hos borgenären (terminaloperatören) om dessa beror på tredje mans icke-uppfyllelse utav de garantiförpliktelser som finns mellan honom och gäldenären.<sup>200</sup>

Vad är då en garantiförpliktelse?

Enligt Rodhe finns det inget fullständigt svar på den frågan utan en garantiförpliktelse utgörs av något som tredje man i sitt avtal med gäldenären har åtagit sig att uppfylla.<sup>201</sup> I det här fallet är t.ex. lastägarens åtagande att leverera korrekt förpackat gods en garantiförpliktelse.

Denna generella huvudregel kan dock inte tillämpas fullt ut inom transporträtten då regeln kommer att inskränkas av antingen det tvingande regelverk som påverkar parternas avtalsrelation eller av det faktum att regresskravet ofta framställs av transportörens P&I försäkringsgivare. Detta betyder i sin tur att det inom transporträtten inte går att säga att det finns en generell regressrätt som sådan, utan möjligheten till regress är beroende av både transportsätt, vilken typ av avtal det rör sig om, samt hur försäkringsfrågan ser ut i det enskilda fallet. Det krävs alltså att man frågar sig själv vilken typ av transport det rör sig om, är det t.ex. en sjö- eller vägtransport? Rör det sig om en styckegodstransport eller är det ett charteravtal? I min uppsats som handlar om styckegodskundens ansvar kommer jag dock endast att redogöra för hur regressfrågan har lösts i styckegodsrelationen.

### 5.6.1.1 Sjötransportörens regressrätt vid styckegodstransporter

Den omständighet som främst kommer att begränsa sjötransportörens möjligheter att kräva regress från lastägaren är att det trettonde kapitlet sjölagen i många fall är indispositivt, jfr 13:4 SjöL. Denna indispositivitet omfattar bl.a. 13:40-41 SjöL och de principer som fastslås där, anses tvingande även i regressituationer, vilket beror på att det annars vore möjligt för transportörerna att kringgå de tvingande reglerna.<sup>202</sup> Indispositiviteten får betydelse för regressfrågan såtillvida att den omöjliggör för parterna att i ett avtal om styckegodstransport avtala om ett strängare ansvar i regressomgången, än vad lastägaren har i den direkta relationen. Det här har i sin tur lett till att

---

<sup>199</sup> Rodhe, Obligationsrätt s 289

<sup>200</sup> Rodhe, Obligationsrätt s 289

<sup>201</sup> Rodhe, Obligationsrätt s 2

<sup>202</sup> Honka s 153

frågan om huruvida transportören är regressberättigad eller ej har utelämnats i avtalen. Istället ses indirekt skador som vilken som helst skada orsakade av godset, dvs. för att vinna framgång med en regresstalan är transportören tvungen att visa att kostnaden beror på att lastägaren har agerat vårdslöst jfr SjöL 13:40.<sup>203</sup>

En annan viktig fråga vid sjötransporter är den om vilka kostnader som kan transporteras vidare till lastägaren? I SHT anges det att uppdragsgivarens ansvar omfattar alla typer av skador dvs. även rena förmögenhetsskador. Det är dock inte självklart att transportören kan transportera den typen av kostnader till lastägaren, då uttryckligt stöd för detta saknas i både 13:40 SjöL och i Conlinebill. Inte heller av propositionen till sjölagen framgår det mer exakt vilka typer av skador lastägaren ansvarar för.<sup>204</sup> Enligt prof. Hannu Honka vore det emellertid orimligt om 13:40 SjöL endast omfattade sakskadorna. Bestämmelsen skall därför enligt honom tolkas som att den även omfattar rena förmögenhetsskador, förutsatt att dessa har ett adekvat samband med skadan.<sup>205</sup> Denna extensiva tolkning av 13:40 SjöL har även den effekten att avsaknaden av ett uttrycklig regressgrund i Conlinebill förlorar sin betydelse såtillvida att avtalet inte reglerar hela förhållandet mellan avsändaren (lastägaren) och transportören.

### 5.6.1.2 Vägtransportörens regressrätt

Inom vägtransporträtten omgärdas, till skillnad från sjörätten, inte regressfrågan av några indispositiva regler. Det betyder att frågan om huruvida transportören är berättigad till regress från styckegodsavsändaren eller inte, har kunnat lösas avtalsvägen, se t.ex. NSAB § 28 in fine och FBL/Combidoc art 17, 22 och 24. I samtliga dessa avtal ges transportören en regressrätt för de kostnader som godset vållar honom. Orsaken till den här skillnaden mellan väg- och sjötransporträtten är att CMR och VTL, till skillnad från SjöL, inte är uttömmande i sin reglering av styckegodsavsändarens ansvar för fysiska skador från godset.<sup>206</sup> Det betyder att frågor om ansvaret för de fysiska skadorna från godset och dess följdverkningar i relativt stor utsträckning är dispositiva och kan lösas på det sätt som parterna finner lämpligt.<sup>207</sup>

### 5.6.1.3 Försäkringsgivare

En annan situation som är frekvent förekommande inom transporträtten, är den där det inte är transportören utan transportörens ansvarsförsäkringsgivare som kräver regress för sina utgifter av lastägaren. I de här fallen är huvudregeln att en regressmöjlighet finns, även om det enl. Hellner inte är helt självklart att ansvarsförsäkringsgivaren har en sådan möjlighet, jfr FAL §

---

<sup>203</sup> Honka s 153

<sup>204</sup> Prop. 1993/94:195 s 249

<sup>205</sup> Honka s 160

<sup>206</sup> Gomard Bernhard, Skovby Lise Vejtransport af farligt gods s 95

<sup>207</sup> Prop.1968:132 s 32, Prop.1974:33 s 81

25.<sup>208</sup> Försäkringsgivarens regressrätt är dock i jämförelse med den direkta regress situationen mer begränsad då den i fall som rör transport av vanligt gods begränsas av § 25 FAL. Begränsningen innebär att regress endast medges om det föreligger grov vårdslöshet på lastägarens sida.

#### 5.6.1.4 Samverkande skadeorsaker

Regressreglerna är inte bara viktiga ur den synvinkeln att de öppnar en möjlighet för en icke-skadevällande transportör att söka ersättning från sin uppdragsgivare. De är även viktiga ur perspektivet, att det är först i regressrundan som det är möjligt att ta hänsyn till samverkande skadeorsaker på uppdragsgivarens sida, vilka gemensamt lett fram till skadan som orsakats av terminaloperatören. Detta beror på att enl. SHT § 5 är det enbart uppdragsgivaren som på inomkontraktuella grunder kan göras ersättningsskyldig, vilket betyder att när skadesituationen bedöms enl. SHT § 5 kan skiljenämnden, jfr SHT § 9, inte ta någon hänsyn till om det finns någon annan som tillsammans med uppdragsgivaren borde hållas ansvarig. Frågor om dessa s.k. samverkande skadeorsaker får istället lösas på så sätt att den uppdragsgivare som inte fullt ut är skyldig till skadan väcker en regressstalan mot sin uppdragsgivare avseende den del av ersättningsbeloppet som han anser sig orättmätigt ha ersatt.<sup>209</sup> Lösning på problemet med samverkande skadeorsaker är dock speciell för terminalrätten såtillvida att den saknas inom både sjö- och vägtransporträtten. Inom dessa två områden sker istället ansvarsfördelningen mellan lastägaren och transportören i det första skedet dvs., vid fastställandet av ansvarsfrågan.<sup>210</sup> Där behövs det alltså ingen regressomgång för att uppnå ett delat ansvar.

---

<sup>208</sup> Hellner, Försäkringsgivares regressrätt s 93

<sup>209</sup> Se Tex. 950 F.supp 1129

<sup>210</sup> Bull, Falkanger s 281f

# 6 Utomkontraktuella ansvarsregler

## 6.1 Skadeståndslagen

SHT är som de flesta andra avtal endast giltigt mellan de två avtalsparterna.<sup>211</sup> Det innebär att SHT:s ansvarsregler, i likhet med huvudregeln i svensk kontraktsrätt, endast omfattar de två medkontrahenterna.<sup>212</sup> Avtalet omfattar följaktligen inte en medkontrahents medkontrahent, något som i terminalen leder till att de situationer där den skadevällande eller skadelidande inte är part till avtalet, utesluts från SHT:s tillämpnings område. De fallen får istället avgöras utifrån de allmänna ersättningsreglerna i SkL. Detta innebär att SkL under terminalperioden kommer att reglera ett antal viktiga skadesituationer;

1: de fall där terminaloperatören, trots att han och lastägaren saknar en direkt kontraktuell relation, av någon orsak vänder sig direkt mot lastägaren. I dessa fall är operatören pga. avsaknaden av en direkt kontraktuell relation med lastägaren tvungen att grunda sin talan på SkL. Det beror på att i svensk rätt saknar operatören i dessa situationer en rätt till, en på avtalet grundad, s.k. ”direct action” vilket följer av principen om att medkontrahents medkontrahent inte omfattas av avtalet.<sup>213</sup>

2: de fall där terminaloperatören antingen ännu ej har påbörjat sitt uppdrag eller redan slutfört det när skadan uppstår då SHT enligt preamblen 2 st. endast är tillämplig på ett terminaluppdrag. I dessa fall pågår emellertid inget sådant, ergo SHT är inte tillämpligt, och operatören är därför hänvisad till SkL.

3: de fall där godset vållar skador hos tredje man t.ex. en annan lastägare, då terminaloperatören i dessa fall i enlighet med culparegeln i SHT §2 a inte kommer att kunna göras ansvarig då skadan inte kan härledas till en försumlighet från hans sida. Det betyder att för att få ersättning måste skadelidande istället vända sig mot lastägaren på utomkontraktuella grunder.<sup>214</sup>

I alla dessa fall så får ansvarsfrågan istället för att avgöras utifrån SHT § 5 bedömas efter den vanliga culparegeln i SkL 2:1. Det kommer dock inte

---

<sup>211</sup> Exempel på avtal där fler än en part omfattas är de kollektivavtal som reglerar den svenska arbetsmarknaden.

<sup>212</sup> Hellner, Jan Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 126

<sup>213</sup> Hellner, Jan Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 126

<sup>214</sup> Tiberg, Hugo Damage from goods s20 ed Grönfors Kurt



medföra så stor skillnad för själva culpabedömningen då den även i dessa fall fortfarande främst görs utifrån aktuella tillämpliga standarder.<sup>215</sup>

### 6.1.1 Omfång

Den största skillnaden vid skadeståndsskyldighetsbedömning enligt SkL istället för SHT är frågan om vilka typer av skador som omfattas av ersättningskyldigheten. Skillnaden mellan de två regelverken är att när den skadelidande grundar sin talan på SkL, istället för t.ex. SHT, kommer han endast att få ersättning för de direkta skador som uppstått samt de följdskador som dessa vållat.<sup>216</sup> Innebörden av detta är att under en talan som grundas på SkL kan skadelidande inte yrka ersättning för de skador som faller in under epitetet rena förmögenhets skador, jfr SkL 2:4. Att den typen av skador är exkluderade betyder att han inte kan få ersättning för de skador som saknar ett samband med en sak- eller personskada. Det enda undantaget från den här huvudregeln är om den rena förmögenhetsskadan är orsakad av något som anses som brott i BrB:s mening, jfr SkL 2:4.<sup>217</sup> En sådan omständighet lär dock endast ytterst sällan föreligga här.

I svensk ersättningsrätt skall skadeståndets storlek i utomkontraktuella förhållanden som huvudregel motsvara de kostnader som skadan har medfört för den skadelidande. För att avgöra vilka dessa kostnader är används ofta den s.k. differensläran.

Differensläran går ut på att man gör en hypotetisk jämförelse av den skadelidandes situation om skadan inte inträffat jämfört med den han de facto befinner sig i. På så sätt får man fram två olika summor och skadeståndet blir skillnaden mellan dessa två summor, dvs. differensen.<sup>218</sup>

Differenslärans adekvans i förhållande till frågor om ersättningens storlek har ifrågasatts av vissa författare bl.a. Hellner.<sup>219</sup> Den del av läran som kritikerna främst har invändningar mot är differenslärans trubbighet, då det enligt kritikerna i ett skadefall aldrig går att ta hänsyn till alla hypotetiska skeenden som varit möjliga om skadan inte inträffat.<sup>220</sup> Trots denna kritik måste det poängteras att läran har vissa obestridliga fördelar. Den motsvarar t.ex. väl SkL:s reparativa syften. Läran tar inte heller bara hänsyn till de direkta sakskadekostnader som uppstår, utan den beaktar även i sina hypotetiska förlopp de följdskostnader som skadelidande åsamkats.

---

<sup>215</sup> Hellner, Johansson Skadeståndsrätt 6 upplagan s 125ff

<sup>216</sup> I begreppet följdskador inkluderas inte bara de kostnader som uppstår vid själva skadetillfället utan även framtida intäktsbortfall kan höra till den här kategorin. Se t.ex. ND 1997.174. Där den skadelidande förutom ersättning för de direkta skador som transporten åsamkat honom, även fick ersättning för det intäktsbortfall som uppstod när hans fartyg var tvunget att uppsöka varv för att reparera de frätskador som uppstått i samband med transporten.

<sup>217</sup> Severin Blomstrand Karnov 2000/01 s 1102 not 30

<sup>218</sup> Hellner, Johansson s 360 samt Hellner 2 s 211f.

<sup>219</sup> Hellner, Johansson s 360

<sup>220</sup> Hellner, Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 211

Läran kan alltså trots den kritik som riktas mot den anses ha betydelse vid uträkning av storleken på såväl utom- som inomobligatoriska skadeståndersättningar.<sup>221</sup>

Differensläran skall dock endast ses som en allmän huvudregel vilket innebär att det i varje enskilt fall även måste göras en bedömning av en mängd andra faktorer som påverkar ersättningens storlek. Exempel på sådana faktorer är om t.ex. den skadelidande har försäkringar som täcker denna typ av skador,<sup>222</sup> täcks någon kostnad av allmänna medel,<sup>223</sup> m.m. ?<sup>224</sup>

## 6.2 Begränsningsreglerna

I vissa fall kommer även de utomkontraktuella ersättningarnas storlek att påverkas av de särskilda sjörättsliga globalbegränsningsreglerna i sjölagens nionde kapitel. Lastägarans möjlighet att använda sig av globalbegränsningsreglerna är dock endast aktuell om det uppkomna utomkontraktuella kravet har ett nära samband med fartygets drift, jfr 9:2 1 st. mom. 1.<sup>225</sup> Om ett sådant nära samband sedan konstateras föreligger enligt 2:1 st. SjöL att alla krav oavsett på vilken ansvargrund de framställs är begränsningsbara.<sup>226</sup> Konsekvensen av detta är att även om tredje man inte har haft något att göra med sjöresan kan hans helt legitima ersättningskrav mot lastägaren ändå komma att begränsas. I dessa fall saknar det också betydelse att begränsningsreglerna inte omfattar rena förmögenhetsskador då dessa som huvudregel inte anses som ersättningsgilla enl. SkL, jfr SkL 2:4.<sup>227</sup>

I de utomkontraktuella fallen finns det även en risk/möjlighet att ersättningsens omfattning jämkas i enlighet med reglerna i 5 kap SKL.

---

<sup>221</sup> Hellner, Speciell avtalsrätt 2 kontraktetsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan s 212

<sup>222</sup> Hellner, Johansson s 361f

<sup>223</sup> Hellner, Johansson s 380

<sup>224</sup> Rodhe, Lärobok i obligationsrätt s 207 ff

<sup>225</sup> Blom s 65f

<sup>226</sup> Blom s 63f

<sup>227</sup> Blom s 63

# 7 Sammanfattande analys och slutsatser

## 7.1 Konsekvenser av § 5 SHT:s lydelse

En av de första sakerna som slog mig när jag började skriva den här uppsatsen, var att det varken i svensk rätt generellt, eller i terminalrätten, fanns någon definition av vad som menades med begreppet ”goods”. Jag förutsatte emellertid att denna oklarhet skulle visa sig vara ett nationellt svenskt problem och att de internationella transporträttskonventionerna skulle erbjuda en tydlig lösning på denna fråga. Detta visade sig dock inte vara fallet, för även om de internationella transportkonventionerna innehåller definitioner, vilket den svenska rätten inte gör, skapar dessa definitioner ingen klarhet då de är så olika sinsemellan. Redan i denna enkla fråga uppstår det alltså en bristande koherens mellan de olika transportsätten.

Denna fascination, för något som i det närmaste framstår som begreppsjurisprudence, kan verka både onödig och märklig. Risken är dock att den oklara begreppsbildningen leder till att terminaloperatörens möjligheter att begära ersättning begränsas. Ett exempel på en möjlig konsekvens av den oklara begreppsbildningen är att den skadevållande i ett fall med internationella beröringspunkter kan hävda att varorna eller lastbäraren, enligt hans rättsordning, inte är att se som gods. Detta yrkande, vilket kan framstå som märkligt för oss, saknar inte helt adekvans, då det skulle framstå som fullt naturligt för t.ex. en amerikansk lastägare att hävda att inte lastbäraren omfattas av begreppet gods.

Detta, för oss främmande synsätt, hänger ihop med att de amerikanska COGSA reglerna, i likhet med Haag-reglerna, exkluderar den typen av föremål från godsbegreppet. De har alltså en mer begränsad syn på vad som är gods och enligt amerikansk lag är inte transporttillbehör gods. Skulle den internationelle uppdragsgivaren ha framgång med sitt yrkande faller operatörens ersättningstalan enl. SHT, eftersom SHT punkt a-e i § 5 alla inleds med ordet gods. Dessa bestämmelser är alltså inte direkt tillämpliga om inte varorna klassificeras som gods.

En annan risk är den som skapas av att de olika transportsätten har två olika synsätt på hur man avgör vad som är gods. Denna skillnad kan innebära att så länge lastägarens last befinner sig i vägtransportörens vård anses det som gods, men att det legalt upphör att vara gods när det passerar över i sjötransportörens vård. Ett exempel på en sådan last är levande djur.

Av detta kan man dra slutsatsen att det skulle varit bra om man vid skapandet av SHT varit tydligare och antingen angett vilket regelverks definition av

gods som avses, t.ex. Hamburgreglerna, eller att man angett att alla transporter oavsett transportsätt omfattas av CMR:s avtalscentrerade definition. Detta är ett val som normalt inte är möjligt inom transporträtten men då terminaloperatören inte är en part till transportavtalet hade det i detta fall varit genomförbart. En tredje variant som jag dock anser är behäftad med samma brister som icke-definitionen av gods är om man istället skrivit varor eller liknande. Av dessa två olika lösningar torde dock någon av de första två vara bäst då den tredje, trots att den löser problemet med olika legaldefinitioner, öppnar för nya tolkningstvister.

## 7.2 Ansvar

I SHT avgörs inte ansvaret per se av regler i avtalet utan via en hänvisning till andra regelverk. Dessa regelverk används sedan som en jämförelsegrund för den objektivifierade culpan. Denna lösning, som jag från början var skeptisk till, fungerar väl såtillvida att den i ansvarsfrågan neutraliserar effekterna av att operatörens motparter har olika roller i transportavtalet. Med detta menar jag att om man valt en lösning där valet av regelverk varit avhängigt transportmedlet hade det uppkommit en slumpmässighet i ansvarsfrågan, särskilt beträffande de fall där lastägaren varit ansvarig. Den nu valda lösningen innebär att denna slumpmässighet aldrig uppkommer eftersom uppdragsgivaren, oberoende av funktion i transportavtalet, måste uppfylla kraven i det på platsen där skadan uppkom relevanta regelverket. Detta är ytterst positivt då den valda lösningen innebär att det i förhållandet mellan terminaloperatören och uppdragsgivaren finns tydliga principer om hur ansvarsfrågan skall avgöras, oavsett vilken roll uppdragsgivaren har i transportavtalet. Detta är viktigt för inom transporträtten ansvarar normalt varken väg- eller sjötransportörer för skador som brister i godset orsakar. Men pga. SHT:s lydelse förändras denna princip och transportörerna blir som terminaloperatörens uppdragsgivare ansvariga även för den typen av skador.

Den negativa sidan av den valda lösningen är emellertid att den endast främjar de reparativa syftet med ett skadestånd. För det är inte säkert att den ersättningsansvarige även är den som i realiteten orsakat skadan. Till exempel görs på detta vis transportörerna utåt fullt ut ansvariga för hur godset stuvats. Det är emellertid inte säkert att detta ansvar fullt ut transporteras bakåt i regressomgången, vilket innebär att den preventiva effekten drabbar ”fel” aktör.

Min slutsats avseende själva ansvarsfrågan är därför; att det idag utåt inte uppstår några ”luckor” i ansvaret under terminalperioden. För även om uppdragsgivarens ansvar varierar internt är det konstant externt dvs. mot terminaloperatören.

Inåt saknas det emellertid en koherens mellan de olika transportsätten. Denna brist medför att det i relationen mellan transportören och varuägaren kan uppstå ”luckor” såtillvida att lastägaren inte nödvändigtvis har samma

ansvar gentemot en sjötransportör som han har mot en vägtransportör. Denna inkoherens går jag noggrannare igenom nedan i avsnitt 7.3 samt ovan i avsnitt 5.3 och 5.5.4.

## 7.3 Regress

SHT § 5 förändrar ansvarsfördelningen i HVR, CMR och VTL är frågan om transportörernas regressmöjligheter visavi lastägarna central. Denna fråga har emellertid inget enkelt svar, utan lösningen varierar mellan de olika typerna av transportörer. Detta innebär att avseende den slutgiltiga ansvarsfördelningen för skador under terminalperioden föreligger det ur varuägarnas perspektiv en slumpmässighet. Med slumpmässighet menar jag att lastägarnas slutliga ansvar varierar beroende på var i transportkedjan skadan realiserades trots att t.ex. den fara som ett vårdslöst packat gods utgör är konstant och att det är endast slumpen som avgör var den realiseras. Ett exempel på detta är skillnaderna i ansvaret för förpackningarna i CMR art 10 med SjöL 13:40.

I det första av dessa fall föreligger det inga tveksamheter om att en vägtransportör, som ersatt terminaloperatören, har rätt att återkräva den kostnaden av lastägaren. I det andra fallet, dvs. när lastägarens gods vållar skada i anslutning till en sjötransport, krävs det av transportören dels att han visar försumlighet på lastägarens sida och dels att denna försumlighet har ett adekvat samband med skadan. Detta innebär att det är betydligt osäkrare om den kostnaden i praktiken hamnar där den ska, Jfr ND 1977.1. I det fallet ansåg domstolen att kostnaden inte kunde övervältras på lastägaren då transportören inte lyckats föra fram en tillräckligt stark bevisning avseende suringens bristfällighet. Av detta kan man även dra slutsatsen att de olika transporträttsliga regelverken inte är koherenta med varandra utan att det kan uppstå skillnader i den slutgiltiga fördelningen av ansvaret.

## 7.4 Ansvarsförsäkringar

Ett av mina syften med den här uppsatsen var se huruvida terminaloperatörens möjligheter att få ersättning varierade beroende på vem som var hans avtalspart. Jag har ovan konstaterat att det är indifferent för ansvarsfrågan vem som är operatörens avtalspart. Det finns dock en annan faktor som påverkar terminaloperatörens möjlighet ersättning och att få det är huruvida uppdragsgivarens ansvar omfattas av hans ansvarsförsäkring. Detta då en terminaloperatör har väldigt liten glädje av att det bara slås fast att någon är ansvarig, utan det som är intressant för honom är den ekonomiska ersättning som följer i spåren på ansvarigheten.

Terminaloperatörerna är dessutom medvetna om att ”små fel” kan få stora konsekvenser och medföra höga ersättningskrav.<sup>228</sup> Det är därför av yttersta vikt för honom att hans uppdragsgivare har en ansvarsförsäkring, för det är inte säkert att ett enskilt företag kan bära dessa kostnader.

Jag anförde ovan att det av flera orsaker är osäkert om en lastägares ansvar under terminalperioden omfattas av hans ansvarsförsäkring. För dels kan transiteringar av gods i terminaler vara atypiskt för hans verksamhet, dels kan det normbrott som medförde ansvar enl. SHT §5 även betyda att hans försäkringstäckning upphör. Är terminaloperatörens uppdragsgivare däremot en transportör elimineras den första av dessa risker och den andra torde minska. För man kan troligen förutsätta att transportörerna är mer professionella i sitt agerande än varuägarna.

Sammantaget betyder det att i praktiken är det tryggare för terminaloperatören att ingå avtal med en transportör, än med en lastägare, då han på så sätt undgår risken att hans uppdragsgivare saknar försäkringsskydd.

## 7.5 Slutsatser

Av de slutsatser jag redovisat ovan kan man dra följande generella konklusion. En allmän brist med SHT:s skadeståndsklausul är att den prioriterar skadeståndets reparativa funktion på bekostnad av dess preventiva funktion. Snedvridning beror på att det inte nödvändigtvis föreligger identifikation mellan uppdragsgivare och skadevållare. Denna brist på överensstämmelse medför att det inte finns en direkt koppling mellan den som de facto vållat skadan och kostnaden för densamma. Denna starkare betoning på skadeståndets reparativa funktion medför att skadevållaren får ett minskat incitament att undvika att samma skada uppstår i framtiden. Detta är naturligtvis inte bra ur en samhällsekonomisk synvinkel eftersom det finns en överhängande risk att samma kostnad uppkommer om och om igen. Trots detta är troligen den valda lösningen, ur ett samhällsperspektiv, den mest ekonomiskt effektiva. För även om det preventiva syftet missgynnas och det skapas långa och kostsamma regresskedjor pga. inskränkningen av HVR, CMR, och VTL. Utformningen av SHT skapar emellertid en enkelhet och förutsägbarhet i ansvarsfrågan mellan operatören och uppdragsgivaren som jag anser uppväger de eventuella samhällsekonomiska kostnaderna.

---

<sup>228</sup> Ett exempel på detta är t.ex. de omfattande konsekvenser som följde när en järnvägsvagn som fraktade saltsyra sprang läck i Hallsberg. Läckan ledde till att trafiken stoppades samt att det krävdes en sanering av marken runt omkring. Hade detta skett i en hamn hade det troligen riktats krav mot stycke gods befraktaren (förutsatt att han varit ansvarig) på dels ersättning för saksador från ett antal berörda parter dels krav på ersättning för demurrage kostnader avseende uppehållet i sjötrafiken. Dessa krav hade tillsammans antagligen inneburit relativt omfattande kostnader och det är osäkert om ett mindre oförsäkrat företag klarat av att ersätta allt. [www.aftonbladet.se](http://www.aftonbladet.se) 14/8-02

# Bilaga A

## ***SVERIGES HAMNARs terminalbestämmelser 1989***

Terminalbestämmelser 1989 utarbetade efter samråd med ICA Aktiebolag, Kooperativa förbundet, Småföretagens Riksorganisation, Svenska handelskammarförbundet, Grossistförbundet Svensk Handel, Sveriges Industriförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Speditörförbund. Dessa bestämmelser är, såvida inte annat avtalats, tillämpliga på terminaluppdrag som utföres av medlem av Sveriges Hamnar, nedan kallad företaget.

### **§ 1 Definitioner**

Med terminaluppdrag förstås:

- a) lastning, lossning samt övrig hantering av fartyg, transportmedel och transportanordningar
- b) förvaring av omhändertaget gods
- c) packning, ompackning, märkning, sortering, vägning, bevakning och kontroll av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet.

Med omhändertaget gods förstås gods (inklusive transportmedel och transportanordningar) som tagits in eller upplagrats i varuskjul eller på inhägnat område under den tid godset förvaras där.

Uppdragsgivare är den som uppdragit åt företaget att utföra terminaluppdrag eller den för vars räkning ett sådant uppdrag lämnats.

### **§ 2 Ansvarsbestämmelser**

#### **a) Ansvarsförutsättningar**

För skada på eller förlust av omhändertaget gods ansvarar företaget, där det inte visar att rimliga åtgärder vidtagits för att förhindra skadan eller förlusten. I övrigt ansvarar företaget endast om skadan eller förlusten bevisligen orsakats genom fel eller försummelse av företaget eller dess anställda.

#### **b) Ersättningsregler**

Då företaget är skyldigt att utge ersättning för skada på eller förlust av gods beräknas värdet enligt handelsvärdet eller det gängse värdet på gods av samma slag och beskaffenhet vid skadetillfället.

Om godset gått förlorat eller totalskadats skall skadan ersättas med hela beloppet. Vid minskning eller delskada skall beloppet nedsättas på sätt som motsvarar skillnaden mellan godsets värde i oskadat skick enligt ovan angivna beräkningsgrund och dess värde i skadat eller i minskat skick.

#### **c) Answarets omfattning**

Ersättning för skada på/eller förlust av godset är begränsat till 2 SDR\* per kg av den del av godset som förlorats, minskat eller skadats. Företagets ansvar är under alla förhållanden begränsat sålunda att ersättning, såvida ej annat avtalats, ej utgår för belopp som överstiger 50.000 SDR eller vid skada på fartyg 500.000 SDR per skadefall. Med skadefall förstås skada och förlust som inträffar vid ett och samma tillfälle. Om skadan eller förlusten drabbat flera och överstiger begränsningsbeloppen 50.000 SDR respektive 500.000 SDR skall detta belopp fördelas Proportionellt

i förhållande till det belopp vartill varje skadelidandes skada eller förlust bestämmes.

Ersättning för dröjsmål, följdförlust eller indirekt skada utgår ej i vidare mån än vad som framgår av det följande. Beträffande sådan skada skall ansvaret vara begränsat sålunda att ersättning ej utgår för belopp som överstiger vederlaget för uppdraget till företaget för det gods som fördröjts, gått förlorat eller skadats. Beträffande omhändertaget gods skall dock gälla att den skadelidande har rätt till ersättning som om godset gått förlorat om det ej lämnas ut inom 30 dagar efter begäran. Ersättning för regressanspråk föranledda av att uppdragsgivaren betalat ersättning till reklamant på grund av dröjsmålsansvar enligt tvingande sjörättsliga bestämmelser skall utgå i den mån företaget bevisligen orsakat det dröjsmål som föranlett utbetalningen. Befrielse från eller begränsning av ansvaret enligt dessa bestämmelser skall tillämpas ifråga om varje talan mot företaget angående ersättning på grund av terminaluppdrag, vare sig talan grundats på kontraktsförhållande eller ej.

#### **d) Anställdas och medhjälparens ansvar**

Om talan väckts mot någon av företagets anställda eller medhjälpare har denne rätt att göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvaret som företaget kan åberopa enligt dessa bestämmelser. Det sammanlagda belopp som kan erhållas av företaget, dess anställda eller medhjälpare skall inte överstiga de gränser som föreskrivs i bestämmelserna.

#### **e) Förlust av begränsningsrätten**

Den rätt till ansvarsbegränsning som föreligger enligt dessa bestämmelser skall inte gälla om det visas att förlusten eller skadan orsakats genom en åtgärd eller underlåtenhet av företagets verkställande ledning med uppsåt att orsaka förlusten eller skadan eller genom grovt åsidosättande av tillbörlig omsorg och med vetskap om att förlust eller skada sannolikt skulle inträffa. Motsvarande regler skall gälla för företagets anställda eller övriga medhjälpare.

### **§ 5 Uppdragsgivarens informationsskyldighet och ansvar**

Uppdragsgivaren skall lämna företaget all den information som är nödvändig eller av betydelse för uppdragets fullgörande. Uppdragsgivaren svarar för att godset riktigt förtecknats och beskrivits samt för att de bestämmelser som gäller för hantering och transport (t ex enligt IMDG, ADR, RID och RAR) vederbörligen uppfyllts.

Uppdragsgivaren är skyldig att hålla företaget skadeslöst för alla kostnader och utgifter, som kan uppkomma genom att

- a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga
- b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc
- c) de bestämmelser som åvilar honom med avseende på godsets hantering eller transport inte iakttagits
- d) godset av honom bristfälligt lastats eller stuvats, t ex på vägfordon, järnvägsvagn, flak eller i storbehållare (containers) o dyl.
- e) godset har sådana skadebringande egenskaper, som företaget inte rimligen kunnat inse.

**Dessa allmänna villkor är rekommenderade av Sveriges Hamnar. Inga hinder föreligger dock för uppdragsgivare och uppdragstagare att avtala om andra villkor.**



# Käll- och Litteraturförteckning

## Litteratur

### Böcker

Bengtsson Bertil, Ullman Harald, Det nya produktansvaret -en översikt-, utgiven av Iustus förlag AB, Uppsala 1993. ISBN 91-7678-243-3

Blom Birgitta, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, utgiven av P A Nordstedt & Söners förlag, Stockholm 1985. ISBN 91-1-857162-X

Bull Hans Jacob, Innföring i veifraktrett 2:a upplagan, 1996. ISBN 82.518-3925-4

Clarke Malcom A, International Carriage of Goods by Road: CMR 2:a upplagan, utgiven av Sweet & Maxwell Ltd, London 1991. ISBN 0-420-47890-6

Falkanger Thor, Bull Hans Jacob, Innföring i Sjörätt 5:e upplagan. Utgiven av Försäkringsakademiet. Oslo 1999. ISBN 82-90260-8

Gomard Bernard, Skovby Lise, Vejtansport af farligt gods utgiven av juristforbundets forlag, Köpenhamn 1982. ISBN 8757436401

Gorton Lars, Transporträtt - En översikt, utgiven av Nordstedts Juridik AB, Stockholm 1996. ISBN 91-38-50419-7

Grönfors Kurt, Allmän Transporträtt 5:e upplagan, utgiven av P A Nordstedt & Söners förlag, Stockholm 1977. ISBN 91-1-777111-0

Grönfors Kurt, under medverkan av Lars Gorton, Sjölagens bestämmelser om godsbefodran, utgiven av P A Nordstedt & Söners förlag, Stockholm 1982. ISBN 91-1-817702-6. Verket citeras Grönfors, Gorton

Grönfors Kurt, Inledning till transporträtten, utgiven av P A Nordstedt & Söners förlag, Stockholm 1984. ISBN 91-1-847491

Grönfors Kurt, Maritime movement of dangerous cargos, public regulation & private liability. Papers of a one day seminar Southampton University Faculty of Law 11/9 1981.

Hellner Jan, Försäkringsgivares regressrätt, Uppsala universitets årsskrift 1953:3, tryckt av Almqvist & Wiksells boktryckeri AB, Uppsala 1953. ISBN 527139.

Hellner Jan, Försäkringsrätt, Försäkringsjuridiska Föreningens Publikation Nr 15, tryckt av Carl Bloms Boktryckeri AB, Lund 1959.

Hellner Jan, Speciell avtalsrätt 2 kontraktsrätt 2 häftet. Allmänna ämnen 2:a upplagan, utgiven av Juristförlaget JF AB, Stockholm 1993. ISBN 91-7598-607-8

Hellner Jan, Johansson Svante O, Skadeståndsrätt 6:e upplagan, utgiven av Nordstedts Juridik AB, Stockholm 2000. ISBN 91-39-20265-8

Honka Hannu (ed), New Carriage of goods by sea -the nordic approach including comparisons with some other jurisdictions, utgiven av Institute of Maritime and Commercial Law Åbo Akademi University, Åbo 1997. ISBN 952-12-0042-1

Jönsson, Karin Hamnorganisation vem äger Sveriges Hamnar och vilket ansvar har hamnen för godset i hamn? Examensarbete vid Juridiska fakulteten, Lunds universitet VT 2000.

Lagerström Peter, Roos Carl-Martin, Företagsförsäkring – En försäkringsrättslig introduktion 2:a upplagan, utgiven av Juristförlaget Stockholm 1991. ISBN 91-7598-480-6

Lennse Johan, Trånga Farleder, utgiven av Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt i samarbete med Juristförlaget AB, Stockholm 1994. ISBN 91-7598-676-0

Länsförsäkringars Åkeriförsäkring, Villkor för lastbils-, bus, och taxiåkeri. V:048 och ÅFM3 2002-07-01

Kleis Henrik, Sørenten og dens aktører i praksis utgiven av Nyt Juridisk Forlag, Köpenhamn 1999. ISBN 87-89319-23-0

Olsson Fredrik, Det sjö rättsliga transportansvaret, examensarbete vid Juridiska Fakulteten, Lunds Universitet VT 98.

Ramberg Jan, Allmän Avtalsrätt Del I, utgiven av Intralaw AB, Stockholm 1986. ISBN 84201

Ramberg Jan, Köpavtal samt transportavtal och andra anslutande avtal, utgiven av Sveriges exportråd: industrilitteratur, Stockholm 1983 ISBN 9175483343

Ramberg Jan, Nilsen Tor Rune, Kommentar till nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser – NSAB 2000- , utgiven av Nordiskt Speditörsförbund, Stockholm 1998. ISBN 91-971588-2-8

Rodhe Knut, Lärobok i obligationsrätt 6:e upplagan, utgiven av Nordstedts Förlag AB, Stockholm 1986. ISBN 91-1-867642-1. Verket citeras Rodhe, lärobok i obligationsrätt.

Rodhe Knut, Obligationsrätt utgiven av P A Nordstedt & Söners förlag, Stockholm 1956. Verket citeras Rodhe, Obligationsrätt

Skovby Lisa, Aftaleret. –för transport og handel, utgiven av Jurist og Ekonomiforbundets förlag 1995 Gentofte tryk 1995 Danmark. ISBN 87-574-3880-3

Sveriges Hamnars handbok, Ports of Sweden handbook, utgiven av Land & Marine Publications Ltd, Colchester, Storbritannien.

Tullberg Mats, Ihre försäkring av kommersiella transporter, utgiven av Liber, Malmö 1989. ISBN 91-40-30813-8

Ullman Harald, Försäkring och ansvarfördelning, utgiven av Iustus Förlag AB, Uppsala 1999. ISBN 01-7678-428-2

United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law) Ninth Session, New York, 15-26 April 2002  
Transport Law  
Preliminary Draft on the carriage of goods by sea

Waldersten, Bengt, Köp och försäljning av transporter på väg, utgiven av Nordstedts förlag, Stockholm 1990. ISBN 91-1-907411-5

Wetterstein Peter, Globalbegränsning av sjörättsligt ansvar, doktorsavhandling nr 58 inom humanistiska vetenskaper, socialvetenskaper och juridik samt teologi, vid Åbo Akademi, tryckt av Ekenäs tryckeri AB, Åbo 1980. ISBN 951-648-615-0

## **Festskrifter**

Festskrift till Jan Ramberg utgiven av Nordstedts Juridik AB, Stockholm 1996. ISBN 91-39-20010-8

Festskrift till Sjur Braekhus, Lov, dom og bok, redaktör Falkanger Thor, utgiven av Universitetsforlaget AS, Oslo 1988, ISBN 82-00-02664-7

Festskrift till Hugo Tiberg, utgiven av Nordstedts Juridik AB (Juristförlaget), Stockholm 1996. ISBN 91-7598-767-8

## **Skriftserier**

Braekhus Sjur, Six lectures on the Hague rules, edited by Grönfors Kurt, Handelshögskolan i Göteborg Skrifter 1967 nr 3 Utgiven av Akademiförlaget Gumperts, Göteborg 1967.

Grönfors Kurt (ed), Damage from goods, Sjörettsföreningen i Göteborg skrifter 58, utgiven av Akademiförlaget, Göteborg 1978. ISBN 91-24-15798-8 Verket citeras med angivande av författare till den aktuella artikeln samt med en hänvisning till verket i sin helhet.

Halvorsen Hanne Marete, Vareeiers forsikringsdekkning i havn, Marius 264, utgiven av Sjörettsfondet, Oslo 2000. ISSN 0332-7868

Slinning Oddbjörn, Terminaloperatör-konventionen, Marius 267, utgiven av Sjörettsfondet, Oslo 2000. ISSN 0332-7868

## **Källor**

### **Dagspress**

Dagens Nyheter 2002-09-18

### **Internet**

[www.gard.no](http://www.gard.no) 2002-10-10

[www.aftonbladet.se](http://www.aftonbladet.se) 2002-08-14

[www.sweports.com](http://www.sweports.com) 2002-04-25

[www.zurich.se](http://www.zurich.se) Erik Alsegård Zurich Re 2002-07-04

### **Offentligt tryck**

### **Propositioner**

1993/94:195

1982/83:159

1981/82:94

1974:33

1973:137

1968:132

### **Statens Offentliga Utredningar**

1990:13 Översyn av Sjölagen 2  
1981:8 Översyn av sjölagen 1

# Rättsfallsförteckning

## Amerikanska rättsfall

291 F.3d 145 2002 A.M.C 1217 Senator Linie Gmbh & Co v Sunway Line Inc.

950 F.supp 1129. Nararcissus Shipping corp. v Armada Reefers Ltd. m.fl.

458 F.supp. 821. Fernandez v Chios shipping m.fl.

## Engelska Rättsfall

Riverstone meat Co. Pty. Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57, a.k.a The Muncaster Castle

## Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1999.44

ND 1997.174

ND 1996.164

ND 1990.423

ND 1984.129

ND 1983.52

ND 1977.1

ND 1976.263

ND 1973.342

ND 1954.277

ND 1950.527

## Nytt Juridiskt Arkiv

NJA 1996 s. 68

NJA 1967 s. 597