



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Henrik Olsson

Redarförsäkringskonflikt vid kollision

Examensarbete
20 poäng

Handledare Professor Lars Gorton

Sjörätt

Innehåll

Innehåll	2
Förord	4
Sammanfattning	5
Förkortningar	6
1. Inledning	7
1.1. Syfte	7
1.2. Problemformulering	8
1.3. Metod	10
1.4. Disposition	11
1.5. Avgränsningar	12
1.6. Material	13
2. Lagen om försäkringsavtal	15
2.1. Tvingande regler	16
2.1.1. Upplyningsplikt	16
2.1.2. Fareökning	17
2.1.3. Säkerhetsföreskrifter	18
2.1.4. Framkallande av försäkringsfall	19
3. Fartygsbegreppet	21
4. Sjöförsäkring	22
4.1. Sjöförsäkringens särdrag	22
4.2. Sjöförsäkringens parter	24
4.3. Sjöförsäkringsavtalet	25
4.4. Intresset	27
4.5. Terminologi för omfattning	28
5. Sjöförsäkringens historik	30
5.1. Sjöförsäkringens utveckling	30
5.2. Sjöförsäkring i Norden	33
5.2.1. Svensk kaskoförsäkring	34
5.2.2. Svensk Protection & Indemnity-försäkring	35
5.2.3. Svensk sjöförsäkring i modern tid	36
6. Redarförsäkring	38
6.1. Redarbegreppet	38
6.2. Kaskoförsäkring	39
6.2.1. Kaskoförsäkringens omfattning	39
6.2.2. Täckningsfält	42
6.2.2.1. Havet	42
6.2.2.2. Fartygets verksamhet	43
6.2.2.3. Fartygets tillstånd	44
6.2.2.4. Statliga ingrepp	47
6.2.2.5. Skadegörande tredje man	47
6.2.2.6. Fel eller försummelse från försäkrad	48
6.2.3. Kaskoförsäkringens upplyningsplikt	48
6.3. Protection & Indemnity-försäkring	49
6.3.1. Ansvarsbegränsningsreglerna	50
6.3.2. P&I-försäkringens omfattning	51
6.3.2.1. Protection	52
6.3.2.1.1. Omfattad personkrets	52
6.3.2.1.2. Miljöföreningar	55
6.3.2.1.3. Skador på fast eller flytande anläggning	56
6.3.2.1.4. Ansvar för hinder och vrak	57
6.3.2.2. Indemnity	58
6.3.2.2.1. Lastansvar	58
6.3.2.2.2. Juridiska omkostnader	60
6.3.2.2.3. Övrigt Indemnity-skydd	61
7. Försäkringskonflikt	63
7.1. Kollision som grund för försäkringskonflikt	63

7.1.1. Begreppet kollision	64
7.1.2. 8 kap Sjölagen	65
7.2. Kaskoförsäkringsskydd vid kollision	67
7.2.1. Oskyddade ansvarsområden	69
7.3. Protection & Indemnity-försäkring vid kollision	70
7.4. Överlappande försäkringsskydd	71
7.4.1. Kaskoförsäkringsvillkor om fartygstillbehör	73
7.4.2. Undantagsregeln	74
7.4.3. Begreppet bruk	76
7.4.4. Tolkning av undantagsregeln	80
7.5. Analys	82
7.5.1. Tillbehör	83
7.5.2. Undantagsregelns förarbeten	84
7.5.3. Begreppet bruk	86
7.5.4. Värdet av enkelhet	88
8. Avslutning	90
9. Referensförteckning	93
9.1. Lagar, propositioner och offentliga utredningar	93
9.2. Rättsfall	93
9.3. Litteraturförteckning	93

Förord

Examensarbetet hade inte kunnat färdigställas utan värdefull hjälp.

Jag är skyldig min handledare professor Lars Gorton ett stort tack. Hans uppslag, bidrag och tålamod har varit av stor betydelse.

Från Juridiska fakulteten i Lund vill jag även framhålla universitetslektor Lars-Göran Malmberg som bidragit mycket till val av litteratur och även visat stort intresse för arbetets framåtskridande.

Professor Bertil Bengtsson har visat stor hjälpsamhet med försäkringsrätten. Även professor Rolf Dotewall vid Göteborgs universitet har varit behjälplig med sjörätten.

Värdefullt branschkunskande har kommit från Patrik Almström och Johan Henriksson vid Sampo Industriförsäkringar och av Ove Staaf på InterHannover Marine Insurance.

Jag vill även använda detta förord till att tacka jur. kand. Christoffer G Ahlström och jur.kand. Kristina Sandström för god hjälp med framställningen samt uppmärksamma jur.kand. Malin Werners stora insats med korrigeringar av texten.

Stockholm i november 2002

Sammanfattning

Utifrån en redogörelse av bakgrunden till gällande sjöförsäkringsrätt återger detta examensarbete hur utvecklingen av rättspraxis har präglats av en strävan att förenkla och påskynda försäkringsuppgörelser mellan berörda parter i kollisionfall som, utifrån en ansvarsfördelningsaspekt, är särskilt problematiska. Uppsatsen erbjuder även grundläggande kunskaper om vad som särskiljer sjöförsäkringsrätten från övrig försäkringsrätt.

Redarförsäkringskonflikt vid kollision behandlar en känd sjöförsäkringsrättslig problematik, som uppstår i gränlandet mellan redarförsäkringarna kasko och Protection & Indemnity. För att illustrera de spänningar som är inarbetade i denna del av sjöförsäkringsrätten utgår uppsatsen från kollision mellan fartyg som grund för vidare utredning kring fördelningen av ansvar mellan berörda försäkringsparter och drabbade intressen.

I arbetet understryks en institutionaliserad gränsdragningsproblematik inom sjöförsäkringsrätten. Utredningen utgår från en konkret konflikt mellan två försäkringsformer, som delvis skyddar samma ekonomiska intresse men som har olika syften och fungerar på olika sätt.

Uppsatsen inleds med en beskrivning av hur allmän försäkringsrätt präglar skandinavisk sjöförsäkringsrätt. Utifrån detta ramverk följer en redogörelse för de dominerande redarförsäkringarnas individuella särdrag och inbördes relation.

Efter den deskriptiva delen följer ett förtydligande av den givna problematik som grundar sig i redarförsäkringarnas överlappande karaktär. Genom att använda en kollision som inbegriper fartyg i kommersiell sjöfart som konkret exempel på hur redarförsäkringsskyddet aktualiseras framgår fördelningen av ansvar och hur detta påverkar försäkringens utformning.

I den avslutande delen av uppsatsen analyseras och kritiseras rättspraxis på området. Ansatsen är att utreda avsikten bakom praxis utveckling och förmåga att bestå över tid, inom ett rättsområde som är hårt präglat av extern påverkan.

Förkortningar

ASK	Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor
FAL	Lag (1927:77) om försäkringsavtal
IMO	International Maritime Organisation
ND	Nordiske Dømer
NJA	Nytt juridiskt arkiv
NSPL	Norsk Sjøforsikringsplan
P&I	Protection & Indemnity
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SkstdL	Skadeståndslag (1972:207)

1. Inledning

I förarbetena till Lag (1927:77) om försäkringsavtal (FAL) finns en god sammanfattning av vad som konstituerar den särskilda form av försäkringsskydd som är sjöförsäkring: "Utmärkande för sjöförsäkring är däremot icke, att den gäller mot visst slag av fara, utan att den fara, mot vilken det försäkrade intresset skall skyddas, uppkommer under eller i samband med sjötransport." Försäkringsrätt i allmänhet tenderar till att utgå från utpekade föremål eller tydliga intressen. Med sjöförsäkring är det annorlunda. Den utgör ett ekonomiskt skydd mot alla risker som kan drabba den försäkrade. Det är sådana skillnader som gör sjöförsäkring speciell ur det försäkringsrättsliga perspektivet. Uppsatsen kommer att uppmärksamma en del av särdragen och hur de påverkats av gällande försäkringsrätt och rättspraxis i mindre självklara fall.

1.1. Syfte

Avsikten med denna uppsats är att ta fasta på ett känt strukturellt problem inom den etablerade sjöförsäkringsbranschen i Skandinavien. Ambitionen är att tydliggöra ett avgränsat juridiskt problem som återfinns i gränslandet mellan två dominerande modeller för att försäkra de intressen, vilka är nödvändiga förutsättningar för att utföra transporter på havet.

Uppsatsen tar sin utgångspunkt i försäkringsrätten för att avslutas med resonemang om ett konkret rättsfall. Denna förflyttning kan uppfattas skvallra om en ambivalens hos författaren. Avsikten att utifrån gällande försäkringsrätt isolera och diskutera ett synnerligen begränsat problem inom sjöförsäkring kan tyda på en dualistisk målsättning. Visserligen kunde den konkreta sjörättsliga försäkringskonflikt, som det är uppsatsens syfte att utreda, angripits mer direkt. Ansatsen för uppsatsarbetet har dock varit att läsaren skall kunna erbjudas en god möjlighet att tillägna sig den isolerade sjöförsäkringsrättsliga gränsdragningsproblematik som den senare delen av uppsatstexten berör, genom att i korta drag ange det ramverk som präglar hela sjöförsäkringssystemet. Den utstickare inom sjöförsäkringsjuridiken, vilket uppsatsens utredande del erbjuder läsaren att fördjupa sig i, kräver insikt och förståelse för de principer som grundar försäkringsrätten i allmänhet och sjöförsäkringsrätten i synnerhet. Det är inte

förrän de juridiska spelreglerna, vilka kringgärdar sjöförsäkringarna är klagjorda som den mer konkreta frågeställningen verkningsfullt kan angripas. Om inte verktyg för att underlätta förståelse av uppsatsens utredande del erbjuds blir den onödigt otillgänglig och svårgripbar. Även om försäkringsområdet, som utgör grunden för uppsatsen är tekniskt komplicerat kan läsningen underlättas genom att uppsatsen inleds med en kortfattad och kärnfull genomgång av allmänna försäkringsrättsliga och relevanta sjöförsäkringsrättsliga regelverk. Med detta ramregelverk som bas presenteras en utredning av kollisionen, vilken är den mest frekvent förekommande orsaken till försäkringsutfall inom kommersiell sjöfart. Kollision som inbegriper fartyg fungerar som exempel för att konkretisera några av de problem som kan förknippas med sjöförsäkring.

Uppsatsen innehåller en kortfattad redogörelse för de två försäkringskonstruktioner som kollision mellan fartyg kan aktualisera. Valet av dessa är grundat i det faktum att de är de i särklass mest betydelsefulla för näringsidkare inom kommersiell sjöfart. Vidare är valet motiverat av de påtagliga skillnader som konstruktionerna innehåller, trots att de i huvudsak försäkras samma intresse. När fartyg stöter samman aktualiseras vanligen båda försäkringarna och därmed berörs även deras försäkrare samt eventuellt oberoende tredje man. Detta i en hårt konkurrenspräglad näring i vilken den enskilde redarens ekonomiska överlevnad är beroende av trovärdighet och snabbhet för att kunna hålla ingångna avtal.

1.2. Problemformulering

Sjöförsäkring som rättsområde är omfattande. Problemformuleringarna som utgör basen för huvuddelen av uppsatsen berör ett begränsat juridiskt problemområde. Den utpekade problematiken kan dock vara relevant i ett betydligt bredare perspektiv, då det rör sig om en tillämpning av allmänna försäkringsrättsliga principer applicerade på en traditionsbunden och historiskt starkt präglad verksamhet. Det gör att sjöförsäkring både liknar och skiljer sig från övrig försäkringsrätt. De medvetna avstegen från och de säregna tolkningarna av de allmänna försäkringsrättsliga principer som utgör ett ramregelverk vilket kringgärdar all försäkringsjuridik kan anses göra uppsatsens frågeställningar intressanta.

Den grundläggande problematiken som uppsatsen syftar till att utreda baseras på den tillsynes triviala händelsen att två fartyg stöter samman. För att göra denna situation något mer

komplicerad är det ett självständigt tillbehör monterat på ett av fartygen som orsakar skadan. Svårigheterna samlas när det finns regelverk som avgör vilka tillbehör som skall särbehandlas som undantagna de allmänna regler som vanligen fördelar ansvaret i situationer av angivna typ. Ytterligare problem blir det när de beståndsdelar som formar regelverken är otydliga. Betrakta sedan det angivna exemplet ur ett försäkringsrättsligt perspektiv, med flera försäkrare, flera försäkrade parter och drabbad tredje man. Scenariot kan förefalla något tillspetsat, men är i realiteten vanligt förekommande. Det är denna typ av komplicerade försäkringsrättsliga problem som uppsatsen kommer att redogöra för och diskutera.

Uppsatsen består av två delar. Det inledande segmentet är uttryckligen ett deskriptivt återgivande av den gällande försäkringsrätt som påverkar uppsatsämnet och den sjöförsäkringsrätt som reglerar den avgränsade problematik som är föremål för den utredande delen av uppsatsen.

Den senare delen av uppsatsen utgår från det vanligt förekommande exemplet kollision till sjöss. Sammanstötning, mellan två fartyg eller fartyg och anläggning, är ett av de mest frekvent förekommande orsaken till att sjöförsäkringsskydd realiserar i försäkringsutfall. I fall av kollision inträffar det anmärkningsvärda att berörda sjöförsäkringskonstruktioner kan ändra skepnad. Denna benägenhet blir särskilt tydlig i de specifika situationer som uppsatsens andra del tar ansats i att utreda och diskutera. Det handlar inte enbart om två enskilda försäkringsformer som skall samexistera och erbjuda risktäckning åt samma försäkrade intresse utan uppsatsen berör två separata försäkringar vars själva konstruktion är baserad på en kompletterande samverkan. Det finns dock tillfällen då denna överlappning skapar tolkningsspörsmål och gränsdragningssvårigheter, såsom när skadeståndsanspråk reses som en konsekvens av ofrivillig kontakt mellan fartygskroppar sinsemellan eller mellan fartyg och en fast anläggning.

Problemformuleringen utgår ifrån etablerad sjöförsäkringsrätt, som i sin tur speglas i gällande försäkringsrätt. Sjöförsäkringar utgör nödvändiga förutsättningar för en fungerande rederinäring. Vid drift av fartyg är det frekvent förekommande att fartyg oavsiktligt stöter samman med andra föremål och detta tar var ett gott försäkringsskydd. Uppsatsen syftar till att utreda och diskutera de försäkringsrättsliga förhållanden som kringgärdar kollisionsproblematiken och vilka problem som är förknippade med att det är flera parter inblandade både vad beträffar parter inbegripna i kollisionen och deras försäkrare.

Genom att applicera rättspraxis och förhärskande tolkningsmodeller, exemplifierat framförallt med den sortens kollision som aktualiserar etablerade men ofullständiga ansvarsfördelningsregler, kan uppsatsen erbjuda en ökad insikt om de inbyggda svårigheter som präglar sjöförsäkringssystemet. Något tillspetsat kan det hävdas att rådande sjöförsäkringskonstruktion är, med vanligen flera försäkringsgivare inblandade och med kostsam överlappande risktäckning som konsekvens, både opraktisk och svårtydd. Icke desto mindre har den överlevt i över två århundraden.

1.3. Metod

Ansatsen för uppsatsen tas i skandinavisk sjörätt med inriktning på försäkring. Den inledande delen av uppsatstexten består av en kortfattad redogörelse av gällande regelverk beträffande sjöförsäkringsrätten och en genomgång av två dominerande sjöförsäkringars beståndsdelar, omfattning och struktur. Denna del av uppsatsen präglas av deskriptiv metod. Genom att inledningsvis återge den gällande rätt som kringgärdar uppsatsens huvudsakliga problemområde bereds läsaren möjligheten att ta del av den påföljande utredande delen av uppsatsen, vilken leder fram till en analys av gällande rättsläge utifrån den avgränsade försäkringsproblematik som härrör från kollisioner. Den analyserande delen utgår från en rättsdogmatisk metod med ambitionen att redogöra för motiven bakom rättsutvecklingen inom området, men syftar även till att framföra alternativa förhållningssätt och invändningar mot rådande ordning.

Uppsatsen har även inslag av komparativ metod, då det svenska rättsläge som berörs i uppsatsen i vissa delar sammanfaller och på andra områden skiljer sig från sina nordiska motsvarigheter. Detta gäller för både lag och doktrin.

Det nordiska lagstiftningssamarbetet initierades på tidigt 1890-tal och näst intill identiska sjölagar antogs 1891 i Sverige, 1892 i Danmark och 1893 i Norge.¹ Finland har tagit del av den nordiska rättsgemenskapen på området sedan 1908.² De nordiska sjölagarna har p.g.a. sjönäringsens utveckling reviderats från tid till annan, vilket skett genom samröre mellan

¹ Bull Hans Jacob, Falkanger Thor *Innføring i sjørett* (1999) s.3

² Honka Hannu *Fartygets skick och egenskaper. En befraktnings-rättslig studie* (1989) s.15

ländernas sjölagskommittéer. Den senaste versionen av svensk Sjölag (1994:1009) (SjöL) bereddes gemensamt med representanter från de övriga nordiska länderna närvarande, och likheterna mellan de olika ländernas sjölagar är slående.³ Då nordiska sjölagar är likartade får även nordisk sjörättslig doktrin relevans för hela Norden.

Uppsatsens kontext präglas av ett traditionsbundet rättsområde i konstant förändring. Ett växande antal internationella konventioner och folkrättsliga avtal formar och förändrar kontinuerligt förutsättningarna för sjöfararna och därmed också för de näringsidkare som försäkrar sina intressen mot risk. Nationella lagar och myndighetsutövning tränger allt närmre ett område som länge varit lämnat åt parterna själva att sluta avtal inom. Den avtalsfrihet som länge dominerat ingående av sjöförsäkringsavtal utsätts för allt större extern påverkan. Det är oundvikligt att inte beröra några av dessa regelverk i en uppsats som berör svensk sjörätt.

Sjörätten och sjöförsäkringsrätten har en bitvis säregen terminologi. Författarambitionen har varit att genomgående erbjuda en kortfattad definition eller förklarande redogörelse för berörda begrepp, då förståelse av dessa är en förutsättning för att uppsatsen skall kunna läsas med behållning. Då florin av termer är omfattande och utrymmet i uppsatsen begränsat har målsättningen enbart varit att redogöra för terminologin som direkt är relevant för det avgränsade ämnet.

1.4. Disposition

Uppsatsens disposition bygger på två delar som följer på den inledande problemformuleringen. Efter inledningen återges försäkringsmodellerna kasko och Protection & Indemnity, utifrån både ett allmänt försäkringsrättsligt och sjöförsäkringsrättsligt perspektiv. Den deskriptiva delen syftar till att etablera förutsättningar för de resonemang och frågeställningar som utgör det påföljande utredande avsnittet av uppsatsen.

Den utredande delen av uppsatsen redogör för kollisionsbegreppet, det försäkringsrättsliga tillbehörsbegreppet och en undantagsregel som anger hur försäkringsansvaret fördelas när det

³ Statens Offentliga Utredningar 1990:13 *Översyn av sjölagen 2* (1990) s.70
Prop. 1993/1994:195 s.149

är ett tillbehör som orsakar kollision. Utifrån angivna regelverk diskuteras etablerad rättspraxis och de effekter den får på försäkringsmarknaden. Avslutningsvis förs resonemang kring alternativa förhållningssätt till rättsläget och anledningar till varför rådande ordning faktiskt består.

Uppsatsens disposition syftar till att inledningsvis etablera förutsättningarna för angiven problemformulering för att sedan successivt ringa in de svårigheter och oklarheter som gör det rådande rättsläget intressant. Även om den redogörande delen av uppsatsen till utrymmet vida överträffar den diskuterande är denna uppdelning nödvändig för uppsatsens begriplighet.

1.5. Avgränsningar

Uppsatsen är tydligt avgränsad på flera områden. Försäkringsrätten är ett alltför omfattande uppsatsämne och även, den förvisso något mer hanterbara, sjöförsäkringsrätten är för utrymmeskrävande för att till fullo kunna redogöras för på ett tillfredsställande sätt. Så vidsträckta rättsområden kan av naturliga skäl omöjligt komma till sin rätt i en begränsad uppsats av detta slag. Avsikten med uppsatsen är primärt att besvara uppställda avgränsade frågeställningarna. Sekundärt kan den även anses tjäna syftet att placera sjöförsäkringen i ett bredare försäkringsrättsligt perspektiv.

Sjörätt är ett ämnesområde som präglats av både av amerikansk och brittisk *Common Law*-tradition och av kontinental och skandinavisk rättstradition. Även om rättsområdet p.g.a. sjöfartens långa historia har kvardröjande *Common Law*-inslag kan den skandinaviska sjörätten anses ha följt en egen utveckling. Av utrymmesskäl kommer de särdrag som skiljer *Common Law*-sjörätten från den skandinaviska motsvarigheten inte att uppmärksammas.

Sjöförsäkringsrätten består av en rad olika försäkringsformer. Uppsatsen fokuserar i huvudsak på försäkring som tecknas av driftsherren av ett fartyg, d.v.s. redaren. Försäkring av redarens verksamhet är den dominerande formen av sjöförsäkring. Utifrån detta perspektiv är ansatsen att utreda de två huvudsakliga undergrupperna av redarförsäkring. Övriga redarförsäkringar behandlas enbart översiktligt och andra sjöförsäkringar i ytterst begränsad omfattning.

Uppsatsen behandlar enbart försäkring av kommersiella intressen inom sjöfart. Ingenting av

innehållet kommer att beröra små- eller fritidsbåtar. Försäkring av andra intressen än sådana som rör näringsidkare inbegriper en rad konsumenthänsynstagande, vilket är en helt annan juridiskt problematik än den uppsatsen tar sin ansats i.

Två mycket omfattande lagar som hänvisas till frekvent under stora delar av uppsatsen är FAL och SjöL. Det finns ingen avsikt att redogöra för någon av dessa omfattande lagar i sin helhet. De kapitel och lagrum som nyttjas fyller funktionen av att återkoppla sjöförsäkringsrätten till gällande lagstiftning, i de fall då detta kan anses relevant. Det samma gäller för rättspraxis. Läsare som söker mer kunskap om de för problemformuleringen centrala lagar som är angivna ovan kan läsa mer i den litteratur som återges i referensförteckningen.

1.6. Material

Den litteratur och de essäer som det hänvisas till i uppsatsen är till största delen av skandinaviska författare och huvuddelen av dessa är norska. Förklaringen till förekomsten av denna nordiska doktrin ligger bl.a. i det mångåriga nordiska samarbete som lett fram till att Sverige, Finland, Norge och Danmark haft snarlika sjölagar sedan 1891. Detta samarbete är påtagligt inom den akademiska världen och även i etablerandet av rättspraxis. Det är vanligt förekommande att sjörättsliga avgörande återopas i de andra ländernas rättstillämpning. Sedan 1900 publiceras årligen en samnordisk rättsfallssamling⁴, *Nordiske Dømer i Sjøfartsanliggender* (ND), av *Nordisk Skibsrederforening*.

Bland använda referenser förekommer även branschdokument. Dessa dokument är branschöverenskommelser, vilka visserligen inte är bindande men anger branschens vedertagna standardvillkor och förmedlar en god bild av hur berörda parter kan förväntas resonera vid ingående av sjöförsäkringsavtal. De vägledande dokument som utgjort grunden för uppsatsresonemangen kring kaskoförsäkring är *Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor* (ASK) och *Norsk Sjøforsikringsplan* (NSPL). Dessa dokument är, av förklarliga skäl, väl överensstämmande med de lagar som reglerar slutandet av sjöförsäkringsavtal och utgör en god källa till insikt rörande hur försäkringsansvaret är uppdelat mellan de olika försäkringarna

⁴ Bull, Falkanger *Innføring* s.11

när det gäller sjöfartsintressen.

I avsnittet om Protection & Indemnity-försäkring används huvudsakligen interna företagsdokument från assurancesföreningen *Gard* som referens. Avtalsvillkoren för P&I är inte formellt standardiserade inom branschen men de krav och de avgränsningar som dokumentet ställer upp är likartade hos alla P&I-klubbar.⁵ Anledningen till detta är att de individuella klubbarna är medlemmar av *The International Group*. The International Group består av 13 P&I-klubbar från Storbritannien och Skandinavien.⁶ Samarbete föranleder den stora majoriteten av individuella sjöförsäkrare verksamma inom P&I att utarbeta snarlika standardvillkor av praktiska skäl. Detta innebär att det är tillräckligt att utgå från en referensskälla vad beträffar P&I-villkor.

⁵ En Protection & Indemnity-klubb är ett ömsesidigt försäkringsbolag där medlemmarna själva har överenskommit sinsemellan att täcka vissa av varandras risker. P&I-klubbar började bildas för ca. 150 år sedan som en reaktion på ett ökande behov av försäkringar som inga traditionella sjöförsäkringsbolag erbjöd. Samarbetet mellan klubbens medlemmar regleras i statuter, vilka anger villkoren för den ömsesidiga täckningen av risk. Utifrån dessa generella klubbvillkor ingår den enskilde medlemmen ett individuellt försäkringsavtal. Medlemmarna är både försäkrare och försäkrade i sin egen klubb. (Jfr. stycke 5.2.2.)

Poland Simon, Rooth Tony *Gard Handbook on P&I Insurance* (1996) s.20, 27f.

⁶ Bull, Falkanger *Innføring*. s.497

2. Lagen om försäkringsavtal

Sjöförsäkringsavtalen är vanligen individuellt utformade för affärsmässiga förhållanden av jämbördiga näringsidkare och försäkringsbeloppen är vanligen höga. Det finns flera karaktärsdrag som skiljer sjöförsäkringar från övriga försäkringar men även påtagliga strukturella likheter. Den lag som vanligen är väl inarbetad i sjöförsäkringsavtalen är Lag (1927:77) om försäkringsavtal (FAL), vilken är tillämplig på alla sjö- och transportförsäkringsavtal.⁷ De lagrum som uteslutande behandlar sjöförsäkring är 59 - 76 §§.

FAL är central lagstiftning för den svenska försäkringsrätten. Försäkringsrättens utveckling påverkas visserligen i tilltagande grad av ekonomisk och social konsumenthänsyn, men FAL är fortfarande tillämplig på all slags företagsförsäkring.⁸

Lagstiftning som präglar utformandet av sjöförsäkringar är ingen nyhet. Försäkringslagstiftning ingick redan i den första svenska sjölagen från 1667⁹, vilket indikerar försäkringens historiska betydelse för sjöfarten. Regelverket som präglade villkoren för sjöförsäkringsavtalen var länge en produkt av branschens behov och sjölagen från 1891 bestod huvudsakligen av dispositiva regler.¹⁰ Tillkomsten av FAL förändrade 1927 de juridiska reglerna för utformningen av sjöförsäkringsavtal.

FAL ställer upp vissa tvingande regler för hur försäkringsavtalet får ingås, avtalsfrihetens utsträckning vid villkorens utformande samt anger parternas tvingande förpliktelser gentemot varandra. FAL är tillämplig på avtal ingångna mellan, vad som förutsätts vara, jämbördiga näringsidkare. FAL:s utformning präglades redan vid dess instiftande av en diskussion rörande huruvida etablerandet av lagstadgat regelverk skulle utgöra en hämsko på det fria försäkringsavtalet mellan köpman och transportör. Statens utredare avfärdade dock dessa farhågor som ogrundade 1925. Visserligen var avsikten att FAL skulle vara fullt tillämplig på sjöförsäkringsområdet men lagen ansågs inte utgöra obehörig inskränkning av de behov av anpassningsförmåga som präglade sjöförsäkringsavtalet.¹¹

⁷ Jan Hellner *Försäkringsrätt* (1959) s.402

⁸ Bengtsson Bertil *Försäkringsrätt* (1999) s.18

⁹ Statens Offentliga Utredningar 1925:21 *Förslag till Lag om Försäkringsavtal M.M* (1925) s.55

¹⁰ Bengtsson Bertil *Försäkringsteknik och civilrätt* (1998) s.58

¹¹ SOU 1925:21 s.60

2.1. Tvingande regler

Näringsidkares möjligheter att utforma och formulera det egna försäkringsavtalet präglas av en omfattande frihet, men uppställer samtidigt stränga krav vad gäller parternas uppfyllande av avtalade villkor. Vissa tvingande regler är dock nödvändiga att uppmärksamma.

2.1.1. Upplyningsplikt

Ett upprätthållande av upplyningsplikten beträffande det försäkrade föremålet är av avgörande betydelse för försäkringsavtalets giltighet. Den part som avser att få ett intresse skyddat har skyldigheten att ange de uppgifter som försäkringsgivaren behöver få ta del av för att kunna göra en affärsmässig bedömning av förutsättningarna för ett avtal. I förarbetena till FAL anges sjöförsäkring som ett område inom vilket reglering beträffande upplyningsplikt kan anses något överflödig, då både försäkringsgivaren och redaren vanligen är väl införstådda med vilka omständigheter som är av betydelse för avtalets omfattning.¹² Dock hindrar inte detta att reglerna beträffande upplyningsplikt är tillämpliga även för sjöförsäkringsavtalet.

Försäkringstagarens lämnade uppgifter utgör grunden för försäkringsgivarens kalkylerande av risk och grundar därmed premien, om denne väljer att erbjuda försäkringsskydd överhuvudtaget. Utgångspunkten för upplyningsplikten tas i allmänna avtalsrättsliga regler, vilket innebär att ett avtal ingånget på felaktiga eller överdrivna grunder kan leda till jämkning eller att avtalet förklaras ogiltigt.¹³ NJA 1949 s.786 återgav HD:s syn på bristande förutsättningar för ett giltigt sjöförsäkringsavtal. Två försäkrade pråmar visade sig vara provisoriskt tätade ryska landstigningsbåtar, vars undermåliga tillstånd resulterade i att de sjönk förtöjda i hamn. Försäkringsbolaget befanns av HD befriat från försäkringsansvar, då avtalet aldrig skulle ha kommit till stånd om kännedom om pråmarnas verkliga tillstånd funnits.

Enligt 6 § 1 st FAL kan försäkringsgivaren helt eller delvis befrias från det avtalade ansvaret

¹² SOU 1925:21 s.69

¹³ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.56f.

vid brott mot 4 §, vilken anger att om försäkringstagaren svikligen uppgivit eller undanhållit förhållanden av betydelse kan konsekvensen bli ett ogiltigt avtal.

Det är avgörande för bedömningen av brister i avlämnade upplysningar huruvida de är medvetet avlämnade i strid mot tro och heder eller enbart ett resultat av försäkringstagarens goda tro. I fall av god tro anpassas vanligen försäkringsskyddet till de förutsättningar som i realiteten förelåg för avtalat skydd. Jämkning sker enligt två olika regler: *pro-rata-regeln* och *kausalitetsregeln*.

Pro-rata-regeln är lagstadgad i 6 § 2 st FAL. När regeln tillämpas fastställs hur avtalade villkor skulle ha förändrats och vad premien skulle ha fastställts till om korrekta upplysningar avlämnats från början. Pro-rata-regeln erbjuder lösningen att anpassa utfallet av försäkringsavtalet till det nya förhållande som uppstår som en konsekvens av den nya informationen. Avtalet korrigeras så att innehållet överensstämmer med vad det skulle ha haft om försäkringsgivaren varit korrekt underrättad från första början. Även om pro-rata-regeln vanligen inte används vid sjöförsäkring är den relevant i en allmängiltig försäkringsrättslig betydelse i fall då försäkringsgivaren helt skulle ha avslagit en förfrågan om försäkring om denne haft tillgång till all undanhållen information av relevans. I sådana fall är försäkringsgivaren helt befriad från ansvar.¹⁴

Ett alternativt sätt att lösa problematiken orsakad av informationsbrist vid ingående av försäkringsavtal är kausalitetsregeln. Denna regel skall nyttjas vid avtal om sjöförsäkring¹⁵ och utgår från parternas avlämnade information, som den förelåg vid det ursprungliga avtalets ingående. Försäkringstagaren ges, i enlighet med 6 § 3 st FAL möjligheten att styrka att föreliggande felaktigheter eller oriktiga uppgifter inte var av någon avgörande betydelse för försäkringsfallets uppkomst. Det är orsakssambandet mellan skadans omfattning eller det inträffade och det uppgivna förhållandet som är utslagsgivande för hela försäkringsavtalets giltighet.

¹⁴ Hellner *Försäkringsrätt* s.181f.

¹⁵ SOU 1925:21 s.76

2.1.2. Fareökning

Vid skadeförsäkring föreligger det i fall av förändrad riskbild skyldighet för försäkringstagaren att meddela försäkringsgivaren. Skadeförsäkring som försäkringskonstruktion är baserad på principen att det är den avgränsade förlusten i det aktuella fallet som skall ersättas. Det är enbart kompensation för skadan och inte ett förutbestämt belopp som skall utbetalas.¹⁶ Huvudreglerna framgår av 45 § och 46 § FAL. Dessa lagrum anger att om en fareökning skall vara av betydelse för avtalets giltighet, skall det ändrade fareförhållandet antingen ha påverkat föreliggande avtalsgrundande uppgifter intagna i försäkringsbrevet eller andra tydligt angivna omständigheter av betydelse. Avgörande för fareökningens relevans för avtalets giltighet är att försäkringsgivaren inte tidigare räknade med eller kände till en ökande fara.

I rättsfallet ND 1996.425 *Jarita* friades försäkringsgivaren från ansvar efter att ett överlastat bulkfartyg förlist i Engelska kanalen. Sjöförklaringen och flera vittnesmål visade på att fartyget var betydligt överlastat och att detta inte var en engångsföreteelse. Rätten konstaterade att ett återkommande brott mot överenskomna lastvolymmer angivna i sjöförsäkringsavtalet konstituerade fareändring. I avgörandet fastställdes att försäkringsgivaren inte skulle ingått försäkringsavtalet under rådande förhållanden och befriade denne från försäkringsansvaret.

2.1.3. Säkerhetsföreskrifter

Försäkringsgivaren kan ange säkerhetsföreskrifter i avtalet. Dessa föreskrifter är en metod för att ange och begränsa de eventuella risker som förväntas vara förknippade med en utpekad verksamhet. FAL:s 51 § anger att brott mot överenskomna säkerhetsföreskrifter kan leda till att försäkringsskyddet blir förverkat. Beviskraven för att bryta den försäkrades presumerade ansvar är dock lågt ställda. Det är tillräckligt att göra antagligt att den konstaterade skadan skulle ha inträffat oberoende av ett iakttagande av säkerhetsföreskrifterna för att försäkringsansvaret skall kvarstå.¹⁷

¹⁶ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.12

¹⁷ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.64

2.1.4. Framkallande av försäkringsfall

Reglerna om försäkringstagares eget framkallande av försäkringsfall är inte tvingande. Det är enligt 18 § enbart i fall av grovt vållande eller, som stadgas i 20 §, vid uppsåt som FAL anger att försäkringsersättning inte skall utgå i det enskilda fallet. Detta innebär inte att avtalet som sådant är ogiltigt, utan att det aktuella kravet inte kvalificerar sig som ersättningsgrundande. Dessa stadgande är okontroversiella, då principen bakom försäkringsskyddet är att reducera försäkringstagarens ekonomiska risktagande för plötsligt uppkomna kostnader och inte att utgöra tillgänglig reserv av ekonomiska medel att inkassera vid behov.

I fall av gränsdragning mellan vårdslöshet och grov sådan är rättsläget något oklart. Rättspraxis ställer höga krav på upprepad och kvalificerad vårdslöshet för att den skall betecknas som grov.¹⁸ Sjörättslig praxis beträffande huruvida vårdslöshet varit att betrakta som grov eller inte tydliggörs något av ND 1990.199 *Rova*. I avgörandet understryker rätten att en sammanvägning av relevanta omständigheter skall ligga till grund för en vårdslöshetsbedömning. I fallet grundstötte och sjönk ett fartyg p.g.a. att rorsmannen somnat. Rätten konstaterade att det till synes vårdslösa valet att placera en oerfaren sjuttonåring ensam vid rodret under hemfärd efter avslutat fiske var att anse som ett rimligt förfarande. Rätten ansåg sträckan lättnavigerad och befälhavaren själv var i behov av sömn innan han skulle ta över rodret i besvärligare farvatten. Arrangemanget bröt inte mot några säkerhetsföreskrifter och hade lyckosamt genomförts tidigare. Omständigheterna i det enskilda fallet gav att oaktsamheten inte kunde fastställas som grov.

Ett snarlikt avgörande med annorlunda utfall var ND 1984.28 *M/S Tonsund*. Fartyget grundstötte, då rorsmannen även i detta fall somnat. Dispaschören¹⁹ konstaterade att antalet i besättningen understeg Sjöfartsverkets föreskrifter för fartyg av den aktuella storleken men att detta skett regelbundet på s.k. korta resor, d.v.s. under tolv timmar, och att det avlöpt väl. Att enbart ha en besättningsman på bryggan bröt i sig inte mot några föreskrifter, men då grundstötningen högst sannolikt inte skulle inträffat om fler besättningsmän befunnit sig på bryggan samtidigt var fartygets framfart inte att anse som säkerhetsmässigt tillfredsställande. Att olyckan inträffade nattetid, i hårt trafikerade farvatten och att vetskap om underbemanning

¹⁸ Jfr. NJA 1962 s.281

¹⁹ Dispaschör är en särskild lagfaren specialsakkunnig tjänsteman, utnämnd av regeringen, bemyndigad att verkställa utredning om haveri eller skada samt kostnadsfördelning mellan fartygsägare, lastägare och försäkringsgivare.

förelåg ansågs utgöra relevanta omständigheter vid bedömningen av vårdslöshetsgraden hos befälhavaren. Rätten fastställde vårdslösheten som grov och försäkringsgivaren friades från ersättningsskyldighet.

Fallen *Rova* och *M/S Tonsund* innehåller båda snarlika omständigheter som rätten tillmätte olika stor betydelse. Rättspraxis får därmed anses som oklar men utgångspunkten för ett avgörande är en helhetsbedömning av alla relevanta omständigheter som kringgärdar ett uppkommet tillbud.

Eventuell nedsättning av avtalad försäkringsersättning skall föregås av en skälighetsbedömning.²⁰ När krav på försäkring är resultatet av ett medvetet framkallat fall eller grundat på grovt vållande skall ingenting utbetalas. Principen om förverkat försäkringsskydd är dock inte helt entydig då 19 § 2 st FAL medger undantag. I lagens förarbeten motiveras en rätt till ett medvetet avvikande från förväntat beteende med bibehållet intakt försäkringsskydd. Det är inte osannolikt att intresset av att upprätthålla försäkringsgivarens marknad kan ha kolliderat med andra skyddsvärda intressen och att undantag från principen om förverkat försäkringsskydd därmed blev nödvändigt av praktiska skäl. Förarbetet till FAL²¹ anger som exempel att ett fartygs *deviation*²² från föreskriven rutt eller avtalad transportsträcka kan anses berättigad. Deviationen skall vara präglad av en nödsituation och utgör därmed ett undantag men likväl är handlingen ett tydligt brott mot föreskrivet beteende i försäkringsavtalet.

²⁰ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.51

²¹ SOU 1925:21 s.169

²² Deviation innebär att ett fartyg medvetet avviker från en kontraktsmässigt motiverad rutt. Att avvika från den snabbaste och säkraste vägen är inom sjörätten betraktat som ett allvarligt avtalsbrott, då det utsätter fartyg och ett eventuellt lastintresse för ökade risker. Deviation är dock legitim när den föranleds av avsikten att undsätta människoliv eller annat motsvarande nödläge.

Bull, Falkanger *Innföring*. s.270

3. Fartygsbegreppet

Uppsatsen utgår från etablerad terminologi signifikativ för sjörätten. För att enhetliga begrepp skall kunna förstås i sin korrekta betydelse är en utveckling av begreppet *fartyg* adekvat.

Sjölagen (1994:1009), förkortad SjöL, anger i 1 kap 2 § 1 st definitionen för begreppet fartyg baserat på måttangivelser beträffande skeppets skrov, vilket skall utgöras av minst tolv meters längd och fyra meters bredd. Denna definition kan anses något knapphändig, då enbart omfånget säger lite om vad som är att anse som ett fartyg i en mer traditionell bemärkelse. Vanligen är ett fartyg tillverkat med avsikten att flyta med hjälp av ett skrov som håller vatten utanför konstruktionen. Fartyget skall vara avsett att röra sig på eller igenom vatten, dock inte nödvändigtvis av egen kraft.²³ Ytterligare faktorer som kan bidra till att förstärka konstruktionens karaktär av att vara ett fartyg är navigationsförmåga och kapacitet att transportera människor eller gods genom vatten.²⁴ En mer vidsträckt definition kan även klassa konstruktioner som vanligen uppfattas som flytande anläggningar som fartyg. Ett exempel på sådan är oljeriggar, vilka under bogseringstransport till avsedd utvinningsplats uppfyller en rad av fartygsbegreppets kriterier.²⁵

Huruvida en konstruktion är att anse som ett fartyg eller inte måste bestämmas utifrån det enskilda objektet, men SjöL anger de i svensk lag stadgade grundkraven och det är utifrån dem som uppsatsens bruk av begreppet fartyg tar sin utgångspunkt.

²³ Bull, Falkanger *Innföring*. s.23f.

²⁴ Poland, Rooth *Gard* s.346

²⁵ Poland, Rooth *Gard*. s.357

4. Sjöförsäkring

Sjöförsäkring är historiskt att betrakta som den första formen av försäkring mot risk, vilket har inneburit att den präglade övriga försäkringsformers utveckling. Sjöförsäkringsavtalens utformning kan anses tekniska och detaljerade i jämförelse med övriga försäkringsformer. Detta är ett utslag av flera faktorer. Regelverken kringgärdande sjöförsäkring är starkt präglade av både ålderstigna traditioner, säregen terminologi liksom det internationella klimat de är anpassade efter.

Resor över haven har alltid varit riskabelt. I sjöfartens begynnelse, bland de antika kulturerna kring Medelhavet, var den mest påtagliga risken att sjunka under färden. Riskerna var många. Undermåliga farkoster, dåligt väder, fientliga sjöfarare, bristande navigeringsmetoder och outforskade farleder gjorde sjöfart till en farlig verksamhet. Visserligen finns dessa riskmoment kvar även idag, men tekniska framsteg beträffande konstruktionen av skepp och fartygstillbehör samt ökade kunskaper kring förutsättningar för verksamheten har minskat riskerna med sjötransport av gods och passagerare högst väsentligt. Utvecklingen har dock medfört nya riskmoment. Varje sjöföretag aktualiserar risker av olika slag. Enorma volymer gods och ett stort antal passagerare förflyttas mellan världens hamnar dygnet runt och stora ekonomiska intressen är förknippade med trafiken på världens hav. De risker som är en naturlig konsekvens av en allt mer intensifierad kommersiell sjöfart kräver en väl fungerade försäkringsmarknad med förmåga att möta en rad olika behov och intressen.

4.1. Sjöförsäkringens särdrag

Sjöförsäkringsrätt har särdrag som skiljer den från övrig försäkringsrätt och dessa skillnader har i huvudsak historiska förklaringar. Bland sjöfartens parter uppstod spontant metoder för att skydda inblandade ekonomiska intressen, och lagstiftning för försäkringens former formulerades långt senare. Svensk lagstiftning rörande innehållet i sjöförsäkringsavtalet författades i sjölagstiftning så sent som 1667, trots att försäkringsformer liknande dagens

konstruktioner utvecklades redan under medeltiden på den europeiska kontinenten.²⁶

Försäkringsrättsligt särskiljer sig sjöförsäkringen på tre områden: utformningen av försäkringsvillkoren, villkorens innehåll och de marknadsmässiga förhållande som präglar utformningen av sjöförsäkringsavtalen.²⁷ Försäkringsrätten ålägger vanligen hänsynstagande till parternas möjlighet att tillvarata respektive intresse vid försäkringsavtalets ingående. Lagstiftningen utgår vanligen från att försäkringsgivaren är en överlägsen kontraktspart och föreskriver ett socialt hänsynstagande gentemot svagare part. Inom sjöförsäkringsrätten betraktas däremot parterna som likställda näringsidkare och en parts eventuella bristande kunskaper rörande försäkringsbehov tillmäts mindre betydelse. Skyddande lagstiftning träder tillbaka till förmån för avtalsfrihet mellan berörda parter. Detta får till konsekvens att *oklarhetsregeln*, d.v.s. att oklara standardavtalsvillkor tolkas till nackdel för författaren av avtalet, sannolikt inte tillämpas vid tolkningen av sjöförsäkringsavtal.²⁸

Sjöförsäkringsmarknaden är internationell. Skyddet av sjöfartsintressen är inte knutet till något enskilt land och det finns samma möjligheter för en fartygsägare att försäkra sig hos försäkringsbolag i andra länder som på sin hemmamarknad. Denna internationella konkurrens påverkar både avtalsvillkorens utformning samt storleken på försäkringspremierna.

Avtalsvillkoren präglas av förhandlingar mellan berörda parter, med utgångspunkt i de intressen som kan säkras. Sjöförsäkringar har utvecklats till att erbjuda skydd mot en rad olika risker, varav vissa synnerligen specifika, och det individuellt utformade avtalet blir resultatet av hur omfattande täckning den försäkrade vill ha och vilken premiesättning aktuella villkor betingar.

Sjöförsäkring kan försäkringsrättsligt kategoriseras som allriskförsäkring i betydelsen att den omfattar skydd av varje slags fara som kan hota det försäkrade intresset.²⁹ 60 § FAL tydliggör denna huvudregel genom att varje slags fara skall anses omfattad i det att särskilda undantag inte gjorts i lag eller avtal. Grundantagandet blir att försäkringens omfattning skyddar mot alla hotande sjöfaror, så länge inga uttryckliga undantag gjorts. In dubio är risken täckt.

²⁶ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.16

²⁷ Bull Hans Jacob *Sjöförsäkringsrätt* (1980) s.14

²⁸ Bengtsson *Försäkringsrätt*. s.41

Bull uttrycker viss tveksamhet beträffande avtalsparternas likställdhet när det gäller mindre näringsidkare med sjöförsäkringsbehov. I fall av fiskerinäringsverksamhet framstår försäkringsparterna som mindre likställda och vad beträffar fritidsbåtar inte alls.

Bull *Sjöförsäkringsrätt*. s.14

²⁹ Hellner *Försäkringsrätt* s.406

Anledningen till denna ordning är att det är problematiskt att på förhand avtala om försäkringens omfattning. Ett sjöförsäkrat intresse kan utsättas för en mångfald av risker och faror av ytterst skiftande karaktär, även vid normal drift.

4.2. Sjöförsäkringens parter

Uppdelningen av parterna inom sjöförsäkring följer gängse mönster signifikativt för försäkringar i allmänhet. Huvudaktörerna är vanligen tre till antalet. Den part som vill reducera de ekonomiska riskerna förknippade med ett sjöföretag genom att ingå ett försäkringsavtal är *försäkringshavare*. Försäkringshavaren är den part som i enlighet med avtalet regelbundet erlägger premier för att uppnå försäkringsskydd av utpekade objekt.

Den som efter avtalets ingående kan framföra krav på ersättning eller avtalad försäkringssumma vid försäkringsfall benämns *försäkringstagare*. Försäkringshavaren och försäkringstagaren kan sammanfalla och uppdelning blir i huvudsak enbart relevant när försäkringshavaren har flera objekt som försäkras individuellt. Det finns ingenting som hindrar att det ingår flera försäkringstagare i försäkringshavarens avtal.

Försäkringsgivaren är den som mot erlagd premie erbjuder avtalad kompensation i händelse av att försäkringsgrundande risk förverkligas, och betecknas *assuradör*.³⁰

Sjöförsäkringsavtal skyddar vanligen betydande ekonomiska intressen. När en assuradör inte kan eller önskar kvarstå som enda garanten för att ett försäkringsavtal skall upprätthållas kan sjöförsäkringsbranschen erbjuda alternativa lösningar. Assuradören kan bedriva samarbete med andra försäkringsgivare för att sprida risken. Flera olika assuradörer kan åta sig att dela försäkringshavarens risker genom att ansvara för uttalade delar av försäkringsavtalet och blir därmed *medförsäkrare*.³¹ Samtliga medförsäkrare står som ansvariga för sin respektive del direkt gentemot försäkringstagaren och kan alla drabbas av dennes anspråk då varje enskild delförsäkring bildar ett separat försäkringsavtal. En alternativ form av medförsäkring är när försäkringsavtalet utpekar en av assuradörerna till *huvudassuradör*, vilket innebär att övriga

³⁰ Norsk Sjöförsäkringsplan (NSPL) (1999) § 1-1

³¹ En alternativ term för medförsäkrare är co-assuradör.

assuradörer bemyndigar denne att, inom givna ramar, sluta bindande överenskommelser på alla assuradörers vägnar i förhandlingar rörande försäkringsvillkor och premier med försäkringshavaren.³²

En annan lösning för en assuradör att sprida omfattande ekonomisk risk är att återförsäkra delar av avtalat försäkringsbelopp genom *återförsäkringsgivare*,³³ utan att detta påverkar avtalsrelationen till försäkringshavaren. Denna modell finns i flera utföranden beroende av hur stor del av risken som den ursprungliga direktassuradören inte ämnar täcka. Det som huvudsakligen påverkas är självständigheten vid premiesättningen. Återförsäkringen sker avtalsvis mellan återförsäkrarna utan att försäkringshavarens rätt att göra anspråk på försäkringsutfall hos assuradören, d.v.s. direktförsäkringsgivaren, påverkas.³⁴ Ytterligare en modell är att kombinera med- och återförsäkring. Orsakerna till att flera olika assuradörer involveras är vanligen att den ekonomiska belastningen som kan drabba en individuell assuradörer vid ett ianspråkstagande av avtalat försäkringsskydd inte kan försvaras affärsmässigt.

Skillnaden mellan de olika formerna är huvudsakligen att vid återförsäkring är det assuradören själv som söker förankring av den avtalade risken medan medförsäkrarna utgör en grundläggande förutsättning för att det aktuella avtalet överhuvudtaget uppkommer.

4.3. Sjöförsäkringsavtalet

FAL anger det ramregelverk vilket formar förutsättningarna för avtalsklausulernas innehåll i ett sjöförsäkringsavtal. Upprätthållandet av försäkringshavarens upplysningsplikt tillmäts stor betydelse.³⁵ All information angående det säkrade intresset som lämnas till assuradören ger försäkringsbolagen bedömningsgrund beträffande det aktuella avtalet, vilket i sin tur grundar försäkringsavtalet och därmed premien. Obetänksamt eller uppsåtligt felaktigt avlämnade

³² Bull *Sjöförsäkringsrett* s.31f.

³³ En alternativ term för återförsäkrare är re-assuradör.

³⁴ Bull, Falkanger *Innföring*. s.448

Bull *Sjöförsäkringsrett* s.32

³⁵ Bull, Falkanger *Innföring*. s.457

NSPL § 3-1 1 st

Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor av år 2000 (ASK) § 9

uppgifter får till konsekvens att assuradören förbinder sig att försäkra ett intresse vilket baserat på korrekt information inte varit aktuellt överhuvudtaget. Att ange korrekta upplysningar är ett av de få formella krav som ställs på parterna vid försäkringsavtalets ingående. Underlåtenhet att göra så kan resultera i jämkning av eller helt uteblivet försäkringsutfall.

Assuradörens avtalade åtagande att stå ekonomisk risk behöver inte nödvändigtvis sammanfalla med det belopp som det försäkrade intresset faktiskt kan värderas till. I enlighet med den utbredda avtalsfrihet som dominerar sjöförsäkringarna kan assuradören säkra både ett lägre eller högre belopp än vad ett objektivt konstaterat försäkringsvärde uppgår till. Oberoende av om intresset är *över-* eller *underförsäkrat*³⁶ i relation till det verkliga värdet av det försäkrade utgår eventuellt försäkringsutfall från den avtalade försäkringssumman.³⁷

Uppgifter om det försäkrade intresset eller föremålet samt villkor för det enskilda försäkringsavtalet brukar framgå i ett skriftligt försäkringsbrev, vilket utfärdas av assuradören. Försäkringsbrevet benämns även *polis*. Villkoren återger parternas åtaganden och förpliktelser, varav en av försäkringshavarens huvudförpliktelser är att betala premier. Sjöförsäkringar särskiljer sig från mer traditionella försäkringar genom att individuell premiesättning nyttjas i större omfattning utifrån avtalade åtaganden. Vanligen fastställs premien till en viss procent av det säkrade intressets försäkringssumma. Försäkringshavarens tidigare skadestatistik får även relevans för bedömningen.³⁸

Försäkringens varaktighet över tid skiftar beroende på det försäkrade intresset. Försäkringen kan löpa fram till ett fastställt datum, till en bestämd resa är avslutad eller så länge

³⁶ Om intresset är *underförsäkrat* innebär det att det avtalade försäkringsbeloppet inte överensstämmer med det egentliga värdet av det försäkrade intresset, vilket får till konsekvens att försäkringstagaren inte kan få full ersättning för hela förlusten vid total- eller delskada. Premien blir följaktligen lägre.

Överförsäkring innebär en för hög värdering av intresset och att avtalat utfall skulle ge större ersättning än vad det säkrade intresset objektivt kan värderas till. Försäkringsgivarens ansvar påverkas dock inte, då ersättning enbart omfattar försäkringstagarens förlust som inte kan överstiga värdet av det försäkrade. Enligt allmänna försäkringsrättsliga principer strider ett större utfall än vad skadan uppmäts till mot *berikandeförbundet* (FAL 39 § 1 st), även om denna princip inte längre tillmäts samma betydelse.

Skillnaden mellan sjörättsliga och allmänna försäkringsrättsliga principer är att bestämningen av försäkringssumman avtalas innan sjötransporten inleds, vilket inte sällan innebär att det försäkrade intressets fastställda värde kan sjunka under transporten, exempelvis då delar av lasten spolas över bord. Utgångspunkten, och premiegrundande, är den försäkringssumma som parterna avtalar om och inte det faktiska värdet på intresset.

Bengtsson *Försäkringsrätt* s.79f, 87

Bull, Falkanger *Innföring*. s.451

³⁷ Bull, Falkanger *Innföring*. s.451

³⁸ Bull *Sjöförsäkringsrätt* s.32f.

försäkringshavaren fortfarande är medlem i en assuradörförening. Valet av avgränsning är vanligen baserat på ett övervägande utifrån det säkrade intresset.

4.4. Intresset

För att avgränsa sjöförsäkringens omfattning nyttjas en metod att i avtalet utpeka försäkrade *intressen*. Intresseterminologin är användbar, då försäkringsavtalet kan omfatta såväl föremål som ekonomiska intressen kopplade till sjötransporten. Ett avtal som inte anknyter till ett utpekade intresse är ogiltigt.³⁹ Det är även alltid ogiltigt att försäkra intressen som strider mot lagen, såsom att varuförsäkra smuggelvaror.⁴⁰

Föremålet för försäkringen varierar beroende av sjöföretaget och av hur omfattande skydd försäkringshavaren eftersträvar. Ett intresse kan vara knutet till flera aktörer och flera intressen kan vara representerade på samma resa. För att sjöförsäkringskonstruktionerna skall kunna bibehålla sin begriplighet och flexibilitet är utgångspunkten att göra en uppdelning i uttryckta ekonomiska förhållanden, istället för att utgå från försäkrade föremål i sig.

En inledande huvuduppdelning mellan intressen kopplade till fartyg respektive last är lämplig för att åskådliggöra sjöförsäkringarnas olika inriktningar. Den grupp av försäkringar som utgår från fartyget går under samlingsnamnet *redarförsäkringar*, vilka i sin tur har flera undergrupper med skiftande inriktning. Den mest betydelsefulla är *kaskoförsäkring*, som huvudsakligen är en *sakförsäkring*. Vad beträffar *ansvarsförsäkring* är *Protection & Indemnity*-försäkring av störst betydelse.⁴¹

Vad gäller skydd av eventuell ekonomisk avkastning från sjöföretaget kan en *fraktförsäkring* tecknas. Fraktavtalet definieras som att ställa transportkapacitet till förfogande för en medkontrahent, vanligen mot vederlag.⁴² Fraktförsäkringar finns i flera former vars utformning är beroende av den risk som försäkringstagaren vill föregripa.

³⁹ NSPL § 2-1

⁴⁰ Bull, Falkanger *Innföring*. s.450

⁴¹ Bull *Sjöförsäkringsrett* s.12f.

⁴² Bull, Falkanger *Innföring*. s.216

Intresseförsäkring är en form som vanligen fungerar som ett supplement till redan tecknade försäkringar. Försäkringen uppkom ursprungligen som en extra försäkring för införskaffande av nytt fartyg när redaren drabbats av förlust av ett annat. Denna försäkringslösning utgjorde en möjlighet att kringgå lagstiftarnas ambitioner att förhindra större försäkringsutfall än vad intresset objektivt kunde värderas till, genom berikandeförbund och motsvarande.⁴³ Numera täcker intresseförsäkringar vanligen överskjutande förmögenhetsförluster vid specifika fall eller risker vilka går utöver vad som vanligen är förknippat med sjöföretag. Namnet skall inte förväxlas med den intresseterminologi som används inom sjöförsäkringsrätten för att åskådliggöra skillnaden mellan parternas ekonomiska avtal, skilt från den allmänna försäkringsrättsliga principen att avtala om specifikt utpekade föremål.

Varuförsäkring är vanligen en sakförsäkring som i varierande utsträckning skyddar gods mot fysisk skada, brister eller förlust uppkommen i samband med transporter. Annan sorts förlust såsom förmögenhetsförlust p.g.a. konjunkturskifte eller tidsförluster täckes ej.⁴⁴

Sjöförsäkringarna skiljer sig åt i konstruktion och omfattning, vilket bidrar till att ge dem individuella karakteristika. Utformningen och deras avtalade omfattning har stor praktisk betydelse för sjöförsäkringsrätten.

4.5. Terminologi för omfattning

Den generösa omfattningen av sjöförsäkringens skydd som FAL 59 - 60 §§ anger tydliggör behovet av att noggrant precisera vad det aktuella försäkringsavtalet skall omfatta. Det blir angeläget att klart ange vad som skyddas av försäkringen och vilka områden eller överskjutande belopp som försäkringshavaren själv förväntas stå risken för. För att det skall bli praktiskt genomförbart att fastställa och särskilja det individuella försäkringsavtalets omfattning, krävs en väl definierad terminologi.

Det skydd som det berörda intresset har bestäms av försäkringsavtalet. Omfattningen betecknas av termen *täckningsfält* och anger de risker, skador och förlustområden inom vilka

⁴³ Lindh Claes *Redarens försäkringar* (1997) s.24

⁴⁴ Bull, Falkanger *Innføring*. s.502

assuradören har ersättningsplikt för uppkomna försäkringsfall. Avtalets täckningsfält består av *farefält*, *haverifält* och *förlustfält*.⁴⁵ Farefältet innehåller de uttryckliga risker som försäkringen täcker. Utgångspunkten är att det försäkrade föremålet skyddas mot en mängd opreciserade risker av olika slag, s.k. allriskförsäkring. Viktigt att notera är att de undantagssituationer som inte täcks skall kunna utläsas av angivna farefält. Den principiella utgångspunkten vid tolkning av allriskförsäkringens avtal är att placera bevisbördan för påstådda inskränkningar hos assuradören. Haverifältet uppger i vilka situationer som försäkringsutfall kan bli aktuellt. Försäkringens omfattning gäller enbart vissa fall av skador beroende av hur de uppstår och omständigheterna kring dem. Förlustfältet anger hur stor del av den fastställda ekonomiska förlusten som skall rendera i utfall. Förlustfältet varierar betydligt från en försäkringsform till en annan.⁴⁶

⁴⁵ Bull *Sjøforsikringsrett* s.60f.

⁴⁶ Bull, *Falkanger Innføring*. s.452f.

5. Sjöförsäkringens historik

5.1. Sjöförsäkringens utveckling

Försäkring av sjöföretag är den äldsta kända formen av försäkring. Ursprunget är okänt men företeelser med riskspridning mellan flera parter inför ett sjöföretag förekommer redan under medeltiden i Europa.⁴⁷ De norditalienska stadsrepublikerna Venedig och Genua bedrev en omfattande sjöhandel, vilket bidrog till att göra 1300-talet till århundradet då sjöförsäkring fick sitt stora genombrott. Från Italien spreds tekniken att sluta avtal kring riskspridning av last och fartyg till sjöfararländerna Spanien och Portugal och vidare över den europeiska kontinenten.⁴⁸

Den sjöburna handeln kring Öster- och Nordsjön började blomstra i början av 1600-talet då nya konstruktionstekniker för fartyg successivt vann genomslag, framför allt hos holländarna. Väl fungerande marknader befriade från det vanligt förekommande gisslet sjöröveri etablerades i norra Europa. Centrum för sjöförsäkring växte fram i Amsterdam. Staden bildade en försäkringsmarknad för hela den europeiska kontinenten.

Under 1700-talet flyttade dock sjöförsäkringsmarknaden allt mer över till London där avtal om sjöföretags försäkring till stor del var koncentrerat till branschrepresentanters sociala umgänge på Lloyd's kaffehus.⁴⁹ Under 1720-talet expanderar Lloyd's till att bli Europas sjöfartscentrum, vilket bidrog till att göra den anglosaxiska avtalstraditionen till normbildare för sjöförsäkringens utformning. En ny fas inom sjöförsäkringens utveckling inleddes 1771, då Lloyd's Underwriters omvandlades till en förening. Denna till synes triviala händelse inledde en epok av stark tillväxt bland Europas sjöförsäkringsbolag, mycket beroende av

⁴⁷ Bull *Sjöförsäkringsrett* s.16

⁴⁸ Kuuse Jan, Olsson Kent *Sjöfart & Sjöförsäkring under 125 år (1997)* s.34f.

⁴⁹ Det var det växande behovet av att inhämta information rörande de sjöföretag som intressenter "spelade" om huruvida fartyget skulle återvända från seglatsen eller ej som gjorde mötesplatser som Lloyd's populära. Den förslagne Edward Lloyd såg till att insamla, systematisera och anslå information om förestående sjöföretag, vilket attraherade spelare som i sin tur bidrog med ytterligare information. Lloyd's kaffehus blev en samlingsplats både för sådana som ville göra sig en bild av tillgängliga prospekt för eventuella satsningar och på personer som var beredda att ställa sitt kapital till förfogande för mer kunniga spelare.

Lindh *Redarens*. s.2

Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.36f.

introducerandet av försäkring mot skador orsakade av krig. Europeiska krig rådde det ingen brist på under 1700- och 1800-talet. Lloyd´s ledande ställning institutionaliserades i lag av det brittiska parlamentet 1871, vilket gav Lloyd´s förvaltning av sjöförsäkringar en unik rättslig ställning.⁵⁰ Lloyd´s är i dag att likna vid en försäkringsbörss där underwriters erbjuder sitt kapital genom mäklare. *Underwriting* innebär att riskkapital ställs till förfogande för investering i högriskverksamheten sjöförsäkring mot ränteavkastning.⁵¹ Under senare år har kritik framförts mot underwritingssystemet, då varken penninginvesteringarna eller deras mäklare ansetts haft något djupare intresse för eller uppfattning om risker förknippade med det individuella objekt i vilket investeringen placerats. Kritikerna menade att inom Lloyd´s hade utvecklingen lett till frekvent förekommande brister i kopplingen mellan bedömning av risk och fastställandet av premie, vilket utgör den affärsmässiga grunden för all försäkring.⁵²

I skiftet mellan 1800- och 1900-talet fick industrialiseringen sitt stora genombrott och så även inom sjöfart. Mer effektiva koleldade och ångdrivna fartyg konkurrerade ut segelfartygsnäringen med högre hastigheter och större lastkapacitet. Specialfartyg som tank-, kyl- och malmfartyg konstruerades inom den snabbt växande europeiska varvsindustrin. Tekniska genombrott tillät allt längre oavbrutna transportsträckor, vilket stimulerade en framväxt av världshandel som från 1870 tredubblades i storlek fram till det stora sammanbrottet 1914, då första världskriget bröt ut.

Mellankrigstidens depression präglade även sjötransportnäringen. Minskande världshandel resulterade i reducerade lastvolymerna med fallande priser som konsekvens av en överkapacitet av lastfartyg. Underlaget för världens varvsindustri sviktade. Med en tillbakagång för sjönäringen följde en lågkonjunktur för den av huvudnäringen känsliga sjöförsäkringsbranschen. Fartygens tekniska utveckling fortsatte dock oförtrutet. 1911 introducerades dieselmotorn och redan 1930 hade ångfartyget nått sin höjdpunkt i antal fartyg och tvingades sedan stå tillbaka för fartygskonstruktioner med den nya driftsekonomiskt överlägsna motorn.

Under 1900-talet inleddes arbetet med att etablera internationella sjösäkerhetsstandarder och

⁵⁰ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.37f.

⁵¹ Hazelwood Steven J, Hill Christopher, Robertson Bill *Introduction to P&I* (1996) s.29f.

⁵² Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.400f.

ansvarsfördelningsregler mellan sjöfartens olika parter. Internationella samarbetsorgan,⁵³ både folkrättsliga och efter privata initiativ, bildades med ambitionen att föra en dialog kring och föregripa de kända problem och konfliktytor som en internationell sjöfartsmarknad innebar. Dessa organisationer producerade en rad dokument för att kodifiera rådande sedvana och introducera nya regelverk för att etablera och upprätthålla internationell sjöfartsstandard. Internationella konventioner⁵⁴ påverkade sjöförsäkringsmarknaden, då förutsättningarna för slutande av avtal förändrades. Nya internationella ansvarsregler aktualiserade ett ökat intresse för det skydd som erbjöds genom P&I-försäkringar. Tiden efter andra världskriget präglades sjöförsäkringsbranschen av en stor tillväxt inom P&I, i relation till kasko. P&I-klubbarna gick från att ha varit en relativt blygsam del av försäkringsmarknaden till att växa genom att generera eget kapital och förvalta avkastning från ökande premieuttag.

Senare delen av efterkrigstiden har sjöfartsnäringen god tillväxt som inte mattas av förrän oljekriserna under tidigt 1970-tal. Lastfartygen utvecklades mot en allt mer specialiserad hantering av på förhand bestämt gods. Under 1960-talet genomgick lasthanteringen en smärre revolution. Introduktionen av enhetslastssystem, med godset förslutet i containrar under hela transporten, minskade hanteringskostnaderna och reducerade behovet av arbetskraft vid lastning och lossning.⁵⁵ Allt större fartyg börjar föra allt mer specialiserad last.

1970-talet präglades av en djup ekonomisk kris som inte avstannade förrän under andra halvan av 80-talet. Överkapaciteten från åren innan oljekrisen resulterade i att varvsbeställningar annullerades, vilket även påverkade de ekonomiska förhållandena för skeppsbyggarna. 90-talet infriade inte löftena om återhämtning i den grad som var förväntat och världens sjöfartsnäring lider fortfarande sviterna av 70-talets svåra år.

⁵³ Den institution som har störst folkrättsligt genomslag är den internationella sjöfartsorganisationen *IMO (International Maritime Organisation)* som bildades 1958 utifrån den då tio år gamla föregångaren *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO*) IMOs sekretariat är beläget i London där *Rådet (the Council)* hanterar den löpande verksamheten. Rådet består av 32 representanter som utses av de 155 (1997) medlemsländer som formar *Församlingen (the Assembly)*. Församlingen sammanträder med anledning av utarbetandet av nya tillägg till internationella konventionstexter. IMO är ett konsultativt organ inom FN.
Malmberg Lars-Göran *Haveriutredningar* (2000) s.287f.

⁵⁴ 1900-talet blir ett århundrade av kontinuerligt producerade och förfinade av konventionstexter, vilka numera reglerar stora delar av den internationella sjöfarten. Antalet konventioner och deras innehåll är förvisso för omfattande för att återges i denna uppsats men regleringarna omfattar framför allt sjösäkerhet, arbetsförhållande ombord, miljöskydd och framför allt standardkrav på behandling och transport av gods. Haagkonferensen 1921 inledde det internationella sjöfartssamarbetet och resulterade i Haag-reglerna 1922. Haag-reglerna reglerar framförallt transportansvar. (För en kortfattad redogörelse av reglernas innehåll se not 131)
Bull, Falkanger *Innföring*. s.238

⁵⁵ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.309

5.2. Sjönärningen i Norden

Tidiga tendenser till en form av ömsesidig riskdelning mellan inblandade parter står att finna på den svenska östkusten under medeltiden. Fiskerieringens parter i det agrara samhället slöt överenskommelser om ömsesidig assistans i fall av sjönöd, vilket finns dokumenterat så tidigt som 1450.⁵⁶ En mer utvecklad handel under 1600-talets svenska stormaktstid bidrog till sjöföretagens växande behov av försäkring, vilket vanligen gjordes på den dominerande marknaden i Holland. Det europeiska inflytandet över nordisk sjöfartsnäring var påtagligt. Svensk sjölagstiftning fick visserligen en egen försäkringsbalk 1667, men denna anses vara en kopia av Amsterdams sjöförsäkringsstadga från 1598.⁵⁷

Bland de nordiska länderna var Danmark först med att bryta med den tilltagande brittiska dominansen på sjöförsäkringsområdet. 1726 upprättades *Det kgl. Octrojerade Sjøassurance Compagnie* i Köpenhamn, vilket tilldelades monopol för att driva sjöförsäkringsnäringen i Danmark och Norge.⁵⁸ I Sverige höjdes politiska röster för ökat oberoende av utländska intressen, vilket bl.a. resulterade i att riksbanken erbjöd kredit till det dyrbara företaget att även från svenskt håll försöka utmana den brittiska sjöförsäkringsdominansen. *Stockholms Sjöassurance Compagnie* öppnades 1739, finansierat med statliga medel.⁵⁹

Teknisk utveckling av fartygskonstruktion och framförallt metoderna för att framdriva fartyg förändrade sjöförsäkringsmarknaden. Ångfartygen betraktades med misstro av de etablerade svenska assuradörerna, vilket föranledde ägarna till ångfartyg att söka försäkras utomlands. Under senare delen av 1800-talet var ångdrivna fartyg betydligt mer vinstgenererande än sin segeldrivna motsvarighet och den svenska ångfartygsmarknaden växte kraftigt. Kring 1870 började de första svenska sjöförsäkringsföretagen som hanterade ångfartyg att etableras. Värt att notera är att Sveriges första ömsesidiga förening för enbart ångfartygsförsäkras etablerades i Göteborg 1872. Segelfartygen var fortfarande dominerande till antalet och försök att kombinera segel- och ångfartygsförsäkringar visade sig problematiska, då riskerna och skadorna förknippade med de olika fartygstyperna skilde sig åt väsentligt. Istället för att avstå

⁵⁶ Exemplet är taget från fiskande bönder i Stockholms skärgård, organiserade i hamnskrån.

⁵⁷ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.39

⁵⁸ Bull *Sjöförsäkringsrett* s.17

⁵⁹ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.42

från ångfartygsförsäkringen, vilket var den vanligare lösningen bland de etablerade försäkringsbolagen, försäkrade en nybildad förening enbart ångfartyg. *Sveriges Ångfartygs Assurans Förening* hade bildats.⁶⁰

Industrialiseringen av Sverige under slutet av 1800-talet drev in försäkringsväsendet i en ny era. En mer strikt affärsmässig analys av risker och premier gjorde sitt intåg i samband med uppkomsten av det moderna aktiebolaget kring 1860. På den svenska försäkringsmarknaden samsades försäkringsbolag med fartygsägare som kunder och de ömsesidiga föreningarna, där fartygsägarna både var kunder och delägare i föreningen. Slutet av 1800-talet var en turbulent period då en allt mer lukrativ och expanderande försäkringsmarknad lockade med stora vinster, vilket i flera fall ledde till spektakulära konkurser.⁶¹ Den svenska försäkringsmarknadens finansiella trovärdighet började ifrågasättas av omvärlden.

5.2.1. Svensk kaskoförsäkring

Assuransföreningen i Göteborg kom att bli normgivaren för kaskoförsäkringsvillkoren ibland landets kaskoförsäkrare. Landets tre större föreningar⁶² utvecklade ett återförsäkringssamarbete och började, med fartygsägarnas goda minne, dela på kaskoförsäkringsriskerna.

De ömsesidiga föreningarna bestod enbart av sina medlemmar och saknade därmed eget kapital. Riskerna med denna ordning var uppenbara, vilket resulterade i att Assuransföreningen byggde upp egna fonder kring 1880. Ackumuleringsmetoden utgjordes av att kvarvarande medel fonderades efter att beräknade försäkringsutbetalningar till skadedrabbade medlemmar reserverats.⁶³

⁶⁰ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.52

⁶¹ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.81f.

⁶² *Sveriges Ångfartygs Assuransföreningen* i Göteborg (1872), *Norrlands Ångfartygs Assuransförening* i Härnösand (1886) och *Sydsvenska Ömsesidiga Ångfartygsförsäkringsbolaget* i Helsingborg (1906).

De övriga två anpassade sina tariffer och villkor till de som Göteborgsföreningen satte.

Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.83

⁶³ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.109f.

5.2.2. Svensk Protection & Indemnity-försäkring

Protection & Indemnity-försäkringsformen har sitt ursprung i 1850-talets Storbritannien. Brittiska kaskoförsäkrare garanterade enbart tre fjärdedelar av det försäkrade intressets värde,⁶⁴ vilket föranledde redare att sluta sig samman i klubbar för att på eget bevåg reducera riskerna att ensamma bli stående med att täcka den sista fjärdedelen för de fall att riskerna realiserades. Inom P&I-klubben delades risken mellan medlemmarna samtidigt som alla kostnader för medlemmars skador skulle delas upp när de uppstod.

I Skandinavien förekommer ömsesidiga försäkringsöverenskommelser sedan 1830-talet, men klubbar liknande de brittiska etablerades först senare. I Norge grundas *Assuransforeningen Skuld* 1897.⁶⁵ Kring sekelskiftet 1900 började en allt mer internationell sjöförsäkringsmarknad kräva utökat försäkringsutbud även från svenska försäkrare. Amerikanska och engelska juridiska krav förknippade med P&I-försäkringar aktualiserade i allt högre omfattning en anpassning av de svenska assuransföreningarna. Assuransforeningen i Göteborg svarade på behovet och bildade ett separat bolag som fick namnet *Protection & Indemnity*.⁶⁶

P&I-försäkringen i Skandinavien skilde sig från den brittiska, då inget krav på täckning av den resterande fjärdedelen av kasko förelåg. P&I blev inledningsvis anpassad efter den dominerande kaskoförsäkringen. Det som kasko inte täckte blev hänskjutet till P&I, som fick karaktären av en ansvarsförsäkring, vilken skyddade redare mot skadeståndskrav från tredje man. Assuransforeningen i Göteborg slog 1910 ihop kasko- och P&I-försäkringsdelarna och bildade Sveriges enda P&I-klubb med kapacitet att erbjuda fartygsägarna en fullständig försäkringslösning.⁶⁷ Den nybildade P&I-klubben blir Assuransforeningens dotterbolag och fick namnet *Sveriges Ångfartygs Assurans Förenings Delägares Ömsesidiga Försäkringsbolag Protection & Indemnity*. P&I-beståndet i Norge fördubblades 1907 genom att *Assuransforeningen Gard* grundades.⁶⁸ Både Skuld och Gard hade vid formuleringen av respektive föreningsstadgar tagit stort intryck av de brittiska klubbarnas statuter.

⁶⁴ Brittisk lag (Merchant Shipping Act, 1854, i kombination med Lord Campbell's Act, 1846) utökade redaransvaret för personskador, vilket inte möttes av försäkrarna till mer än 75 procent.

Tiberg Hugo *History of P&I Insurance, Sjörettsföreningen i Göteborg Skrifter 71* (1995) s.18.

⁶⁵ Bull, Falkanger *Innføring*, s.497

⁶⁶ Kuuse, Olsson *Sjöfart*, s.121

⁶⁷ Kuuse, Olsson *Sjöfart*, s.122

⁶⁸ Poland, Rooth *Gard*, s.25

Huvuddelen av världens P&I-klubbar ingår i samarbetsorganisationen *The International Group*, vilken 1999 bestod av 13 medlemmar. Dessa stoltserade tillsammans med ett ca. 90 procentigt innehav av världens ansvarsförsäkringar för kommersiell sjöfart. Huvuddelen av dessa klubbar ligger i Skandinavien respektive Storbritannien.⁶⁹ Utifrån *The International Group*-samarbetet sluts s.k. *Pooling Agreements*, vilka är återförsäkringssystem mellan medlemsklubbarna. Systemet syftar till att fördela överskjutande delar av försäkringsutbetalning som drabbar en av medlemsklubbarna på de andra, i sådana fall att utbetalning av dennes försäkringsutfall överskrider ett överenskommet belopp. Klubbarnas försäkringsvillkor har av praktiska skäl blivit likartade, även om ingen formell standardisering har skett.⁷⁰

5.2.3. Svensk sjöförsäkring i modern tid

Svenska handelsflottan och försäkringsbranschen blev under efterkrigstiden en allt mer integrerad del av den globala sjöfartsnärings. Vågen av modernisering och rationalisering av fartygens konstruktion under 1960-talet gällde även för Sverige. Utöver att tjänsterna på försäkringsmarknaden anpassades efter den moderna sjöfartens behov började även svenska myndigheter visa ett ökande intresse för branschen. Flera stora sammanslagningar av försäkringsbolag gör att ett fåtal stora koncerner stod att finna från 1970 och framåt.⁷¹ Den relativt småskaliga svenska försäkringsmarknaden kombinerad med de allt större ekonomiska risker, vilka i sin tur var förknippade med kontinuerligt större fartygskonstruktioner med allt större kapacitet, resulterade i att svenska försäkringsbolag och föreningar började bli allt mer utsatta. Den ökande internationella konkurrensen, inom en näring där kriserna duggade tätt, reducerade antalet fartyg i den svenska handelsflottan, vilket ledde till att spridningen av försäkringsrisker började bli allt mer problematisk. Den i slutet av 60-talet fortfarande dominerande Assuransföreningen började anpassa sig till rådande situation och inledde en process att försäkra allt fler fartyg hemmahörande i andra flaggstater än Sverige. En nödvändig internationalisering av svensk sjöförsäkringsmarknad inleddes.

⁶⁹ Bull, Falkanger *Innføring*. s.497

⁷⁰ Bull, Falkanger *Innføring*. s.497, (Jfr. st. 1.6.)

⁷¹ På 1970-talet återstod enbart *Skandia*, *Trygg Hansa* (genom *Hansa Sjö*) och Assuransföreningen som breda aktörer inom svensk sjöförsäkring.
Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.331

Under andra halvan av 1970-talet expanderade Assuransföreningens internationella åtaganden snabbt. Filialer etablerades i Hong Kong och Grekland och nordamerikanska oljetankers försäkrade sig i föreningen. Inom fem år var hälften av föreningens marknad riktad mot utlandet. Föreningen bytte 1972 namn till *the Swedish Club*, vilket kan anses indikera vikten som tillmättes en internationell profilering.⁷²

Åren kring den svenska skeppsnärings bottenår 1983 förekom långtgående diskussioner mellan de få kvarvarande svenska sjöförsäkrarna om ytterligare samgående eller uppdelning av försäkringstyperna. Assuransföreningen förblev dock ömsesidig förening med kärnverksamheterna kasko, P&I och krigsförsäkring.⁷³

Under 1990-talet kämpade den svenska sjöförsäkringsbranschen på en fluktuerande världsmarknad som fortfarande var märkt av de kriser som uppstod under 70-talet.

⁷² Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.349f.

⁷³ Kuuse, Olsson *Sjöfart*. s.350f.

6. Redarförsäkring

Redarförsäkringar utgör en egen grupp av sjöförsäkringar som skiljer sig från övriga försäkringar av det huvudsakliga skälet att de är knutna till ett fartyg, till skillnad från den andra huvudgruppen som skyddar intressen rörande varor och last.⁷⁴ Utifrån denna grupp, vars samlingsnamn indikerar ett samband med redarfunktionen, kan ytterligare undergrupper utläsas. Uppsatsen är huvudsakligen avgränsad till att omfatta kasko- och P&I, vilka är de två dominerande undergrupperna av redarförsäkringar.

6.1. Redarbegreppet

Begreppet redare är juridiskt att beteckna som skeppsnärings driftsherre och är vanligen den som startar och driver verksamheten samt bär den ekonomiska risken.⁷⁵ I regel har redaren en kommersiell avsikt med att sätt ett fartyg i drift, men i vissa fall kan även framfart med fritidsbåt vara juridiskt att betrakta som redarverksamhet.⁷⁶

Det finns en rad rättsliga skyldigheter och juridiskt ansvar knutet till redaren. SjöL 7 kap 1 § 1 st anger redaransvaret genom att redogöra för den personkrets som redarens principalansvar omfattar. Om medlem av besättningen, lots samt övriga som utför arbete i fartygets tjänst på redarens uppdrag orsakar skada genom fel eller försummelse är redaren ansvarig. Viss regressrätt är dock tilldelad redare när skadan orsakats genom grov vårdslöshet.⁷⁷ Avgörande för redaransvaret är vad som är att betrakta som arbete utfört i fartygets tjänst. Detta avgörs till stor del utifrån vad som kan fastställas vara förknippat med fartygets drift. Principalansvaret är långtgående då redaren förväntas ta ansvar för alla former av uppdrag som företas ombord och även viss verksamhet som utförs i land, förutsatt att uppdraget ursprungligen utfärdats i fartygets tjänst.⁷⁸ Vad beträffar redarens försäkringar utgår de från driften av fartyget.

⁷⁴ Bull *Sjöförsäkringsrett* s.12f.

Bull, Falkanger *Innföring*, s.443

⁷⁵ Bull, Falkanger *Innföring*, s.120

⁷⁶ Bull, Falkanger *Innföring*, s.120

⁷⁷ Blom Birgitta *Sjölagens bestämmelser om redaransvar* (1985) s.35f.

⁷⁸ Blom *Sjölagens*. s.49 (Denna referens utgår visserligen från tiden före den senaste ändringen av SjöL men paragrafen har inte ändrats sedan 1891, vilket torde innebära att de bakomliggande resonemangen är likartade.)

6.2. Kaskoförsäkring

Kaskoförsäkring bildar en form av sakskadeförsäkring⁷⁹ som primärt syftar till att hålla ägaren av det säkrade fartyget skadeslös⁸⁰ om det skadas eller förliser.⁸¹ Försäkringen utgår från ett specifikt utpekat fartyg med vissa tillhörande föremål, vilka kan knytas till detta under hela den försäkringsperiod som avtalet avser. Detta hindrar inte att försäkringen även omfattar krav från tredje man, i händelse av skadegörande framfart av fartyget.

6.2.1. Kaskoförsäkringens omfattning

Kaskoförsäkringens skydd är hårt knutet till ett utpekat fartyg och dess tillbehör. Förbrukningsmateriel och varor för fartygets drift, bunkers undantaget, ingår inte i försäkringen.⁸² Avgörande för gränsdragningen för vad som skall betraktas som tillhörande fartyget är huruvida föremålet i fråga kan anses placerat ombord för en längre period. Kaskoförsäkringen börjar gälla för nyförvärvade tillbehör praktiskt taget omedelbart efter att de passerat fartygsrelingen. Tillbehöret är vanligen mobilt till sin natur och skall inte misstas för att nödvändigtvis utgöra en monterad fysisk del av fartygets konstruktion. Ägarförhållandet för tillbehöret är irrelevant. Exempelvis är en inhyrd radioutrustning att betrakta som fartygets tillbehör.

Huvudregeln rörande vad som är att anse som tillbehör är oklar. En möjlig avgränsning av

⁷⁹ *Sakskador* är fysiska skador på fast egendom och lösa föremål. Inte enbart reducerad användbarhet utan även estetiska förändringar kan betraktas som sakskada. Begreppet omfattar även permanenta eller tillfälliga förluster av egendom. Hellner *Skadeståndsrätt* s.98

Vad beträffar försäkringsterminologin är *sakförsäkring* en grupp inom *skadeförsäkring*. Sakförsäkring omnämns inte i FAL utan omnämns som "försäkring å gods" bl.a. i 36 §. Sakförsäkring täcker, i sig vanligt förekommande försäkringar, där ersättningen bestäms efter intressets värde.

Termen används även på kasko eftersom rätten till ersättning beror av att det försäkrade intresset blivit skadat.

Hellner *Försäkringsrätt* s.52

I norsk doktrin anges kasko som huvudsakligen en sakskadeförsäkring. (*Tingsskadeförsäkring*)

Bull, Falkanger *Innföring*. s.444

I uppsatsen kommer den norska termen i svensk översättning att användas konsekvent för att reducera risken för missförstånd.

⁸⁰ FAL anger inga bestämmelser som anger att alternativ syn skall intagas mot omfattningen av de risker som kasko ämnar skydda. Utifrån huvudregeln i 60 § FAL skall kasko inte ses som något annat än en allriskförsäkring med undantag för omfattningen tydligt uttryckta i avtalets klausuler.

Hellner *Försäkringsrätt* s.416

Förarbetena till NSPL anger dock kaskoförsäkring som först och främst en sakskadeförsäkring. (Jfr. not 79)

Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan (1999) s.299

⁸¹ Brækhus Sjur, Rein Alex *Håndbok i kaskoforsikring* (1993) s.17

⁸² NSPL § 10-1. 1 och 2 st

ASK § 1

begreppet är de ting som skulle följa fartyget vid en försäljning, om inga förbehåll var uttryckta.⁸³ Denna till synes vaga avgränsning klarnar om det aktuella tillbehörets syfte preciseras. Att skrov eller maskin skulle vara att anse som tillbehör till fartyget förefaller uppenbart, precis som navigations- och kommunikationsutrustning. Det finns dock inget krav på att föremålet skall fylla en funktion som gör det nödvändigt för fartygets drift.

Föremål kvarstår som tillbehör även om det avlägsnats, exempelvis för reparation eller underhåll. Så länge föremålet går att härleda till fartyget är det att identifiera som tillbehör även om det inte är placerat ombord för tillfället. Avgörande är om det befunnit sig ombord på det specifika fartyget under en tidsperiod innan det avlägsnas och om syftet är att återbörda det.

I skiljedom ND 1972.302 *NV Balblom* klargjordes kaskoförsäkringens omfattning beträffande tillfälligt nyttjande av tillbehör. Under lastning i Kristiansand totalförstördes en gaffeltruck, då den föll ned i det lastrum där den skulle hissas ner. Trucken skulle användas i lastnings- och lossningsarbetet och ingick inte i fartygets egna lastanordningar. Diskussion uppstod rörande huruvida trucken kunde anses ha blivit skadad under lastfartygets drift. Avgörandet utpekade inte trucken som ett tillbehör och fastställde därmed att ekonomisk kompensation för uppkommen skada inte skulle tas ur kaskoförsäkringen.

Skiljedomaren framhöll att det var tveksamt om skiljelinjen för tillbehör generellt skall dras vid föremål som medföljer fartyget vid försäljning. Däremot var den driftsmässiga kopplingen av betydelse. Ett föremål som medföljer fartyget från hamn till hamn konstituerar ett föremål medan redskap som tas ombord och förs i land innan avgång inte är det. Gränsdragningen gentemot landbaserade föremål tydliggjordes genom detta avgörande.

Rättsfallet kan antas haft inverkan på utformandet av *Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor* (ASK) då ett tydligt stadgande i kommentaren till 1 § klargör att ingen skadeståndskompensation kan sökas då krav från tredje man uppkommit p.g.a. förlust av lasttruck som inte uppstått till följd av hårda väderförhållanden, alternativt haveri.⁸⁴ Stadgandet indikerar att de risker som skyddas av kaskoförsäkring är förknippade med

⁸³ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.20

⁸⁴ ASK § 7 Mom. 7. h)

fartygets gång och inte arbete som utförs i hamn.

Redskap som bidrar till att ytterligare komplicera bilden av kaskoförsäkringarnas omfattning beträffande skyddet av tillbehör är fiskeverktyg och andra motsvarande föremål. Problematiken förknippade med denna särskilda kategori av tillbehör är att de kan nyttjas på ett fartyg ena dagen och på ett annat nästkommande. Rättsläget kan beskrivas som något oklart vad gäller denna typ av tillfälligt använda tillbehör.

Norsk doktrin utgår från stånpunkten att ett föremål som kan nyttjas på olika fartyg obehindrat inte skall klassas som tillbehör.⁸⁵ *Norsk Sjøforsikringsplan* (NSPL) är tydlig då stadgandet § 10-1 2 st (b) anger att fiskeredskap inte är skyddat av kaskoförsäkring.⁸⁶ Dessa oskyddade föremål omfattas av kategorin tillbehör som förbrukas och byts ut kontinuerligt. Tillbehöret har ingen koppling till ett utpekat fartyg och kan försäkras separat med s.k. fiskeriförsäkring.⁸⁷ Särskiljandet av tillbehör som utpräglat kan nyttjas för liknade syften ombord annat fartyg gäller även containrar, även om dessa inte kan betraktas som förbrukningsföremål med samma lätthet.

Den norska doktrinen är inte överensstämmande med svensk rättspraxis. NJA 1983 s.46 rör fiskeredskap, vilka förstörs av en fartygsbrand som uppstod under en kommersiell fisketur. Tvisten rörde huruvida fiskeredskapen skulle omfattas av fartygets kaskoförsäkring eller ej. Trots att försäkringsbolaget ansåg att avtalet uteslöt redskapen ur försäkringens täckningsområde fastslog dispaschören att något uttryckligt undantag ej förelåg och att en prövning rörande kaskoförsäkringens omfattning vad beträffade redskap var nödvändig. Denna prövning fastställde ett tillbehör till att konstitueras av ett föremål som var avsett att stadigvarande nyttjas av fartyget samt vara av varaktig beskaffenhet. Förbrukningsinventarier omfattas därmed fortfarande inte. Om inga undantag var formulerade i försäkringsavtalet var fiskeredskap att se som tillbehör vilka omfattades av kaskoförsäkringen. I rättsfallet utgick försäkringsersättning för de förstörda fiskeredskapen.

⁸⁵ Bull, Falkanger *Innføring*, s.26

⁸⁶ Avsikten med detta stadgande understryks ytterligare genom § 13-1 2 st (a). Kommentaren i förarbetena omnämner att kasko inte omfattar föremål vars nyttjande förutsätter släpning efter fartyget och exemplifierar detta med fiskeredskap. NSPL *Motiver*. s.301

⁸⁷ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.22

Olikheterna mellan det svenska rättsläget och norsk doktrin bidrar till att ytterligare komplicera gränsdragningen mellan vad som är att se som tillbehör i juridisk mening och hur dessa skall behandlas i försäkringshänseende. Sannolikt är skillnaderna inte så påtagliga som de kan te sig. Kommentaren till 1 § i ASK anger att containrar inte skall omfattas av kaskoförsäkringsskyddet, vilket är motsvarande reglering som den norska.

Avgörandet NJA 1983 s.46 skiljer sig från norsk doktrin, men resonemangen fokuserade till stora delar på liknande frågeställningar. Ansatsen i både det norska och svenska rättsläget sammanfaller huvudsakligen och även om slutsatsen i detta enskilda fall avvek var rättens bedömningsgrunder och argument helt i linje med båda ländernas sätt att betrakta tillbehör ur ett kaskoförsäkringsrättsligt perspektiv.

6.2.2. Täckningsfält

Kaskoförsäkring är i huvudsak en försäkring som skyddar intressets försäkringshavare mot skaderisker eller förlust av ett utpekat fartyg ekonomiskt.

Översiktligt kan försäkringsskyddets omfattning delas upp i sex huvudområden. Tre objektiva områden, vilka utgår från fartyget och dess drift (6.2.2.1. - 6.2.2.3.), och tre subjektiva områden (6.2.2.4. - 6.2.2.6.), vilka härrör från enskildas agerande, konstituerar kaskos farefält.⁸⁸

6.2.2.1. Havet

Historiskt sett har utgångspunkten för kaskoförsäkringsformen varit skydd mot faror på havet – *the perils of the sea* – och detta synsätt är fortfarande av betydelse. Alla skador som härrör från hårt väder, strömmar, sandbankar, vågor eller andra fenomen vilka uppkommer av naturkrafterna till havs skyddas. Detta leder även till att andra konsekvenser av havets rörelser omfattas, såsom grundstötning eller skador p.g.a. att fartyget driver på land eller andra skepp. Det naturfenomen som kan leda till reducerat försäkringsskydd är is. Vanligen sker ett avtalat

⁸⁸ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.49f.

avdrag på försäkringsutfall när orsaken är issskador.⁸⁹ Motivet till detta avdrag är baserat på antagandet att den som disponerar fartygets framfart även på goda grunder kan förutse och bedöma risken för skador vid förekomst av is. Avdraget förväntas leda till incitament att undgå onödiga skador p.g.a. illa planerad rutt.⁹⁰ Om försäkringstagaren kan påvisa att skadan inte uppkommit av is kan isavdrag undvikas. När det är is som orsakar totalförlust av fartyg, genom nedisning eller kollision med isberg, skall inget avdrag göras.

6.2.2.2. Fartygets verksamhet

Kaskoförsäkring täcker även skaderisker förknippade med sjötransport. Sjötransporten inbegriper flera olika moment, vilka anger behov att försäkringsskydda fartyget mot mer än enbart havet. Utgångspunkten för omfattningen av denna del av skyddet är skador som uppstår vid fartygsdriften men som inte är att hänföra till normalt beräknat slitage. Att göra en uttömmande uppräkningslista av vad som är normalt bruk är visserligen förknippat med problem men en rimlig utgångspunkt kan tas i fartygets normala och förväntade verksamhet och vad som kan anses vedertaget inom denna. Att lastning och lossning kan orsaka slitage och skador på lastutrymmen och luckor, s.k. påräkneliga stuveriskador, kan inte anses som annat än delar av den kontinuerliga verksamheten och skyddas inte av kasko.⁹¹ Omfattade lastnings- och lossningsskador är sådana som kan skiljas från de mer eller mindre oundvikliga och normala stötar och motsvarande som kontinuerligt uppstår. Extraordinära incidenter, exempelvis gods som faller ned och skadar däckets p.g.a. brister i lossningsutrustning, ersätts.

Gods under transport kan på olika sätt bidra till att skapa farliga situationer och kan utgöra hot mot besättning och fartyg, antingen genom att lasten till sin natur är skadlig eller genom att lasten hanteras fel. Lasten som grund för fara, inte som ekonomiskt intresse, är en viktig del av kaskoförsäkringens skydd.

Last av farlig karaktär skall skiljas från last som visserligen kan vara skadlig men som ändå betraktas som normal för det aktuella fartyget, exempelvis kemikalietankers. Kontinuerliga skador som den typen av last gör på fartyget betraktas som förväntat slitage och omfattas inte

⁸⁹ NSPL § 12-15
ASK § 34

⁹⁰ NSPL *Motiver.* s.291

⁹¹ ASK § 7 Mom. 7. d)

av kaskoförsäkringen.

Ett klart undantag är att kaskoförsäkringen omfattar risker förknippade med åtaganden som innefattar godstransport av last vars natur kan hota säkerheten, vid fall av olyckshändelse eller felhantering. Förutsättningarna för detta försäkringsskydd är att avlastaren⁹² inte meddelat hur lasten bör hanteras och att försäkringstagaren gjort vad som ankommer på honom att klargöra lastens karaktär. Lastrisker innefattar inte enbart brandfarliga vätskor eller explosiva gaser utan även tillsynes harmlös last kan bli ett hot mot både skepp och besättning om den kommer i rörelse under gång eller blandas med annan last. En åtskillnad bör göras för exempelvis en skada som uppstår då säkrad däckslast sliter sig och för fall då godset till sin karaktär är farligt att hantera, som frätande vätskor eller motsvarande.⁹³

Vid passagerartransport kan risker eller skador uppkomma i en mängd situationer. Resenärerna kan medvetet eller av vårdslöshet orsaka skador på inventarier och detta täckes av kaskoförsäkringen. Förväntat slitage av att passagerarna uppehåller sig på anvisade utrymmen omfattas dock inte, då sådana skador går att härleda till avsedd drift av fartyget.

6.2.2.3. Fartygets tillstånd

Denna del av kaskoförsäkringens täckningsfält tar sikte på skadeorsaker som härrör ur fartygets egna inre egenskaper och inte risker förknippade med extern påverkan. Ett fartyg utsätts vanligen för påfrestningar och slitage även när det brukas som förväntat. Skador eller haveri orsakat av konstruktionens brister skall skiljas från skador som exempelvis uppstår i samband med extraordinär hård sjögång. När skeppets inneboende svagheter materialiserar

⁹² 13 kap 1 § SjöL definierar *avlastaren* som den som avlämnar godset för transport.

13 kap 5 § SjöL lyder att avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvats, transporteras och lossas.

Vid sjötransport förekommer fraktavtal som är ett avtal om att utföra transport med fartyg eller ställa fartygs transportkapacitet till annans förfogande. Vid sjötransport är vanligen en rad aktörer inblandade, vilka alla har olika uppgifter och därmed står olika delar av ansvar och risk. Avlastaren fyller vanligen funktionen att fysiskt stå för överförandet av last till *bortfraktaren* (utställare av transportlöfte) för att denne, i enlighet med transportavtalet, för godset till *befraktaren* (transportens adressat). Avlastaren kan vara säljaren men kan även vara den som står för transporten mellan säljaren och bortfraktarens fartyg eller anläggning. Avlastarens motsvarighet vid överfartens mål kallas *mottagaren*.

Avlastarens rättigheter och förpliktelser gentemot bortfraktaren. Vid avlastning av gods är instruktioner om hur det avlämnade godset skall förvaras och hanteras inte ovanligt. Detaljerna i vad avlastarens åtagande innebär framgår av transportavtalet.

Bull, Falkanger *Innföring* s. 369f., 386f.

⁹³ ASK s.15

sig i ett tillbud kan det bero på både en undermålig konstruktion eller på brister i använt material. Huruvida det föreligger konstruktionsfel⁹⁴ eller materialfel⁹⁵ är ovidkommande för möjligheten till försäkringsersättning. Det av vikt att notera är att försäkringsgivaren inte behöver ta ansvar för någondera av skadetyperna om de uppstår till följd av eftersatt underhåll eller bristande vård av fartyg eller tillbehör.⁹⁶ Försäkringstagaren förutsätts vårda det försäkrade intresset.

Försäkringsskyddet vid tekniskt haveri är beroende av skeppets sjövärdighet omedelbart före tillbudet. Sjövärdighetsbegreppet är centralt inom sjörätten och återges i SjöL 1 kap 9 §. För att underlätta en förståelse av lagrummets definition av begreppet sjövärdighet kan det delas upp i de tre underkategorierna teknisk sjövärdighet, resevärdighet och lastvärdighet. Om fartyget drabbats av exempelvis maskinhaveriet brister det i bemärkelsen *teknisk sjövärdighet*, vilket tar fasta på tillståndet hos fartygets skrov och fasta delar. Dessa skall vara i sådant skick att de klarar avsedd drift under förväntad intern och extern påverkan. *Resevärdighet* fastställs utifrån behörig bemanning, tillfredsställande proviant och att sådan nödvändig utrustning som inte konstituerar teknisk sjövärdighet, som bunkers, sjökort o.d. är medfört i tillräcklig omfattning.⁹⁷ *Lastvärdigheten* rör fartygets förmåga att motta och lossa avsedd last vad gäller förhållandena i lastrum, hygien, eventuell kylutrustnings tillstånd och andra motsvarande förutsättningar för att den aktuella lasten skall kunna levereras i det skick som lastägaren förväntar sig.⁹⁸

Rättspraxis beträffande sjövärdighet är omfattande. ND 1993.58 *Ni-Nu* är intressant då ansvaret för konstaterad sjövärdighet delades upp mellan assuradören och försäkringstagaren. Fartygets lastluckor hade ett läckage, vilket var känt för rederiet men som inte blivit åtgärdat. Dispaschören fastslog att konstaterade lastskador huvudsakligen kunde hänskjutas till bristerna i luckorna men att även en tilltäppt ventil i en tömningsanordning var skuld till de uppkomna skadorna. Dispaschören konstaterade att båda skadeorsakerna var för

⁹⁴ Det som avses med konstruktionen är de avsikter konstruktören har haft beträffande formgivning, materialval och dess dimensionering och styrka samt hur de enskilda arbetena är utförda.

Brækhus, Rein *Håndbok*. s.94

⁹⁵ Materialfel är termen för när det nyttjade materialet varit behäftat med fel eller svagheter redan när det insattes i fartygskonstruktionen. Om felet gick att upptäcka eller inte vid insättandet är utan betydelse.

Brækhus, Rein *Håndbok*. s.94

⁹⁶ NSPL § 12-4

ASK § 7 Mom. 1.b) 1-2

⁹⁷ Honka *Fartygets*. s.555

⁹⁸ Grönfors Kurt *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran* (1982) s.57f.

sig konstituerade sjöovärdighet. Då läckaget kring luckorna var känt men inte åtgärdat innan lastskadan inträffade friades kaskoassuradören från ansvar vad gällde tre fjärdedelar av kostnaderna. Ventilfelet var okänt och kunde inte förväntats varit känt för rederiet varför kaskoassuradören tilldelades försäkringsansvar för resterande fjärdedel av omkostnaderna för lastskadan.

Om det var möjligt för den säkrade att föregripa orsaken till den uppstådda skadan påverkas möjligheten till försäkringsutfall. Kontinuerligt underhåll av fartygets delar och tillbehör är en förutsättning för upprätthållandet av lagstadgad sjövärdighet och för att det säkrade föremålet skall vara i det skick som försäkringsavtalet föreskriver. Föremål och tillbehör som inte vårdats så att de kan anses vara utifrån försäkringsavtalet i försvarligt tillstånd när skadan sker skyddas inte.

En hel del av fartygets tillbehör slits av att de används på avsett sätt. Detta naturliga slitage är inte att se som skador i försäkringsrättsligt avseende.⁹⁹ Försäkringspremien baseras på ett kalkylerat skydd mot oförutsedda kostnader. Att kontinuerlig kompensation skall utgå för förväntade byten av förbrukningsmateriel skulle försvåra premieberäkningen avsevärt samt leda till att grundförutsättningen för försäkringsbranschens lönsamhet skulle undergrävas.

Gränsdragning mellan vad som är att anse som slitage och vad som är skada kan vara problematisk i fall då skador uppstår praktiskt taget som en konsekvens av driften. De mest uppenbara fallen är de naturliga former av nedbrytning som sjöfart innebär, exempelvis rostangrepp. Avsett bruk av fartyg och tillbehör får försämrad tålighet som naturlig följd. Mekaniska påfrestningar och materialutmattning gör att enskilda delar av konstruktionen måste ersättas när de slitits ut.

Ett tillbud inleds vanligen med att en skada uppstår, primärskadan, vilken får till följd att fartygets drift påverkas i sådan utsträckning att ytterligare skador kan bli oundvikliga. Eventuella sekundära skador benämns följdskador eller konsekvensförluster.¹⁰⁰ Det är inte ovanligt att konsekvensförlusten uppgår till större belopp än primärskadan. Ett exempel är att en enskild del av maskin havererar vilket får till följd att fartyget går på grund eller går emot

⁹⁹ ASK § 7 Mom. 1.a)

¹⁰⁰ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.102f.

en fast anläggning på land p.g.a. att fartyget, genom maskinhaveriet, förlorat förmågan att manövrera. Det ligger i fartygskonstruktionens natur att enskilda delar kan orsaka följdskador av betydande värde. Kaskoförsäkringsskyddet utesluter enbart de delar av skadorna som orsakats av ett bristande underhåll och inte följdskador. Försäkringshavaren skall inte få skydd mot eftersatt underhåll av fartyget men förväntas inte bära hela förlusten som kan bli konsekvensen.

6.2.2.4. Statliga ingrepp

I fall av staters myndighetsutövning kan det uppstå skador på driften av fartyget. Detta gäller både uppenbara fall av driftsstörningar, genom krigshaveri d.v.s. att någon angriper fartyget med vapen, och att representanter för stater lägger beslag på eller disponerar fartyget genom att belägga det med arrest, rekvirering eller konfiskering. Om det statliga ingreppet är i enlighet med gällande folkrätt eller ej är ovidkommande. Enbart om fartyget bordas eller hålls kvar i hamn p.g.a. att olaglig verksamhet bedrivits av någon ombordvarande kan det få konsekvenser för försäkringstäckningen.¹⁰¹

Att det skall röra sig om staters ingrepp skall tolkas i vid bemärkelse. Även aktionsgrupper, sjörövare, myterister och andra mer eller mindre organiserade gruppers aktiviteter och sabotage som kan utgöra ett hot mot fartygets framfart omfattas av kaskoförsäkringens skydd mot statliga ingrepp.

I fall av planerad sjöfart i områden vilka hotas av eller befinner sig i krig kan särskild krigsförsäkring vanligen tecknas. Denna form av skydd är ett komplement till andra försäkringar och kan snabbt tecknas eller sägas upp. Den gäller vanligen inte vid större konflikter mellan fler länder eller kärnvapenkrig utan nyttjas när de ekonomiska intressen som fartyg och last representerar behöver extra skydd p.g.a. ökat hot från staterna i de farvatten som fartyget trafikerar.¹⁰²

6.2.2.5. Skadegörande tredje man

Om tredje man av vårdslöshet eller uppsåtligen skadar fartyget skyddar kaskoförsäkringen i

¹⁰¹ ASK § 7 Mom 2.a)

¹⁰² Bull, Falkanger *Innføring*. s.491f.

de flesta fall. Sådana skador uppstår vanligen vid kollision eller sammanstötning direkt mellan fartyg eller att en primärskada på ett fartyg får följskador på ett närliggande fartyg. Detta område av kaskoförsäkringen är centralt för den problematik som behandlas i uppsatsens utredande del och kommer att behandlas utförligt nedan i stycke 7.1.1.

6.2.2.6. Fel eller försummelse från försäkrad

Om den försäkrade eller dennes besättning uppträder vårdslöst med fartygsskador som följd omfattas detta vanligen av kaskoförsäkringen, givet att felet uppstod i anknytning till fartygsdriften. Uppsåtliga orsakade skador omfattas inte av försäkringen. Försäkringen skall täcka risker och inte fungera som kassareserv. I fall av försäkringsbedrägeri gäller inte försäkringen.

All vårdslöshet omfattas dock inte. När oaktsamheten kan fastställas som grov blir gränsdragningen problematisk. Om fartyget var att anse som sjövärdigt vid vårdslöshet får bedömningen beträffande grovhet göras utifrån den individuella delen i skulden samt omständigheterna i övrigt. Hänsyn måste tas till hur vanliga moment skall utföras och om vad konsekvenserna blir om de utförs fel genom misstag. Utgångspunkten är att skydd mot fel och misstag ingår i kaskoförsäkringen.

Vid bedömning av eventuell vårdslöshet måste redare och besättning skiljas åt. Redaren har både kontroll över skeppets drift och ett omfattande principalansvar för de anställda, vilket framgår av SjöL 7 kap 1 § 1 st. Besättningsmedlemmarnas kompetens skiftar med deras erfarenheter och befattning och deras ansvar präglas av detta. Ur ett kaskoförsäkringsrättsligt perspektiv skall samma synsätt anläggas på fel av besättningen som på skador orsakad av tredje man, utifrån allriskförsäkringsprincipen¹⁰³ (jfr. FAL 60 §). Huruvida det ligger vårdslöshet eller uppsåt bakom blir oväsentligt. Det finns dock undantag från denna huvudregel. Vissa personer kan vid vissa tillfällen likställas med redaren vad beträffar ansvar. Denna identifikation gäller ledande organ med kontroll över fartygets drift.

6.2.3. Kaskoförsäkringens upplysningsplikt

¹⁰³ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.54

Reglerna om upplysningsplikt är av stor betydelse för kaskoförsäkringsavtalets giltighet. Allmänna försäkringsrättsliga regler genomsyrar upplysningspliktens innehåll. När ett avtal skall ingås är assuradören i huvudsak intresserad av upplysningar som påverkar försäkringsavtalets utformning och omfattning. Uppgifterna som anses vara relevanta skiftar från fartygets konstruktion och utrustning till vilket klassifikationssällskap¹⁰⁴ som anlitas. Vid försummad upplysningsplikt tas utgångspunkten för bedömning av den saknade uppgiftens relevans i kausalitetsregeln (se 2.1.1.). Skulle assuradören åtagit sig att försäkra försäkringshavarens intresse även om riktiga och fullständiga uppgifter hade meddelats anpassas försäkringen till att gälla som avtalat, utom i de delar som försäkringshavaren inte underrättat assuradören om. Presumptionsregeln lägger bevisbördan på försäkringshavaren. Svikligen undanhållna upplysningar kan lösa assuradören från försäkringsavtalet.

6.3. Protection & Indemnity-försäkring

Kaskoförsäkringsskyddet har en rad begränsningar, trots sin något missvisande karaktär av allriskförsäkring. För att redaren inte skall riskera att stå utan skydd krävs ytterligare försäkring av dennes intressen. Protection & Indemnity-försäkringen är en form som är utformad för att erbjuda täckning mot formligen alla hot som kan drabba driften av ett kommersiellt fartyg och som faller utanför den snäva kaskoförsäkringen. Försäkringsformen grundas på medlemskap i en P&I-klubb, vilken utgör garant för att en medlems försäkrade intresse kommer att ges ekonomiskt skydd i fall av skada eller förlust som inte omfattas av dennes individuella försäkringar.

P&I-försäkring är huvudsakligen en ansvarsförsäkring för redare och utgår från ett specifikt fartyg. Försäkringskonstruktionen omfattas av FAL:s regelverk beträffande sjöförsäkringar, vilket även aktualiserar FAL:s stadganden om ansvarsförsäkringar generellt.¹⁰⁵ Begreppet ansvarsförsäkring omfattar försäkringslösningar för att undgå oväntade ekonomiska krav i fall av uppkommen skadeståndsskyldighet. Försäkringens syfte är att skydda den säkrades

¹⁰⁴ Klassifikation av fartyg uppstod som en reaktion på assuradörernas ökade intresse av att informera sig om riskerna förknippade med att försäkra vissa intressen. Privata sällskap, med uppgift att sammanställa uppgifter om presumtiva klienters fartygs tillstånd bildades av assuradörer. Fartygstyper klassas efter materiell och formell klass redan på konstruktionsstadiet.

Bull, Falkanger *Innföring*, s.59f.

¹⁰⁵ Hellner *Försäkringsrätt* s.438

ekonomiska tillgångar. Försäkringen bidrar även till att skydda en skadeståndsberättigad från att gå lottlös om föremålet för anspråket saknar tillgångar.¹⁰⁶ Ett krav för att P&I-försäkringens utfall skall kunna bli aktuellt är att det rör sig om ett juridiskt fastställt ansvar. Det är utan betydelse om det rör inom- eller utomobligatoriskt uppkomna krav. Dock omfattas kravet ej av försäkringsskyddet om den säkrade bryter mot något av de villkor som parterna avtalat.¹⁰⁷

P&I-assuradörens positiva ansvar anges i försäkringens avtalsvillkor, vilket innebär att det inte kan likställas med en generell ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning framgår av avtalade villkor med undantag från försäkringssumman. P&I-försäkringens försäkringsutfall är i princip obegränsat. En anledning till att denna för P&I-klubbarna potentiellt bekymmersamma ordning består kan vara ansvarsbegränsningsreglerna.

6.3.1. Ansvarsbegränsningsreglerna

SjöL:s ansvarsbegränsningsregler återfinns i 9 kap.¹⁰⁸ Dessa regler är inte enbart gällande för innehavare av ansvarsförsäkring utan anger i 1 § 1 st alla redares rätt att begränsa sitt ansvar till ett visst belopp. Reglerna tilldelar en i samma stycke angiven krets av personer knutna till fartygets affärsmässiga drift möjligheten att begränsa omfattningen av uppkommet ansvar för vissa situationer angivna i 2 §. Detta lagrum 1 st innehåller sex punkter, vilka redogör för omfattningen av begränsningsreglerna, exempelvis person- och sakskada (1 p), skador p.g.a. försenad framkomst av passagerare och last (2 p), kostnader för att oskadliggöra och avlägsna last (4 p). Även åtgärder för att försöka avvärja eller begränsa omfattningen av sådana skador som redogjorts för i punkterna 1 - 5 kan berättiga till ansvarsbegränsning (6 p). Ansvarsbeloppet begränsas i enlighet med 5 §.

Begränsningsrätten skall tolkas restriktivt utifrån uppräknningen av omfattade områden i 2 § 1 st. Utgångspunkten för skadorna som berörs av ansvarsbegränsningsreglerna skall tas i

¹⁰⁶ Bengtsson *Försäkringsrätt* s.13

¹⁰⁷ Bull, Falkanger *Innföring*, s.498

¹⁰⁸ SjöL:s 9 kap stadgande om begränsning av ansvar är svensk implementering av en lång rad internationella konventioner om begränsning av ansvar. Raden inleddes Brysselkonventionen av 1924 (se not 142) om begränsat redaransvar och har sedan reviderats ett flertal gånger. 1976 producerades *Globalbegränsningskonventionen* vilken fortfarande får nya tillägg och appendix.

Bull, Falkanger *Innföring*, s.159

lagrummets första mening som anger att det är enbart skador som uppstår med anledning av de i punkterna 1 - 6 uppräknade situationer som omfattas. Att kvalificera skadan inom dessa sex kategorier är dock inte tillräckligt. 4 § anger att grov vårdslöshet och uppsåtliga handlingar förverkar begränsningsrätten och renderar i fullständigt ansvar beträffande skadeståndsanspråket. Huruvida vårdslösheten är grov eller inte kan vara svårt att fastslå. Reglerna för ansvarsbegränsning är till för att skydda den angivna personkrets som anknyter till driften av fartyget. Det finns anledning att vid en culpabedömning ställa högre aktsamhetskrav på de personer som utövar en ledande funktion inom verksamheten.

Avsikten med begränsningsreglerna är att avlägsna hotet från plötsligt uppkomna höga utgiftstoppar som kan hota näringsverksamhetens ekonomi.¹⁰⁹ Reglerna innebär ett avsteg från den inom skadeståndsrätten förhärskande principen att skadeståndsskyldig skall ersätta uppkommen skada till fullo. Ett av argumenten för denna ordning är att försäkringskostnaderna som en redare måste bära ingår naturligt i rederiets beräknade driftskostnader medan sjöfartsnäringens karaktär är sådan att det inte går att värja sig från risken för totalhaveri eller en förlisning utan absurt höga försäkringspremier. Ansvarsbegränsningsreglerna anses bidra till att reducera risken för att en oväntat stor incident skall knäcka en rederinäring. Reglerna kan sägas etablera högsta möjliga ansvarsbelopp till rimligast kostnad.¹¹⁰

SjöL 9 kap 1 § 3 st ger försäkringsgivaren samma rätt att göra begränsningsreglerna gällande som försäkringsinnehavaren har. Konsekvenserna av att inget försäkringsbelopp fastslås i P&I-försäkringsavtal blir att, givet att avtalet inte förverkas av någon annan anledning, den försäkrade kan hänskjuta alla krav på skadestånd från tredje man till assuradören, även om de faller utanför ansvarsbegränsningsskyddet i 9 kap SjöL.

6.3.2. P&I-försäkringens omfattning

P&I-försäkringarna uppstod som en reaktion på behovet av ett försäkringsskydd som inte erbjöds av traditionella kasko- eller maskinförsäkringar. Försäkringen är till stor del ett komplement till övriga sjöförsäkringar och därmed konstruerad som ett sådant. Föreligger det

¹⁰⁹ Bull, Falkanger *Innföring*, s.166

¹¹⁰ Wetterstein Peter *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar* (1980) s.55f

i avtalet andra former av tydligt uttryckt försäkringsskydd går detta före P&I-skyddet. Denna princip är undantagen vid vissa typer av kollision.¹¹¹

P&I-klubbarnas medlemmar förväntas uppfylla föreskrivna åtaganden gentemot övriga i klubben när krav på ansvar framförs av annan part. Omfattningen av klubbarnas försäkringsåtaganden varierar och förändras över tid.

De risker som traditionellt anses utgöra de huvudsakliga skyddsområdena för P&I-försäkringen kan delas in i sju kategorier:¹¹²

- 1) Skada eller dödsfall bland passagerare, besättning eller andra som befinner sig ombord
- 2) Ansvar för föroreningar och miljöförstöring
- 3) Skada på fasta eller flytande anläggningar eller föremål
- 4) Överskjutande kollisionansvar
- 5) Den del av kollisionsrelaterat ansvar som inte omfattas av kaskoförsäkring
- 6) Avlägsnande av vrak
- 7) Visst lastansvar

P&I-försäkringen utgörs av två huvudområden som vanligen konstituerar två separata försäkringslösningar. Protection är att se som en sakförsäkring medan Indemnity i huvudsak är ett skydd mot ansvarsanspråk från tredje man. Respektive huvudgrupp kan delas in i undergrupper beroende på vilka risker försäkringen omfattar.

6.3.2.1. Protection

Den del av försäkringsformen som rör skydd mot skadeståndsansvar omfattar flera områden vilka härrör från fartygets drift och dess framfart. Kollision mellan flera fartyg kan aktualisera det överskjutande försäkringsskyddet från P&I. Detta kommer att behandlas separat i stycke 7.1.1.

6.3.2.1.1. Omfattad personkrets

¹¹¹ Bull Hans Jacob *Tredjemannsdekningar i försikringsforhold* (1988) s.92, (Se även 7.3.)

¹¹² Poland, Rooth *Gard*. s.20

Försäkringsskyddet mot anspråk från besättningen rör krav som uppstår i fall av skador, sjukdom eller dödsfall. Försäkrade omkostnader kan gälla vård, omhändertagande av kvarlevor eller andra avtalade åtaganden som är förknippade med socialt ansvar för besättningsmedlemmars välbefinnande. Besättningens trygghetsbehov behöver inte härledas till personliga åkommor eller skador som uppstår under seglatsen. När ett försäkrat fartyg av olika anledningar, som förlisning eller av behöriga myndigheter fastställda sjövärdighetsbrister, inte kan fullfölja sin avsedda resa ingår även repatriering eller kompensation till arbetslösa besättningsmedlemmar.¹¹³

Vid passagerartransport skyddar P&I-försäkringen försäkringstagaren från omkostnader förknippade med skador, sjukdom och död bland passagerarna. Sådana omkostnader omfattar utgifter direkt förknippade med sjuktransporter och vård men även gentemot anspråk som uppstår som en konsekvens av förlorad restid eller annan motsvarande rekreationsförlust för berörda resenärer. Försäkringen täcker även passagerarnas skadade, försenade eller förlorade tillhörigheter.¹¹⁴ Utgångspunkten för omfattade skadetyper är avtalet mellan redaren och passagerare, vanligen uttryckt genom biljetten.

Fram till 1970-talets början var de avtalsvillkor för passagerartransport som förmedlades medelst biljetten av ytterst varierande utformning och innehåll men har i allt större utsträckning reglerats genom lagstiftning. Dominansen av *liberty*-klausuler, d.v.s. villkor för vad transportör av passagerare kunde företa sig utan att bryta transportavtalet, och ansvarsfriskrivningsklausuler i avtalen har ersatts med stadgande rörande befordran av passagerare och deras resgods i SjöL 15 kap, vilket i sin tur springer ur de internationellt vedertagna Haag/Visby-reglerna om godsbefordran till sjöss (se not 131). Haag/Visby-reglerna inarbetades i SjöL vid 1973 års ändringar. Detta innebar att internationell folkrätt gjordes till nationell lag vad gällde passagerartrafik. Förändringen motiverades av nödvändigheten av en skyndsam reform av det otillräckliga rättsskydd som präglade den snabbt expanderande passagerartrafiken i Norden.¹¹⁵ Den ökande andelen av lagstadgat socialt hänsynstagande gentemot vad som kan betecknas som svagare avtalsparter hade fått sitt genomslag även inom sjörätten.

¹¹³ Poland, Rooth *Gard*. Regel 27.1

¹¹⁴ Poland, Rooth *Gard*. Regel 28 a-d

¹¹⁵ Grönfors Kurt *Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran* (1987) s.24

Det förekommer även att andra personer än besättningsmedlemmar eller passagerare vistas ombord på ett kommersiellt fartyg. Ytterligare skyddsvärda kategorier som kan drabbas av skador, sjukdomar eller få sina medförda tillhörigheter skadade under vistelsen ombord utpekas av P&I-regelverket. Tillfälliga vistelser med anledning av underhållsarbeten under gång, kustbevakningspersonal, lots, släktingar till besättningsmedlemmar och även fripassagerare kan alla rikta olika krav på ansvar mot säkrad, och P&I omfattar dem alla.¹¹⁶

En särskild grupp är anställda hamnarbetare, varvsarbetare och stuveriarbetare som kommer i kontakt med fartyget vid reparationer eller lastnings- och lossningsarbeten i hamn eller vid fast anläggning. Denna grupp är en del av den försäkrade personkrets som inte ingår i fartygets besättning och inte vistas ombord annat än tillfälligt. De personskador eller dödsfall som kan uppstå under arbete ombord eller vid sidan av fartyget som en konsekvens av ett avtal om arbetsinsats på redarens uppdrag omfattas av P&I. Ansvaret för risker med arbeten i hamn kan vanligen härledas till otillräckliga eller osäkra konstruktioner för hantering av fartygets last. Sjukdomsfall uppstår mer sällan i samband med arbete i hamn men viss lasts farliga egenskaper kan leda till ansvar för fartygets redare, om det inträffade sjukdomsfall kan härledas från en oskyddad hantering p.g.a. avsaknad av information om tillrådliga försiktighetsåtgärder. Redarens utsträckta principalansvar förklaras av dennes skyldighet att tillse att fartyget är en säker arbetsplats och att de faror som kan förutses skall föregripas.

Skyldigheten att upprätthålla säkerheten och informera om risker ombord aktualiseras inte minst när tillfälliga besökare vistas ombord, som exempelvis stuveriarbetare, då de i större utsträckning än ordinarie besättning saknar kunskap om fartygets egenskaper.¹¹⁷

Rimliga, och av försäkringsavtalet godkända, omkostnader för att undsätta och omhänderta fripassagerare, flyktingar eller andra nödställda till havs omfattas av försäkringen. Detta är en komplicerad del av försäkringsskyddet, då omhändertagandet inte endast avser den akuta delen av undsättningen från havets faror. Ansvaret för den nödställda kan drivas betydligt längre och i fall av flyktingar omfatta både omkostnader för immigrationsformaliteter i anlöpt

¹¹⁶ Poland, Rooth *Gard*. Regel 29

¹¹⁷ Poland, Rooth *Gard*. Regel 30

hamn och eventuella repatrieringsomkostnader.¹¹⁸

I de fall allvarligare incidenter, vilka resulterar i att ombordvarande besättning eller passagerare tvingas överge fartyget, omfattas förorsakade omkostnader för annat fartygs räddningsaktioner av försäkringen. Exempel på sådana är den vanligen kostsamma tidsförlust som deviation (se not 22) eller avbruten rutt kan föranleda det fartyg som undsätter människor i sjönöd. Detta är ett subsidiärt försäkringsskydd, i de fall annan försäkring inte omfattar eller är tillräcklig för att täcka omkostnaderna för det inträffade.¹¹⁹

6.3.2.1.2. Miljöföroreningar

Vid kommersiell sjöfart händer det att skadliga eller förorenade ämnen undslipper från fartygets lastrum eller maskinrum. Miljöförorening orsakad av det försäkrade intresset kan i princip anses omfattat av P&I-försäkringsskyddet, med vissa inskränkningar. Försäkringen omfattar skydd mot ekonomiskt ansvar, vilket kan riktas mot fartyget som en konsekvens av dess utsläpp.¹²⁰ Flera av regelverken angående föroreningar uppkomna under sjötransport rör olja. Oljeutsläpp och tankrengöring är verksamheter som orsakar stora skador på drabbade områden. Detta har fått till konsekvens att omfattande insatser gjorts på den juridiska sidan för att i största möjliga mån föregripa och ställa ansvariga för oljespill inför rätta.

De anspråk som nationella myndigheter eller drabbad tredje man kan rikta mot fartyget utgår vanligen från jurisdiktionen i det drabbade geografiska området. Riskerna med oljetransport i kombination med de oerhörda summor som är förknippade med upprepning av utsläpp har renderat i långtgående konventioner och internationella branschöverenskommelser¹²¹ samt utvecklandet av ansvarsbegränsningsregler för ekonomiskt ansvar. Begränsning av ansvar är likartat SjöL 9 kap, men tar sin ansats i *The International Convention on the Establishment of an International Fund for the Compensation for Oil Pollution Damage*, kallad *Ansvarskonventionen 1992*. SjöL 10 kap hänvisar till Lagen (1973:1198) om ansvarighet för

¹¹⁸ Poland, Rooth *Gard*. Regel 32

¹¹⁹ Poland, Rooth *Gard*. Regel 33

¹²⁰ Poland, Rooth *Gard*. Regel 38

¹²¹ Regelverken rörande oljeföroreningar är många och komplexa, då de i många fall blir ett samspel mellan nationell lagstiftning och internationell folkrätt. Internationella konventioner på området värda att nämna är IMO:s *MARPOL 73/78* (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) och *The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969* (CLC). CLC utvecklades 1971 till den s.k. *Fondkonventionen*, vilken huvudsakligen breddade ansvaret för oljeförorening till att även omfatta lastägarna. Oljebranschen har själv träffat en frivillig ansvarsöverenskommelse mellan aktörer inom produktion och transport, kallade *TOVALOP*. Bull, Falkanger *Innföring*, s.174f

oljeskada till sjöss, vilken är en implementering av konventionen.

P&I-försäkringens skydd är begränsat. Omfattningen av ekonomiska anspråk med anledning av oljeföroreningar är satt till 500 miljoner US-dollar för varje enskilt tillfälle.¹²²

En ökande internationell ambition att reducera riskerna med oljetransporter på havet leder till allt strängare krav på säkerhet och hårdare straff för missdådare. Det finns en påtaglig diskrepans mellan redares rätt att begränsa sitt ansvar och de allt högre ambitioner som de internationella miljöskyddskonventionerna anger. Det föreligger onekligen en märklig ordning när tredje man drabbad av mindre oljespill sannolikt kommer att få fullständig ekonomisk kompensation för sina förluster medan offren för omfattande oljekatastrofer eventuellt inte kommer att kunna få full ersättning. Det förekommer redan argument för att förändra rådande rätt att begränsa förorenarens ekonomiska ansvar. Om ansvarsbegränsningsreglerna för oljeförorening togs bort skulle sannolikt P&I-assuradörerna frångå det obegränsade försäkringsskyddet till förmån för ett maxbelopp i försäkringsavtalet. Redarna skulle då själva tvingas stå för överskjutande delen av uppkomna skadeståndskrav, precis som all annan förorenande kommersiell verksamhet utanför sjönäringsen får göra, vilket skulle kunna bidra till att säkerhetsnivån på potentiella förorenande fartyg skärptes.¹²³

6.3.2.1.3. Skador på fast eller flytande anläggning

Med fast och flytande anläggning avses hamn, kaj, docka, pir, bro, kran, boj, husbåt, telefonledning, elkabel, pipeline, fiskenät under släpning, stockar under flottning samt oljerigg som är fast förankrad i sjöbotten.¹²⁴ Skador på fasta eller flytande anläggningar som uppstår efter kontakt med fartyg omfattas subsidiärt av P&I.¹²⁵ Det huvudsakliga försäkringsskyddet i dessa avseenden omfattas av kasko. Ansvar kan uppstå som en konsekvens av gällande avtal eller som skadeståndsanspråk från drabbad tredje man. Vad beträffar bevisbördan är det en vanligt förekommande konstruktion att det flytande fartyget presumeras vara skyldigt till konstaterad skada på ett fast föremål. Fartygets framfart måste fastställas som aktsam utifrån rådande förhållanden. Detta innebär att brister från föreskriven säkerhetsnivå beträffande den anläggning som fartyget stött samman med eller

¹²² Poland, Rooth *Gard*. Regel 53.1 & Appendix III 2c

¹²³ Wetterstein Peter *P&I and Environmental Damage* s.135

¹²⁴ Poland, Rooth *Gard*. s.361

omständigheter i övrigt kan kasta om bevisbördan.

När fartyg anlöper en hamn är ett ingående av avtal mellan representanter för den fasta anläggningen och redaren är inte ovanligt. Avtalen kan vara formellt slutna i skriftlig form eller bestå av standardavtal som accepteras genom konkludent handlande, helt enkelt genom att fartyget tar hamnens anläggningar i bruk. Det är inte ovanligt att avtal slutna i samband med nyttjande av hamnanläggning föreskriver strikt ansvar beträffande fartygets skadeståndsansvar. Denna tendens är tydligare i brittisk rätt men det förekommer även i Norden. Exempelvis innehåller norsk sjö rätt regler om strikt ansvar för vissa typer av kollision med bro eller pir.¹²⁶

6.3.2.1.4. Ansvar för hinder och vrak

Ett fartyg benämns vrak när det drabbats av sådan skada att det förlorat navigeringsförmågan och det inte längre kan antas att reparation är möjlig eller ekonomiskt motiverad. Huruvida ett fartyg är ett vrak och därmed skall konstateras som förlorat är en bedömning som görs utifrån omständigheterna i det enskilda fallet.¹²⁷

Att ett fartyg konstateras vara vrak innebär inte att det utgör ett hinder som det åligger fartygets ägare att bärga eller förstöra. Huruvida vraket skall avlägsnas alternativt markeras för att varna andra sjöfarare om sin position avgörs av nationell lag, om vraket befinner sig inom territorialgränsen. På det öppna havet kan ändå en skyldighet att vidta nödvändiga åtgärder föreligga om vraket kan utgöra ett hinder eller en fara för andra sjöfarare, för företag på botten eller annan tredje man.

Redaren har möjligheten att begränsa sin ansvarighet rörande vidtagna åtgärder för avlägsnande av ett sjunket, strandat eller övergivet vrak, enligt ansvarsbegränsningsreglerna i SjöL 9 kap 2 § 4 p. Beträffande rätten till ansvarsbegränsning bör understrykas att det krävs uttryckligt tilldelad rätt i lag om det uppkomna ansvaret inte orsakats under drift av fartyget, vilket är ett avgörande kriterium för begränsningsreglernas giltighet.¹²⁸

¹²⁵ Poland, Rooth *Gard.* Regel 37a

¹²⁶ Poland, Rooth *Gard.* s.359

¹²⁷ Poland, Rooth *Gard.* s.404

¹²⁸ Bull, Falkanger *Innføring.* s.163

Risker förknippade med att ett fartyg går helt förlorat täcks vanligen av kaskoförsäkringen. Vrakets avlägsnande eller markering omfattas av P&I utom i de fall kaskoförsäkringsbolaget accepterar att fartyget övergivits.¹²⁹ I dessa fall övertar kasko-assuradören ägandet och ansvaret för vraket och därmed även eventuella krav förknippade med det. Detta är dock av uppenbara skäl ovanligt.

Tidpunkten för när ett fartyg övergår till att vara vrak är försäkringsrättsligt relevant. Rättspraxis på området anger att det föreligger en åtskillnad mellan vad som med vardagligt språkbruk formuleras som ett förlist fartyg och den försäkringsrättsliga bestämmelsen av detsamma. I rättsfallet ND 1990.8 *Vinca Gorthon* stötte ett sjunkande fartyg mot en oljeledning på havsbotten, varför denna skadades. Avgörandet gällde huruvida det sjunkande övergivna fartyget var att anse som vrak redan innan det placerade sig stationärt på botten. Detta var av avgörande betydelse för försäkringsansvaret, då eventuella skador som orsakas av ett vrak omfattas av P&I. Dispasshören fann att ett sjunkande fartyg under vissa omständigheter mycket väl kunde behålla sin status av fartyg under färden mot botten och att eventuella sammanstöt med andra flytande eller fasta föremål under förloppet var att betrakta som regelrätta kollisioner, vilka omfattas av kasko. Försäkringsrättsligt har ett fartyg tillfälligt lokaliserat på havsbotten fortfarande ett visst värde och behöver inte nödvändigtvis anses som ett vrak. Denna slutsats förstärks ytterligare av att kasko-assuradören måste avstå från ett fartyg för att frångå sig ansvaret för detsamma. I fallet skedde detta först efter att oljeledningen skadats, varför avgörandet placerade försäkringsansvaret för den skadade ledningen hos kasko-assuradören.

6.3.2.2. Indemnity

Protection-delen av P&I omfattar risktäckning mot skadeståndskrav som uppstår i samband med fartygets drift. Indemnity-delen ger försäkringshavarens intresse skydd från ansvar mot övriga lagliga krav på skadestånd och gottgörande av drabbad tredje man.

6.3.2.2.1 Lastansvar

¹²⁹ Poland, Rooth *Gard*. Regel 40

Transport av gods på havet är förknippat med risker av olika slag. Utöver fysiska faror förknippade med havet och lasten kan ytterligare risker av ekonomisk karaktär tillskrivas sjöföretaget. Vanligen finns avtalskrav beträffande tid för ankomst, lossning och förväntat skick på lasten. Brister i uppfyllandet av detta avtal kan föranleda krav på ekonomisk kompensation från drabbad avtalspart.

Ansvar som härrör från transportörens åtaganden gentemot lastägaren framgår vanligen ur transportavtalet. P&I-försäkringen skyddar redaren mot skadeståndsansvar som härrör från krav från lastägare som förlorat eller fått sin last skadad under den period lasten var i transportörens vård. Utgångspunkten tas i transportörens åtagande att korrekt hantera, förpacka, lasta, lossa och leverera transporterat gods i enlighet med avtalet och det ansvar som kan härledas från brister med att uppfylla detta.¹³⁰ Ovan angivna P&I-skydd skall dock utläsas med viss försiktighet då det finns en rad hänsynstaganden som kan resultera i att P&I-assuradörens ansvar kan reduceras. Flera undantag bör noga uppmärksammas, exempelvis fall då ingånget transportavtal innehåller ett mer omfattande lastskadeansvar än vad som är föreskrivet i Haag/Visby-reglerna. Om en redare ingår ett avtal om transport av last medveten om att villkoren fastställer större ansvar än vad de internationella konventionerna om lastansvar föreskriver ökar också risken för att assuradören som försäkrar intresset skall utsättas för ersättningskrav, vilket rubbar assuradörens initiala riskbedömning. Transportavtalet anger indirekt redarens lastansvar, vilket i sin tur påverkar assuradörens förmåga att göra en riskbedömning beträffande det försäkrade intresset.

En annan grund för krav kan vara brott mot föreskriven lag¹³¹ p.g.a. förseningar. Detta skydd omfattar inte brott mot andra ingångna avtal om anlöpningsdatum till hamn eller lastkaj, slutna på kommersiell grund. P&I skyddar en aktsam fartygsägare som inte klarar att prestera inom föreskriven tid, men av naturliga anledningar inte bedrägligt eller oaktsamt beteende.¹³²

¹³⁰ Poland, Rooth *Gard*. Regel 34.1.a

¹³¹ Vad som avses med lagenligt föreskrivet ansvar som drabbad lastägare kan göra gällande avgränsas av internationell konventioner kallade Haag-, Haag/Visby - och Hamburgreglerna. Kort sammanfattat innehåller dessa konventioner en rad regler om hur sjötransportdokument skall utformas och hur transporter skall utföras. Konventionerna anger även ansvarsgrunder, presumtionsregler samt befriar redaren från ansvar i vissa enskilda fall. Reglerna placerar bevisbördan för ansvar på redaren, med tvingande minimiansvar. Vidare anger reglerna krav på fartygets sjövärdighet före påbörjad resa, föreskriver hantering av lasten, ansvar för brand och navigeringsfel och en rad andra grundläggande regler. SOU 1990:13 s.73f.
Bull, Falkanger *Innföring*. s.237f.
Poland, Rooth *Gard*. s.260f.

Omkostnader för uppröjning och avlägsnande av så skadad last att mottagaren inte accepterar den betecknas som extra hanteringskostnader och omfattas av P&I-försäkringsskyddet.¹³³ Dessa kostnader ligger utanför förväntade driftskostnader för transporten. Skiljedom ND 1993.429 *Combi Star* kan tjäna som relevant rättspraxis på detta område. Avgörandet berörde visserligen en del olika rättsproblem men den huvudsakliga grunden till tvistemålet förelåg mellan fartygets kasko- och P&I-assuradörer rörande vem som skulle stå för de extra hanteringskostnaderna orsakade av en grundstötning. Inledningsvis hade en begränsad volym av lasten tömts från ett av fartygens fyra lastrum, då denna åtgärd var en nödvändig förutsättning för att få fartyget flott. Omkostnaderna förknippade med denna åtgärd delades upp mellan kaskoassuradören och lastägaren, då *Gemensamt haveri* fastställdes ostridigt (se not 168). Avgörandet rörde vilken av assuradörerna som skulle bära kostnaderna för att avlägsna resterande last, vilket senare visade sig nödvändigt för att fartyget skulle kunna repareras. Kostnaderna för att avlägsna lasten var högre än värdet av den.

Skiljedomaren Sjur Brækhus konstaterade inledningsvis att det var av betydelse att skilja på huruvida kostnader förknippade med lasten var en vanlig kommersiell risk eller utgjordes av extraordinära lossningsomkostnader. Brækhus redogjorde för P&I-assuradörens avtalade subsidiära skydd i fall då kaskoskyddet inte täckte risk. Det huvudsakliga avgörandet rörde huruvida även den andra lossningen av last kunde betraktas som ett *Gemensamt haveri*, vilket i sådana fall skulle omfattas av kaskoskyddet. Skiljedomaren fann att så inte var fallet, då fartyget låg förtöjt i hamn med lasten kvar en betydande tid. De faktiska förhållanden som rådde efter det att nödhamn var uppsökt styrkte inte P&I-assuradörens uppfattning att kostnaderna skulle bäras av kaskoassuradören, då överhängande fara inte förelåg. Avgörandet fastställde att de extraordinära lossningskostnaderna fick ersättas av P&I.

6.3.2.2.2. Juridiska omkostnader

P&I-försäkringen erbjuder försäkringsskydd för en rad juridiska omkostnader förknippade med sjöföretag. Om en formell undersökning eller sjöförklaring inleds mot en klubbmedlem kan försäkringen kompensera för juridisk assistans, givet att den ursprungliga orsaken till undersökningen inte låg utanför P&I-klubbens stadgade krav på medlemmens uppförande.¹³⁴

¹³² Poland, Rooth *Gard*. Regel 34.1.b

¹³³ Poland, Rooth *Gard*. Regel 35

¹³⁴ Poland, Rooth *Gard*. Regel 45

Böter som utfärdas gentemot en P&I-klubbmedlem eller någon ur dennes besättning ersätts när böterna kan härledas till tull- eller immigrationskostnader samt härrör från besättningens uppförande. Det kan anses märkligt att det går att försäkra sig mot brott mot lagen men anledningen till denna ordning är inte att assuradören vill uppmuntra till olaglig verksamhet utan snarare ger skyddet en möjlighet för redaren att undgå att förlora stora belopp förknippade med att ha ett fartyg liggande överksamt.

Bötfällning och straffavgifter omfattats dock inte av P&I-försäkringen i den uttömmande uppräknningen av fall då de härrör från överlastat fartyg, överskridet tillåtet maximalt antal passagerare, illegalt kommersiellt fiske, avsaknad av tillfredsställande certifiering av besättningen, undermåligt underhåll av livräddningsutrustning eller brott mot internationella miljöskyddskonventioner.¹³⁵

Det kan förekomma att en bötfälld besättningsmedlem kan göra anspråk på motsvarande belopp från redaren om orsaken till böternas uppkomst var en handling utförd på redarens uppdrag. Sådana krav kompenseras av P&I om det föreligger uttryckliga lagstadgade skyldigheter på redaren gentemot besättningen. I andra fall får redaren stå den risken själv. Det är dock ovanligt att en besättningsmedlem som är delaktig i kriminella aktiviteter utanför sina anställningsåtaganden kan göra anspråk på ekonomiskt skydd från sin arbetsgivare. Kompensation utgår däremot till fartyg som utsätts för oförutsedd karantän.¹³⁶

6.3.2.2.3. Övrigt Indemnity-skydd

Inom Indemnity-delen av P&I-försäkringsskyddet ingår flera av sjörettens säregna juridiska figurer vilka kräver en omfattande begreppsapparat. I en uppsats av denna begränsade typ är en fullständig redogörelse för omfattning av P&I svår motiverad av utrymmesskäl. Områden som inte kommer att behandlas, även om de kan aktualisera P&I är Gemensamt haveri, bogserings- och bärgningsavtal m.m. P&I-skyddet är huvudsakligen ett komplement till kasko men kan även aktualiseras av andra sjöförsäkringar. En fullständig redogörelse för alla situationer när P&I är involverad är inte möjligt att göra fullfölja inom uppsatsens avgränsningar. Ovanstående redogörelse anger enbart huvuddragen.

¹³⁵ Poland, Rooth *Gard*. Regel 47

¹³⁶ Poland, Rooth *Gard.* Regel 48

7. Försäkringskonflikt

Kasko- och P&I-försäkring är två separata försäkringsmodeller som stundtals kommer i konflikt med varandra. Samma intresse kan vara skyddat av båda typerna av försäkringar, vilket stundtals kan leda till gränsdragningsproblem beträffande ansvarsfördelningen. Överlappande försäkringsskydd kan anses som en onödigt komplicerad och dyr lösning för försäkringstagaren. Dubbelt försäkringsskydd är dock ändå att föredra framför att kasko- och P&I-avtalen korrelerar så illa att försäkringshavaren kan finna sitt intresse stående utan skydd i vissa situationer.

Det är av vikt att betrakta P&I-försäkringen som till stor del avhängig kasko. Det kompletterande P&I-skyddet tar sin utgångspunkt i kaskovillkorens skydd. Då det finns skillnader mellan olika kaskoförsäkringar finns det även skillnader i omfattningen av de oförsäkrade tillfällena som säkrad kan skapa genom att kombinera kasko- och P&I-villkor.

Avtalsvillkoren för respektive försäkring erbjuder vanligen vägledning rörande vem som bär risken i det enskilda fallet och, i fall av överlappande försäkringsskydd, vem som bär den primära respektive sekundära risken. Svårigheter att urskilja vilken försäkringsform som står för försäkringsskyddet kan uppstå när ett fartyg är inblandat i en kollision. Kollisionen får tjäna som ett exempel på de fördelar och nackdelar som utmärker försäkringslösningen när de två dominerande grupperna av redarförsäkringar försäkrar samma skadade intresse.

7.1. Kollision som grund för försäkringskonflikt

Kollisioner mellan olika fartyg eller sammanstöt mellan fartyg och fast anläggning är långt ifrån ovanligt. Sammanstötningar mellan fartyg och anläggningar är en av de vanligaste skadeorsakerna trots omfattande nationella och internationella ambitioner att genom konventioner och sjöfartsregler reglera fartygs framfart.

Följande del av uppsatsen kommer att inledas med en genomgång av kollisionsbegreppet samt redogöra för gällande sjö rätt rörande fall av kollision och sammanstötning. Utifrån kollision

som företeelse kommer den latent försäkringskonflikten att presenteras genom en redogörelse för kasko- och P&I-försäkringsmodellernas uttalade kollisionsskydd. Kollisionsbegreppet omges av försäkringsrättsliga oklarheter. Tillbehörens roll är av stor betydelse, då bruket av dessa vanligen föranleder en kontinuerligt aktualiserad ny riskbedömning för försäkringsgivaren. Problematiken har resulterat i ett flertal rättsfall, vilka bidrar till att klargöra både svårigheter och metoder att betrakta tillbehörens roll vid kollision och sammanstötning.

Den senare delen av uppsatsen ägnas delvis åt att utreda de sjöförsäkringsrättsliga reglerna och den praxis som aktualiseras vid ofrivillig kontakt mellan olika fartygskroppar för att sedan applicera dem på försäkringskonflikten mellan kasko- och P&I-försäkringar. För att kunna göra detta är det nödvändigt att definiera vad som juridiskt anses utgöra en kollision.

7.1.1. Begreppet kollision

Begreppet kollision syftar inom sjörätten till en sammanstötning mellan två eller fler fartyg. Det är ovidkommande om fartygen är i drift eller förtöjda och det är utan betydelse om sammanstötning orsakas av fartygets egen kraft eller om det är havets rörelser som är grunden.¹³⁷ När SjöL återger regelverket kring kollisioner inom sjöfarten används tre termer för att ange begreppets omfattning.¹³⁸ Direkt fysisk kontakt mellan fartyget och objektet som det stöter samman med benämns *egentlig sammanstötning*. När två eller fler fartyg fysiskt stöter mot varandra som en konsekvens av ett annat och av olyckan oskadat fartygs manövrering betecknas kollisionen som *indirekt sammanstötning*. SjöL:s definition av en situation som den beskrivna indirekta sammanstötningen kan breddas till att omfatta även fall då skadat fartyg tvingats stöta mot annat föremål än fartyg, exempelvis fasta hamnanläggningar eller en grundstötning. Dessa situationer kallas *oegentliga sammanstötningar*. Det är av betydelse att skilja på ordinära sammanstöt mellan ett fartyg och en fast anläggning och kollisioner som är ett resultat av annat fartygs framfart. SjöL anger inga termer eller regler som är tillämpliga på kollisioner mellan fartyg och anläggning utanför uppräknade situationer. I fall av sådan kollision är allmänna försäkringsrättsliga principer

¹³⁷ Bull, Falkanger *Innföring*, s.189

¹³⁸ Tullberg Mats *Risikfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner* (1984) s.22

tillämpliga.¹³⁹

7.1.2. 8 kap Sjölagen

SjöL 8 kap innehåller regelverket beträffande skada resulterad av fartygs sammanstötning. Kapitlet utgår från *Brysselkonventionen* och baseras på principen om utpekande av skuld vid kollisioner. Principen anger att om ett fartyg orsakar fara eller skada på annat fartyg skall den som orsakat skadan stå för ekonomisk kompensation för all uppkommen skada.¹⁴⁰

Sammanstötning i lagens bemärkelse skall ges en vid betydelse, då det inte är nödvändigt att fartygen faktiskt har kontakt. Kapitlets 3 § anger att även en framtvingad undanmanöver som resulterar i skada är omfattad av reglerna för sammanstötning. Denna utvidgning av sammanstötningsbegreppet är en naturlig konsekvens av att skador för grundstötning eller sammanstötning med fasta anläggningar också skall omfattas. Om inte de indirekta konsekvensskadorna av en vidtagen åtgärd för att förhindra ytterligare skador eller minimera kostnaderna var omfattade skulle det inte finnas några incitament att försöka undgå kollisioner. Det skulle sannolikt leda till både fler sammanstötningar och i förlängningen högre försäkringsomkostnader för försäkringstagaren.

SjöL:s 8 kap innehåller inte regler för hur ansvarsfördelningen påverkas om det är mer än två fartyg inblandade i kollisionen. Doktrinen föreslår en analogi med de regler som anges i 1 §.¹⁴¹ Detta lagrum anger huvudregeln att det ekonomiska ansvaret för uppkomna skador fördelas utifrån skulden hos de inblandade parterna. Uppkomna skador som omfattas är skador på själva fartyget samt på gods och personer ombord.

Skulden fördelas utifrån en bedömning av vållande (culpa). Om det enbart är den ena parten som kan anses vara skuld till skadorna skall denna part bära skadekostnaderna från båda fartygen. Bedömningen av vållandet tar sin utgångspunkt i den allmänna skadeståndsrättsliga culpanormen. Skadorna har ofta uppkommit i samverkan mellan flera parter och flera olika faktorer. Culpanormen fastställs i det enskilda fallet utifrån vad som kunde förväntas av en normalt insiktsfull ansvarskännande framförare av ett fartyg med hänsyn till de

¹³⁹ Tullberg *Risikfördelning*. s.22

¹⁴⁰ Bull, Falkanger *Innföring*. s.189

¹⁴¹ Bull, Falkanger *Innföring*. s.191

omständigheter som ledde fram till den situation där skada uppstod. Den grundläggande frågan vid en culpabedömning är om den som kan anses som oaktsam borde ha handlat på annorlunda sätt. Oaktsamheten uppstår då agerandet avviker från en förväntad standard som kan utrönas i den specifika situationen.¹⁴² I fall av fastställande av culpanormen vid sjöfart är *Sjövägsreglerna* att anse som norm. Dessa internationellt vedertagna regler för uppträdande, fartygets utrustning samt navigering på havet bidrar till att avgöra huruvida de skadelidande parterna uppfört sig culpöst eller inte. Sjövägsreglerna består både av konkreta föreskrifter, exempelvis rörande korrekt belysning, lanternor och bruk av ljudsignaler, och av normer för gott sjömanskap, utkik och andra rekommendationer, vilka är styrda av rådande omständigheter.¹⁴³ Nationella föreskrifter beträffande enskilda farvatten kan bidra till att ytterligare ge en uppfattning om hur fartygen borde ha manövrerats i det aktuella fallet.

Om orsaken bakom uppkomna skador kan lastas på båda parterna – *both to blame collision* - skall skulden, enligt 1 § 2 st fördelas utifrån vardera parts andel i vållandet.

Vid fall då incidenten inte kan lastas någon enskild part avfärdas tillbudet som en olycka och parterna svarar för de egna skadorna, i enlighet med 2 §.

Ovan angivna huvudregel upphör att gälla när kollisionen inbegriper skada på person. Då ansvarar parterna enligt 1 § 3 st solidariskt, vilket i realiteten innebär att en skadad person kan rikta sina krav på ekonomisk kompensation mot vilken av de inblandade parterna som helst.¹⁴⁴ Bakgrunden till denna ordning är ett socialt hänsynstagande till den enskildes behov av trygghet från att behöva söka upp den som av ansvarsfördelningsreglerna utpekats som vållande. De kolliderande parterna åtnjuter istället regressrätt gentemot varandra utifrån de krav som den skadade passageraren eller besättningsmannen åsamkats.¹⁴⁵

Skadelidande passagerares eventuella möjlighet att kräva kompensation grundar sig på transportavtalet d.v.s. biljetten. Utöver de möjligheter som parternas avtal erbjuder föreligger

¹⁴² Hellner Jan *Skadeståndsrätt* (1995) s.124f.

¹⁴³ Bull, Falkanger *Innføring*. s.196

¹⁴⁴ Detta är en samnordisk lösning och var ursprungligen planerad att ingå som en del av Brysselkonventionen från 1910 rörande fartygssammanstötning. Alla former av ansvarsfriskrivning för personskador vid kollision skulle underkastas regler om solidariskt ansvar. Under inverkan av brittisk av traditionellt långtgående avtalsfrihet präglad hållning ströks regeln.

Grönfors *Sjölagens*. s.97

¹⁴⁵ Bull, Falkanger *Innføring*. s.194f.

även möjligheten att göra saken gällande som om det vore en utomobligatoriskt uppkommen förlust. Både ekonomisk skada, såsom sjukvårdskostnader och andra utgifter till följd av skadan, och ideell skada, som ersättning för sveda och värk samt lyte och stadigvarande men och annan olägenhet som konsekvens av den omedelbara skadan, ersätts i enlighet med 5 kap 1 § Skadeståndslagen (1972:207).¹⁴⁶

SjöL 15 kap 19 § föreskriver att passagerares medvållande till skada när passageraren är omfattad av transportörens lagstadgade skyldigheter till omsorg kan leda till jämkning av skadeståndet i enlighet med SkadestL 6 kap 1 §.

7.2. Kaskoförsäkringsskydd vid kollision

Skador som vid sammanstötning uppstår på försäkringstagarens fartyg täcks vanligen av den säkrades kaskoförsäkring, vars omfattning begränsas genom det avtalade försäkringsbeloppet. Kaskoförsäkringens karaktär av sakskadeförsäkring anger det avsedda syftet att skydda fartygsintresset i egenskap av föremål.

Kaskoförsäkringen fungerar även som primär källa till ersättning på krav baserade på annan parts skador, om dessa är att hänföra till ett konstaterat vållande från den säkrade. Enbart det faktum att det föreligger vållande är i sig inte tillräckligt för att upphäva säkrads försäkringsskydd. ND 1986.1 *Nordica* rörde en sammanstötning mellan fartyg och fast anläggning och frågan rätten tog ställning till var huruvida kaskoförsäkringens omfattning skulle begränsas av det faktum att befälhavaren ombord varit försumlig. Fartyget stötte in i en 1600 meter lång upplyst oljepir och omständigheterna talade för att befälhavarens uppmärksamhet hade brustit. Huruvida han somnat eller hade lämnat bryggan av annan anledning kunde rätten ej fastställa. Fallet aktualiserade frågeställningarna kring 51 § och 6 § 2 st FAL. Det senare lagrummet anger kausalitetsregeln (se 2.1.1.) och 51 § 1 st fastställer att åsidosatta försäkringsföreskrifter kan befria försäkringsgivaren från ersättningskyldighet om skadan orsakades av åsidosättandet. I avgörandet konstaterades det att *Nordica* ostridigt haft brister beträffande föreskriven utrustning och bemanning. Brister som borde ha åtgärdats före avgång. Rätten fann dock att rederiet inte delegerat någon redarfunktion till fartygets

¹⁴⁶ Grönfors *Sjölagens*. s.101f.

befälhavare och de brister som kunde konstateras påverkade inte orsakerna till kollisionen. Befälhavarens eventuella fel eller försummelse kunde inte läggas rederiet till last varför assuradören ansågs skyldig att ersätta uppkomna anspråk.

Kaskoförsäkringskonstruktionen aktualiserar en intressant juridisk problematik, då försäkringssumman är begränsad i försäkringsavtalet. En sammanstötning mellan säkrad och annat fartyg kan innebära både försäkringsutfall för det försäkrade föremålet och ekonomiskt ansvar för uppkomna skador på andra inblandade. Kaskoförsäkringen är i denna situation både sakskadeförsäkring och ansvarsförsäkring. Detta komplicerade förhållande kan förklaras av praktiska skäl. Om en sakskada uppstår vid kollision blir kaskoskyddet alltid aktualiserat. Detta skydd är ett av de huvudsakliga syftena bakom denna försäkringsform. Det förefaller osannolikt annat än i undantagsfall att enbart den ena parten blir drabbad av skada. Detta gör försäkringsutbetalning av kompensation till andra skadedrabbade, utifrån graden av ansvarsgrundande skuld, till en lika naturlig konsekvens av att den försäkrade orsakat en sammanstötning som det primära sakskadeskyddet av det försäkrade föremålet.

Alternativet till denna ordning vore att olika ansvarsförsäkringsgivare och sakförsäkringsgivare var inblandade vid varje enskild sammanstötning, med uppenbar risk för omfattande omkostnader och utdragna processer. Kaskoförsäkringsgivaren blir av naturliga skäl inblandad vid kollision i inledningsskedet. Att då kaskoförsäkringen möter alla de huvudsakliga behov som säkrade intressen kan förväntas göra anspråk på, om än i begränsad omfattning, förefaller som en av praktiska skäl tilltalande lösning. Argumentet som framförs i doktrinen är att det vore irrationellt att konstruera ett försäkringsskydd som i onödan komplicerade processen av att skydda berörda intressen.¹⁴⁷

Rättsfallen ND 1999.432 *Tarehav* och ND 1999.301 *Strand* kan tjäna som illustrerande exempel på relevanta avgöranden beträffande skuldfördelning. Båda rättsfallen utgick från SjöL 8 kap 1 § och rörde kollision mellan två fartyg men fick olika utgång.

I det första fallet hade *Tarehav* och *Fjord Master 1* kolliderat i tjocka på ett för övrigt lugnt och öppet hav. Rätten fastställde att värdering av inblandades skuld alltid skall baseras på den

¹⁴⁷ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.531

ersättningsrättsliga culpanormen vilken, vad gäller förflyttning på havet, vanligen tar sin utgångspunkt i de internationellt vedertagna sjövägsreglerna (se 7.1.2.). *Tarhav* ansågs bära den huvudsakliga skulden till incidenten, då fartyget feltolkat tillgänglig information rörande det andra fartygets position och inte lagt sig vinn om att använda alla tillgängliga medel som stod till buds för att undvika kollision. Dock ansågs även *Fjord Master 1* ha agerat bristfälligt då fartyget, precis som *Tarehav*, inte brukade ljudsignaler eller anropade *Tarehav* när dennes framfart indikerade osäkerhet om de båda fartygens positioner. Rätten fördelade skulden till kollisionen till åttio procent på *Tarehav* och resterande tjugo på *Fjord Master 1*.

I avgörandet ND 1999.301 *Strand* stötte fartyget *Strand* samman med *Vitin* trots att sikten var god och havet lugnt. Rätten fastställde att *Strand* saknade föreskriven utkik samt inte åtgärdat en kraftigt nedsmutsad vindruta på bryggan. Rätten konstaterade att det sannolikt rörde sig om en tidsperiod av hela tio minuter som *Strand* saknade utkik, vilket även förklarade varför *Vitins* försök att med ljudsignal och radioanrop uppmärksamma *Strand* för risken med att inte ändra anlagd kurs inte hörsammades. Bristerna uppvisade av *Strand* ansågs konstituera grovt brott mot sjövägsreglerna och utpekades som de helt avgörande orsakerna till att kollisionen inträffade. *Strand* fastställdes bära hela skulden för sammanstötningen.

Vid culpabedömningen i båda rättsfallen värderade rätten de inblandade parternas möjligheter och insatser för att avvärja uppkommen fara och gjorde en värdering av respektive parts skuld. Trots tillsynes likartade förutsättningar för avgörandena blev resultatet olika.

7.2.1. Oskyddade ansvarsområden

Kaskoförsäkringens omfattning begränsas i NSPL:s 13 kap. Stadgandet § 13-1 inskränker kaskoförsäkringens ansvarsområde beträffande stora delar av vad som vanligen torde beröras vid sammanstötning mellan fartyg eller anläggning. § 13-1 1 st anger dock att kaskoförsäkringen även skall täcka skador som kan orsakas av fartyget i en mer vidsträckt mening. Ansvarsgrundande anspråk från tredje man kan även göras gällande i fall då skador orsakats av fartygets tillbehör eller dess last. Det behöver inte enbart vara kontakt mellan fartygsskrov som konstituerar ansvarsgrundande skador. Stadgandet anger tillbehör, utrustning och last som exempel på andra skadebringare som kasko täcker.

ASK:s § 5 anger i punkten d) att försäkringsgivarens kaskoansvar inte omfattar annat än skador på egendom som grund för tredje mans anspråk på skadestånd i fall av direkt kollision. Stadgandet definierar direkt kollision till att omfatta fysisk kontakt i form av stöt, press eller beröring. I fall när det direkt skadebringande fartyget i realiteten endast förmedlar kraft från en ursprunglig sammanstöt med ett tredje fartyg skall anspråk på kompensation sökas från kaskoassuradören av det fartyg som inledde kedjereaktionen. Detta synsätt skall även appliceras på fartygs kraftöverföring till skadebringande is eller annat passivt värdelöst objekt.

Kaskoförsäkringsskyddets utsträckning vad beträffar omfattningen av vad som är att anse som kollision ger att även tillbehörs fysiska kontakt med annat fartyg är att betrakta som kollisionsskada. De regelverk som berör skador orsakade av tillbehör behandlas utförligt nedan i stycket 7.5.2. Stadgandet anger inledningsvis att undantag i försäkringsavtalet beträffande det materiella innehållet i stadgandet är tillåtet.

ASK hänskjuter, genom kommentaren till § 5 d), alla anspråk förknippade med personskador att omfattas av Protection & Indeminty. Motsvarande viktiga ansvarsbegränsningar av kaskoförsäkringen gällande hälsa och liv görs i NSPL § 13-1 (b). Ombordvarande last eller tillbehör som för tillfället tagits i bruk exkluderas genom undantagsregeln, uttryckt i § 13-1 (d). Brand, oljespill eller andra föroreningskador ingår enligt § 13-1 (f) inte i kaskoförsäkringens skydd, med undantag för kostnader som uppstår av det andra skadade fartygets orsakade föroreningar. En förutsättning för denna ansvarsfördelning är att ansvaret för kollisionen och därmed även dess konsekvenser placeras på det försäkrade fartyget.

7.3. Protection & Indemnity-försäkring vid kollision

Vid sammanstötning mellan två eller flera fartyg förväntas kaskoförsäkringen huvudsakligen skydda mot uppkomna skador. Det faktum att kaskoförsäkring har en fastställd maximal försäkringssumma i försäkringsavtalet föranleder ett behov av subsidiärt försäkringsskydd för det försäkrade intresset, för det att ansvaret överstiger avtalat kaskoskydd. Ett överskjutande belopp omfattas av P&I-försäkringen i fall då kaskoförsäkringen inte ger tillräckligt skydd.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Poland, Rooth *Gard*. Regel 36

P&I är ett sekundärt skyddande komplement till den, åtminstone i ett inledande skede, vid kollisioner alltid inblandade kaskoförsäkringen.

Storleken på det överskjutande beloppet är beroende på en rad faktorer som huvudsakligen är beroende av den jurisdiktion inom vilken kollisionen inträffade, det forum i vilket parterna avgör sin tvist och vilka flaggstater¹⁴⁹ som berörda fartyg tillhör. Vanligen har drabbade parter rätt till ekonomisk kompensation som återställer intresset som om skadan aldrig skett. Kompensationen påverkas av graden av medverkande till kollisionens uppkomst samt om parten i tillräcklig utsträckning har försökt undgå att olyckan inträffade.¹⁵⁰

7.4. Överlappande försäkringskydd

I många fall av kollision föranleder existensen av två separata försäkringar inte några problem. Den grundläggande skyddsavsikten skiljer sig mellan försäkringarna. Samtidigt har de två försäkringsformerna utvecklats parallellt. P&I-försäkringen som företeelse uppstod som en reaktion på en allt mer komplicerad och snävt avgränsad kaskoförsäkring. Förekomsten av de två separata försäkringsformernas samspel kan garantera att en försäkringstagares intresse aldrig står oskyddat men samtidigt kan konstruktionen skapa strukturella problem. Överlappande försäkringsfunktioner får både ekonomiska och försäkringsrättsliga konsekvenser för inblandade försäkringstagare och assuradörer när ett försäkringsanspråk gör skyddet aktuellt.

Den frekvent förekommande händelsen att fartyg kolliderar aktualiserar vanligen både P&I- och kaskoförsäkringar. De drabbade reser anspråk på ekonomisk kompensation från redarintresset om detta kan lastas skulden för det inträffade enligt SjöL 8 kap, varför försäkringshavaren vänder sig till de assuradörer som i enlighet med gällande försäkringsavtal förväntas ta på sig den ekonomiska bördan av att återgälda drabbad tredje man. Genom en vanligt förekommande olycka aktualiseras två former av underliggande försäkringsavtal.

¹⁴⁹ Flaggsstat är den folkrättsliga termen för att ange vilken nations fartygsregister som fartyget tillhör. Registreringen innebär att fartyget lyder under landets jurisdiktion, vilket kan ha olika innebörd beroende av vilket land det rör sig om. *United Nations Convention on the Law of the Sea* (1982) artikel 91 fastslår att det skall föreligga en koppling mellan flaggsstaten och fartyget, vilket syftar till att minimera riskerna för att mindre nogräknade länder skall låta rederier segla under deras flagg för att kunna undgå tyngande social- och sjösäkerhetslagstiftning och arbetsrätt i de länder där de är verksamma. Bull, *Falkanger Innføring*, s.30f.

¹⁵⁰ Poland, *Rooth Gard*, s.341

Det försäkrade intressets företrädare kan principiellt göra anspråk på både skadeförsäkringsutfall, utifrån kaskoförsäkringsskyddet, och ansvarsförsäkringsutfall från P&I, om skuld till kollisionen kan konstateras.

De två olika försäkringsformerna vilar på olika försäkringsrättsliga principer som styr hur det överlappande försäkringsskyddet bör betraktas. Protection & Indemnity är en ansvarsförsäkring, som skall skydda intresset mot huvudsakligen utomobligatoriska skadeståndsanspråk från tredje man, vilket föranleder en avsaknad av beloppsbegränsning i försäkringsavtalet. P&I förväntas täcka ansvar som faller utanför kaskoförsäkringens ansvar.¹⁵¹ Kaskoförsäkringens dominerande drag är skyddet mot sakskada även om detta inte är en uttömmande beskrivning. Försäkringen är en sakskadeförsäkring med drag av ansvarsförsäkring som framträder i specifika situationer. Det är dock viktigt att uppmärksamma de framträdande begränsningar som sakskadeförsäkringar har och som även formar kasko. Sakskadeförsäkring utgår från en bedömning av de risker som kan tänkas hota intresset. Förändringar i riskbilden får konsekvenser då ingångsvärdet beträffande gällande försäkringsavtal förändras, vilket i förlängningen innebär att det blir frågan om ett helt nytt försäkringsavtal.

Anledningen till att kaskoförsäkringen fortfarande bär det utpräglade ansvaret för tredje mans anspråk i fall av kollision är historiskt betingad. P&I utvecklades senare än kasko och kollisioner har inträffat så länge fartyg funnits. Ett försäkringsskydd var angeläget och kasko var den enda tillgängliga försäkringen.¹⁵² Resultatet av detta överlappande försäkringsskydd är att kaskoförsäkringen ändrar karaktär beroende av externa faktorer vilket påverkar P&I-försäkringens roll i relationen försäkringsformerna emellan. Det enskilda tillfället får avgöra omfattningen av försäkringarna. Utgångspunkten i fall av kollision är att kaskoförsäkringen täcker hela det uppkomna ansvaret oberoende av dess ursprung.¹⁵³ Detta är dock en huvudregel med omfattande undantag.

¹⁵¹ Hellner *Försäkringsrätt* s.438

¹⁵² Bull, Falkanger *Innföring*. s.486

¹⁵³ Bull, Falkanger *Innföring*. s.487

7.4.1. Kaskoförsäkringsvillkor om fartygstillbehör

Även om fartygstillbehör kan anses som mindre väsentliga detaljer inom sjörätten kan de skapa speciella och intressanta gränsdragningsproblem. Oberoende av om användandet av fartygstillbehör orsakar många försäkringsavgöranden eller ej representerar de en försäkringsrättsligt intressant företeelse, då riskbedömningen förknippad med dem kontinuerligt skiftar. Även när tillbehören används i avsett syfte och med största varsamhet är detta i sig inte tillräckligt för att den försäkringsmässiga riskbedömningen skall stå sig. Detta faktum åskådliggör en intressant problematik rörande skiftande bedömningsgrunder av på förhand utpekade och vanligt förekommande ting ombord ett kommersiellt fartyg enbart utifrån de funktioner de fyller. Fartygstillbehör skyddas antingen av kasko- eller P&I-assuradören, helt beroende av den rådande situationen. Vilken försäkringsform som för tillfället bär risken avgörs av försäkringsavtalet och rättspraxis.

I ASK:s kommentar anges omfattningen av tillbehörsbegreppet och hur tveksamma fall skall tolkas. Inledningsvis anger § 1 en tolkning av vad som konstituerar tillbehör genom att uttryckligen exkludera allt som inte är att betrakta som fartygets sedvanliga utrustning. Utgångspunkten tas i ett normalitetskriterium utifrån vad som är att betrakta som föremålets förväntade användning vid drift av fartyget. Föremål underkastas en särskild bedömning när de avlägsnas från fartyget. Försäkringskyddet för avlägsnade föremål är, enligt avtalet, baserat på en tidsbedömning gällande föremål som avlägsnats för reparation eller underhåll och det föreligger ett krav på rimlighet. Det får inte förflyta för lång tid innan föremålet återbördas för att det fortsatt skall räknas som en del av det försäkrade intresset. Ting som aldrig funnits ombord tillmäts inte tillbehörsstatus överhuvudtaget även om ett ombordförande är planerat i framtiden.¹⁵⁴

ASK anger tydligt i kommentaren till § 1 att lasttruck som normalt inte följer fartyget inte är att betrakta som tillbehör. Detta villkor är helt i överensstämmelse med nämnda skiljedom ND 1972.302 NV *Balblom* (se 6.2.1.).

Skadeståndsanspråk från tredje man alternativt kostnader förknippade med skador orsakade

¹⁵⁴ ASK s.5

av svallvågor eller fartygsmanövrering, kallat indirekt sammanstötning (se 7.1.1.), faller enligt § 7 mom. 3.a) 2. utanför svenska kaskoförsäkringsvillkor. Den personkrets som är att anse som tredje man skall avgöras av den aktuella situationen. Det kan röra sig om utomstående personer som inte ingår bland kolliderande parter, redare, lastägare, passagerare eller medlem ur besättningen på det påseglade fartyget.¹⁵⁵ Vad beträffar anläggningar på land kan tredje man vara ägare av hamnanläggning, lastkranar, broar eller ägare till mark som drabbas av föroreningar, vilka springer ur skador på fartygens tankar eller last.

Assuradören ansvarar uttryckligen ej heller för skador eller skadestånd förknippade med bruk av vissa i ASK uppräknade tillbehör. Last som orsak till skada är också huvudsakligen exkluderat. Det är uppräknningen och formuleringen i detta stadgande som kräver ett klagörande beträffande det centrala begreppet bruk, men även det faktum att uppräknningen uppenbarligen inte är uttömmande.

7.4.2. Undantagsregeln

Kollisioner som innefattar tillbehör är ett försäkringstekniskt komplicerat område. Kaskoassuradörerna har uttryckligen förbehållit sig en uttrycklig friskrivning från ansvar för skada orsakade av de föremål som anges i en regel om undantag.

Punkten (h) i NSPL § 13-1 2 st samt ASK § 7 Mom. 3. a) 2. anger undantag för skador som orsakas vid fartygets bruk av ankare, förtöjnings- eller bogseringsgods, last- och lossledningar, landgångar eller liknande. Dessa uppräknade föremål och de skador deras utnyttjande kan orsaka, oberoende av om de nyttjas med aktsamhet eller vårdslöst, ingår aldrig i kaskoförsäkringskyddet. De är undantagna. Det är av intresse att klarlägga grunderna för detta omfattande undantag. En förklaring som avges i doktrinen är att de tillbehör som är uppräknade i undantagsregelns stadgande alla är fysiskt förbundna med fartygskroppen och är så även när de brukas i fartygets drift. Bakgrunden till gällande stadgande är en vilja från assuradörerna att undvika alla de gränsdragningsvårigheter som skulle uppstå om särskilnad skall göras när tillbehör gjorde skada i drifhänseende och när det orsakade skador på egen hand alltså p.g.a. egna egenskaper och placering.¹⁵⁶ För att avlägsna underlaget för en

¹⁵⁵ Wetterstein *Globalbegränsning*, s.259f.

¹⁵⁶ Brækhus, Rein *Håndbok*, s.547

återkommande försäkringskonflikt introducerades undantagsregeln för tillbehör.

Uppräkningen i stadgandet är uppenbarligen inte uttömmande. En metod som står till buds för att bringa klarhet i vad regeln omfattar är att gradvis närma sig vad som kan anses konstituera begreppet tillbehör genom att nyttja de tillgängliga tolkningsmetoder och kriterier som finns att tillgå genom rättspraxis och förarbeten. Gränsdragningen beträffande vilka föremål som omfattas av undantagsregeln skall göras utifrån det enskilda föremålets funktion i samband med fartygets drift. Ett viktigt klagörande är att det inte måste föreligga ett ägarförhållande mellan tillbehör och fartygsägare eller redare.¹⁵⁷ Åtskillnaden är inte okomplicerad men nödvändig att göra då den är avgörande för det ekonomiska försäkringsansvarets placering. Karakteristika för de undantagna föremålen är att de har förmågan att förmedla fysisk kontakt mellan fartyget och ett annat fartyg, alternativt land. Denna avgränsning är dock inte så tydlig som den kan uppfattas. Det finns en rad tillbehör som inte kan anses omfattade av undantagsregeln trots att de brukas för att förmedla kontakt mellan hav och land. Undantagsregeln omfattar exempelvis inte last- och lossningsutrustning som fasta eller rörliga kranar placerade ombord fartyget eller på kaj.¹⁵⁸

En avgörande skillnad mellan de i undantagsregeln uppräknade tillbehören och andra ombordvarande föremål är att de utifrån sina egenskaper självständigt kan förmedla skadebringande rörelser utan att det övriga fartyget rör sig.¹⁵⁹ Skillnaden är av betydelse. Förutsättningen för kaskoförsäkringsskydd är att aktuellt föremål har en tydlig koppling till ett specifikt fartyg men att det inte är i bruk vad avser fartygets drift. Skillnaden anses föreligga när ett föremål orsakar skadan på egen hand och inte som en konsekvens av att fysiskt vara placerat ombord under fartygets framfart.¹⁶⁰ Det innebär att det är en tydlig skillnad mellan att det skadegörande föremålet enbart råkar utgöra den yttersta punkt som blott förmedlar hela fartygets rörelser och att det är bruket av föremålet i sig som självständigt orsakar uppkommen skada. En förutsättning för att angivna undantagsregel skall aktualiseras är att det föreligger kausalitet mellan bruk av föremålet och den uppkomna skadan. Detta kan vara vanskligt att fastställa, då föremål kan orsaka skador utan att de används. Dess blotta placering kan föranleda skada vid en kollision. Undantagsregeln förutsätter även ett klart

¹⁵⁷ Tullberg Mats *Fördelningen av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P&I-försäkring* (1984) s.33

¹⁵⁸ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.548

¹⁵⁹ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.548

¹⁶⁰ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.547

orsakssamband mellan uppkommen skada och skeppets bruk av föremålet.

7.4.3. Begreppet bruk

Undantagsregelns tillämplighet förutsätter uttryckligen ett bruk av det aktuella föremålet. Bruk i stadgandets betydelse är en sådan användning för vilket tillbehöret är avsett. Detta innebär att ett ankare som är nedfällt av någon annan anledning än att förhindra fartyget från att driva inte är i bruk i undantagsregelns betydelse. Tolkning av regeln anger även att skador som uppstår till följd av att de i undantagsregeln uppräknade tillbehören kommit i självständig rörelse som konsekvens av annan kollision inte omfattas av ansvarsfriskrivningen.¹⁶¹ Ett exempel på detta är om en kollision mellan två fartyg föranleder att ankarkättingens fäste lossnar och ankaret orsakar ytterligare skador. Skador som den senare är att betrakta som direkt orsakade av fartygets sammanstötning och omfattas då av kaskoförsäkringsskyddet. En motsvarande händelse som aktualiserar ett fartygs P&I-försäkring i enlighet med undantagsregeln skulle kunna vara att ankaret sänktes i syfte att bromsa fartygets drift och att ankaret då skadar ett angränsande fartygs skrov. Ankaret användes på avsett sätt i normal fartygsdrift vid olyckstillfället.

Det bör även uppmärksammas att ett nyttjat tillbehör skall vara fysiskt involverat i att förmedla kraften i den skadebringande situationen för att undantagsregeln skall bli aktualiserad. Undantagsregeln är inte tillämplig enbart för det faktum att ett omfattat tillbehör tillfälligtvis råkar vara i bruk samtidigt som en annan skada inträffar av någon annan orsak.¹⁶²

Ett norskt rättsfall har bidragit till att klargöra rättspraxis vad beträffar begreppet bruk. Skiljedomsavgörandet rör i realiteten två separata fall som båda avgjordes under samma process av sjörättsprofessor Sjur Brækhus som ensam skiljedomare.¹⁶³ ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* rör olika tillbehör men den avgörande argumentationen sammanfaller.

Mosprince-fallet är intressant då det aktualiserar problematiken förknippad med de

¹⁶¹ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.548

¹⁶² NSPL *Motiver*. s.307

¹⁶³ Tullberg *Fördelningen*. s.31

undantagna tillbehören genom att två olika skador uppkommer vid samma tillfälle. Oljelastade *Mosprince* skulle lägga till vid kaj och fällde ett, i enlighet med i hamnen rådande normer, redan sänkt ankare för att hindra en okontrollerad drift åt styrbord. Ankarkättingen fastnade halvvägs och ankaret träffade en kajskyddande fender vilken lyftes upp och skadade en betongplattform. Fartyget drev in i och skadade även den konstruktion, avsedd att fixera hamnfendern, som nu låg oskyddat. Fartygets sammanstötning skulle ha inträffat även om fendern fanns på plats, vilket placerade försäkringsansvaret för skadorna på kaskoassuradören. Vad beträffar ankarets skada på fender och kaj lades ansvaret på fartygets P&I-assuradör. De skador som uppstod på fartyget av att det stötte mot kajen där den skyddande fendern inte var på plats blev i sin helhet placerad hos P&I, då den inledande skadeorsaken kunde hänföras till ankarets rörelser under avsett bruk.

Det andra fallet rör *M/S Biakh* som låg vid en pir i Casablanca och lastade fosfat. Lastningsanordningen utgjordes av ett antal uppfällbara transportband som löpte på en räls parallellt med kajen. När fartyget skulle förhalas några få meter ansågs det lämpligt att låta de fyra nedfällda transportbanden följa fartygets rörelse framåt, för att undgå att falla upp dem. Ett av transportbanden skadades när dess förare av okänd anledning, men sannolikt p.g.a. bristande uppmärksamhet, stannade sin framfart, varför fartygets överbyggnad stötte samman med det stillastående lastningstillbehöret. Det skadade transportbandet fanns av skiljedomaren falla under undantagsregeln, då det kunde likställas med en lastledning mellan fartyget och kajen.

Vid avgörandet konstaterade skiljedomare Brækhus inledningsvis att det grundläggande kravet på sammanstötning utan tvekan var uppfyllt. I båda fallen var det fartygets rörelse som föranledde de uppkomna skadorna. Rekvisiten för att undantagsregeln skulle kunna bli aktuell var uppfyllda vad beträffade de uppräknade föremålen inblandning i händelseförloppet samt att det fanns kausalitet mellan deras användning och konstaterad skada. Den osäkra punkten var huruvida det förelåg bruk av tillbehöret på avsett sätt vid skadetillfället. Brækhus fastslog att nyttjandet av ett tillbehör inleds redan då monteringen av tillbehöret påbörjas och kan inte anses avslutat förrän återmontering är avslutad. Även om bruket kan anses tillfälligt avbrutet omfattar undantagsregeln tillbehöret, vilket utsträcker begreppet i dess vidast möjliga bemärkelse.¹⁶⁴ Skiljedomare Brækhus påpekade själv det rättstekniskt opraktiska i något annat

förhållningssätt till begreppet bruk än att tydligt fastställa gemensamma kriterier. För att undgå en evigt återkommande diskussion om när bruk föreligger och när det inte gör det konstaterade Brækhus att bruk i undantagsregelns mening inleds med att avsett nyttjande av tillbehöret förbereds och att bruket är avslutat när tillbehöret är återställt eller demonterat.¹⁶⁵

I enlighet med dessa klargöranden torde monteringen av transportbandet utgjort startpunkten i exemplet *Biakh* och bruket av detsamma torde löpa till dess att bandens kontakt med fartyget var avvecklad. Vad beträffar *Mosprince* bruk av ankare inleddes detta av att ankaret lämnade klyset med avsikt att utgöra ankare för fartyget och bruket hade inte kunnat ansetts avslutat förrän det var åter inhalat i sitt avsedda utgångsläge.

Den försäkringsrättsliga konsekvensen av den rådande vida tolkningen av begreppet bruk är att kaskoassuradörens ansvar upphör i enlighet med undantagsregeln då monteringsfasen inleds med övervältrat försäkringsskydd på P&I-assuradören.¹⁶⁶

En något mindre lättillgänglig skiljedom är ND 1969.1 *Midnatsol* som bidrar till att klargöra vikten av att tolka kriterierna för när undantagsregeln är tillämplig på ett korrekt sätt. *Midnatsol* rör också bruk av tillbehör men gäller skillnaden mellan ett avsett och ett onormalt bruk, åskådliggjort genom tillbehörsexemplet ankare. Avgörandet klarlägger när ett ankare nyttjas normalt skilt från användande som extraordinär åtgärd. Fartyget *Midnatsol* förberedde avgång från hamn och skulle som brukligt är dra in det fällda ankaret. Vinden var stark och sikten dålig varför kaptenen beslöt att hiva in ankaret samtidigt som fartyget gick med låg hastighet ur hamnanläggningen. Detta för att förhindra att fartyget drev mot land under den tid som indragning förlöpte. Manövern resulterade i att en kabel liggande på botten fastnade i den släpande ankarkättingen, vilket ledde till att kabeln kapades.

Skiljedomaren professor Knut Selmer fastslog att det inträffade utgjorde tydligt bruk av ankare och placerade hela ansvaret för uppkomna kompensationskrav på fartygets P&I-assuradör. Selmer fastställde att det fördröjda inihivningsföretaget kunde likställas med ett tekniskt avbrott, vilket placerade ansvaret på P&I. Omständigheten att fartyget gick för maskin var i detta enskilda fall inte tillräckligt för att bryta den uppdelning av

¹⁶⁴ Tullberg *Fördelningen*. s.34

¹⁶⁵ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.549

försäkringsansvar som undantagsregeln anger.¹⁶⁷

Avgörandet har kritiserats av professor Hans Jacob Bull som ansåg att Selmer på felaktiga grunder avfärdade ankarsläpningen som en *räddningsåtgärd*.¹⁶⁸ Bull argumenterade att kaptenen ombord *Midnatsol* medvetet företog en åtgärd vilken denne bedömde nödvändig men samtidigt ökade risken för skadors uppkomst. Avsikten var uppenbarligen att undgå att gå upp på land, vilket uppfyller räddningsåtgärdens kriterium. Selmers slutsats att det inträffade var ett tydligt exempel på en situation innehållande ett, enligt Bull, subtilt gränsdragningsproblem som undantagsregeln syftar till att eliminera var felaktig. Enligt Bull är en räddningsåtgärd en ytterst reell handling inom sjörätten och skall tydligt skiljas från den gränsdragningsproblematik mellan kasko- och P&I-försäkringar som kan förknippas med undantagsregeln för tillbehör. Rättsfallet skulle aldrig avgjorts utifrån ansatsen huruvida undantagsregeln var tillämplig eller ej. Kriterierna var inte uppfyllda.¹⁶⁹

Ett opublicerat fall som föregick den tolkningsmodell som Brækhus utvecklat och som genomsyrade *Mosprince/Biakh*-domen var den svenska skiljedomen *Stena Germanica*.¹⁷⁰ Incidenten rör det förtöjda fartyget *Stena Germanica* vars maskin drev fartyget framåt trots att enbart stand-by var angivet från fartygets brygga. Trots tillslaget nödstopp stannade fartyget först vid grundstötning. Då hade det drivit över hundra meter med avslitna förtöjningstamper med omfattande skador på kajens asfalt och omgivande stängsel som resultat. Huvudsaklig skadeorsak var landgången, då denna legat ute och därmed dragits längst kajen av fartygets rörelse. Dispaschören fastställde att den tydliga riskökning som det innebär med en landgångsordning fäst i kajen gjorde alla eventuella orsaker till den oavsiktliga förflyttningen av fartygskroppen ointressanta. Undantagsregeln placerade försäkringsansvaret

¹⁶⁶ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.550

¹⁶⁷ Viktigt att notera är att Selmer principiellt tillstyrker att en åtgärd som syftar till att undgå en akut fara är att betrakta som en extraordinär åtgärd som inom sjörätten vanligen leder till att kaskoförsäkringen skall täcka uppkomna skador. I fallet *Midnatsol* ledde dock den enskilda bedömningen av fallet till en annan slutsats. Selmer Knut S. *Forsikringsrett* (1986) s.334

¹⁶⁸ Den sjörättsliga termen räddningsåtgärd syftar till en extraordinär åtgärd som utförs för att undgå att ytterligare förvärra skadorna på det försäkrade intresset. Ur försäkringsrättslig synvinkel är regeln intressant då de uppoffringar som är förknippade med vidtagen räddningsåtgärd benämnes *Gemensamt haveri* då flera intressen är hotade av samma fara, exempelvis när redare och lastägare inte utgör samma intresse. Vid *Gemensamt haveri* fördelas uppkomna omkostnader mellan berörda intressens assuradörer, vanligen kasko- och varuassuradören. Räddningsåtgärder som enbart rör ett försäkrat intresse kallas partikulär räddningsomkostnad. Bull, Falkanger *Innføring*. s.468

Även FAL 52 § föreskriver en tvingande skyldighet att försöka minska eller avvärja hotande försäkringsfall inom skadeförsäkring.

Bengtsson *Försäkringsrätt* s.65

¹⁶⁹ Bull *Sjøforsikringsrett* s.163-164

¹⁷⁰ Tullberg anger att skiljedomen publicerats med särskilt tillstånd från berörda parter. Incidenten som grundar fallet inträffade 7/8 1974.

på rederiets P&I-assuradör. Avgörandet betonar att just den ökade risk för skador som en visserligen helt korrekt utlagd landgång utgör är just vad kaskoassuradören vill skydda sig mot genom att etablera undantagsregeln.¹⁷¹

7.4.4. Tolkning av undantagsregeln

Ovanstående redogörelser för relevant rättspraxis förmedlar en tillsynes relativt lätthanterlig huvudregel baserad på avgörande kriterier för när undantagsregeln är tillämplig. Trots de tillsynes tydliga grunderna för när de angivna tillbehören skall undantas kvarstår en rad frågetecken kring hur undantagsregeln kan användas och vilka konsekvenser dess existens får för försäkringsbranschen.

Brækhus avgörande ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* präglas av praktiska hänsyn. Utgångspunkten vid formulerandet av skiljedomen var undantagsregelns praktiska funktion inom ett något oklart rättsområde. Ansatsen för formuleringen av undantagsregelns omfattning var att det var av större betydelse att regeln blev lätthanterlig och tydlig än var gränsen mellan kasko- och P&I-försäkringarnas ansvar drogs.

Undantagsregeln rörande tillbehör kan sammanfattas till en tydlig tolkningsmodell för att reducera möjligheterna till gränsdragningsproblematik i relation till huvudregeln om kaskoassuradörens ansvar för skador som orsakats av fartyg eller tillbehör vid kollision eller sammanstötning. Tolkningsmodellen utgår från professor Sjur Brækhus resonemang rörande undantagsregelns omfattning och avgränsning.

Inledningsvis utgår Brækhus tolkningsmodell från undantagsregelns behandling av uppräknade tillbehör utifrån ett normalitetskriterium. Nyttjandet av regeln förutsätter att respektive tillbehör är inblandat men också att det används på avsett sätt.¹⁷² Vad beträffar att uppräknningen av undantagna tillbehör inte är uttömmande förväntas analogislut dras utifrån de karakteristika som präglar de uttryckligt angivna tillbehören. Relevanta gemensamma egenskaper för de uppräknade tillbehören är att de används vid drift av fartyget samt att de har

Tullberg *Fördelningen*. s.29

¹⁷¹ Tullberg *Fördelningen*. s.31

¹⁷² Brækhus, *Rein Håndbok*. s.548

förmåga och syfte att förmedla fysisk kontakt mellan fartyget och land, andra fartyg eller botten.¹⁷³

Den andra och mer problematiska delen av tolkningsmodellen är det ovan klargjorda konstaterandet att det är bruket av det aktuella föremålet som är det centrala. För att hanteringen av ett tillbehör skall anses utgöra bruk i undantagsregelns betydelse krävs att hanteringen skedde i överensstämmelse med vad tillbehöret var avsett för.¹⁷⁴ Ett tydliggörande med anledning av detta konstaterande är att de uttryckligen undantagna last- och lossledningarna inte skall förväxlas med last- eller lossutrustning generellt.

Den i undantagsregeln avsedda betydelsen av ordet bruk kan visserligen diskuteras men Brækhus utgår uttryckligen (i *Mosprince/Biakh*-avgörandet) från en rent språklig betydelse av ordet och argumenterar för en rättstekniskt vidare tolkning av begreppet, för att etablera enklarest tänkbara utgångspunkt för fortsatta bedömningar. Detta fastställande innebär att alla moment, från det att arbetet inleds tills dess att insatsen som inbegripit nyttjande av tillbehöret är avslutat och tillbehöret är återställt och redo att användas igen, skall anses vara bruk. Invändningen mot en striktare syn på begreppet bruk poängterar det opraktiska i alternativa förhållningssätt vilket skulle rendera i en ohanterlig regel som enbart kunde tillämpas på situationer med helt klanderfritt fungerande tillbehör, vilka sällan är orsaken till olyckstillbud.

Slutligen syftar undantagsregeln till att tydligt exkludera föremål som kan föranleda gränsdragningsvårigheter beträffande fartygets och tillbehörets från varandra oberoende rörelser.¹⁷⁵ Detta för att undgå krävande utredningsarbete vid varje enskilt tillfälle som ett av de uppräknade tillbehören är inblandat i ett tillbud. Det blir irrelevant huruvida tillbehöret förflyttat sig av fartygets rörelser eller av egen kraft. Motivet är pragmatiskt. Alla uppräknade tillbehör har egenskaper som kan leda till både skadebringande självständig rörelse, som passivt monterade på avsedd plats ombord på fartyget eller vid avsedd användning.

Tolkning av undantagsregeln är avhängig en rad kriterier, vilka i sig inte är helt tydliga i sin avgränsning och betydelse. Fastslagen utsträckning av begreppet bruk, vad som konstituerar tillbehör i undantagsregelns mening och regelns roll ur ett försäkringsrättsligt perspektiv är

¹⁷³ Brækhus, *Rein Håndbok*. s.548

¹⁷⁴ NSPL s.308

frågetecken som kvarstår, rättspraxis till trots. Detta förhållande präglar av naturliga skäl redarförsäkringarnas skydd mot ekonomisk risk. Det är utifrån detta förhållande möjligt att argumentera för att förhärskande tolkning av undantagsregeln varken är tydligare eller mer lätthanterlig än alternativa lösningar på gränsdragningsproblematiken. Det finns andra skäl till varför rättspraxis fått bestå orörd under närmare tre decennier. Alternativa förhållningssätt till hur undantagsregeln kan hanteras redogörs för i följande analyserande avsnitt.

7.5. Analys

Skiljedom *Mosprince/Biakh* grundar fortfarande betydande delar av gällande rättsläge. Praxis har stått oförändrad under närmare tjugofem år, vilket föranleder viss ödmjukhet beträffande analysen. Följande kritik och tillhörande förslag på alternativa lösningar är att betrakta som resonemang rörande olika aspekter av den problematik som redogjorts för i uppsatsen och tar mindre hänsyn till att den rådande ordningen är historiskt väl etablerad och praktiskt inarbetad hos assuradörerna.

Skiljedomen ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* är intressant av flera skäl. Att avgörandet till en betydande del är präglat av en strävan efter tydlighet och enkelhet förefaller uppenbart. Skiljedomare Brækhus uttalar öppet att regeln riskerar att bli ohanterlig om den tolkas snävare än vad som blir resultatet av domslutet. Onekligen bidrar avgörandet till att klargöra hur regeln kan användas men frågan är om den betydelse den fick genom utslaget är den enda möjliga slutsatsen utifrån avsikten bakom regelns utformande och formulering.

Det ursprungliga syftet bakom undantagsregeln kan anses vara att dela upp försäkringsansvaret mellan sakskadeförsäkraren och ansvarsförsäkraren i vanligt förekommande situationer som regelmässigt berörde båda. Undantagsregeln kan betraktas som en någorlunda tydlig uppdelning av ansvarsområden som är predestinerade att föranleda viss konflikt mellan två olika former av sjöförsäkring men som samtidigt regelbundet inbegripes när det försäkrade intresset är inblandat i sammanstötning. Svårigheten ligger i att formulera en enhetlig och tillämpbar regel som kan fungera utifrån ansatsen att konflikt mellan de berörda försäkringsformerna är oundviklig. Även om den modell som Sjur Brækhus

¹⁷⁵ Brækhus, *Rein Håndbok*. s.548

fastslog som rådande rättspraxis erbjuder en någorlunda klar utgångspunkt för tolkning är det möjligt att argumentera mot denna som en metod för att undgå den potentiella konflikt som naturligen måste uppstå mellan de berörda försäkringsformerna.

En kritisk sjöförsäkringsrättslig analys av den argumentation som ledde fram till domslutet ND 1976.263 kan göras utifrån flera aspekter. Följande del av uppsatsen innehåller resonemang kring alternativa betraktelsesätt av de beståndsdelar som tillsammans utgör undantagsregeln, som förblev problematiska skiljedomen till trots.

7.5.1. Tillbehör

En förutsättning för att undantagsregeln överhuvudtaget skall bli aktuell är att berört tillbehör ingår bland de av regeln omfattade. En möjlig invändning mot den tolkning av inbegripna tillbehör som rättspraxis fastställer är baserad på att uppräknningen av berörda tillbehör i punkten (h) i NSPL § 13-1 2 st samt ASK § 7 Mom. 3. a) 2. inte är uttömmande. Denna ordning kan visserligen inte lastas skiljedomare Brækhus men skiljedomen ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* bidrar till att forma premisserna för hur analogislut skall göras och därför är avgörandet av betydelse.

Biakh-fallet kan användas som illustration av denna problematik. I detta fastslås att den lastarm som är skadeorsaken är likställd med en lastledning medan doktrinen i övriga fall tydligt anger att utrustning ämnad för lastning och lossning inte omfattas av undantagsregeln.¹⁷⁶ Detta enskilda exempel på gränsdragning är, om än något otydligt, möjligt att hantera men det är av vikt att notera att de olika typer och funktioner som de omfattade tillbehören innebär inte förenklar möjligheten att förutsäga vilka typer av tillbehör som eventuellt kan anses omfattade av regeln. De bristfälliga karakteristika som doktrinen gör gällande som särskiljande drag förefaller otillräckliga vid en närmare granskning. Exempelvis förmedlar visserligen ett ankare och en landgång båda kontakt från fartyget men på helt olika sätt och med helt olika syfte. Med detta följer även att den försäkringsgrundande riskbedömningen görs utifrån olika förutsättningar.

¹⁷⁶ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.548

Undantagsregeln och den rättspraxis som kringgärdar den är otillräcklig för att tydliggöra vilka andra ting som kan bli berörda av den uppmaning till analogislut som regeln föreskriver. Detta skulle i sig inte vara så problematiskt om det inte vore för det faktum att skiljedomen har utsträckt det område som berörs av regeln samtidigt som prövning i det enskilda fallet beträffande ett utpekat tillbehör näst intill blivit betydelselöst p.g.a. den generösa tolkning som praxis anger. Förhållandena framstår inte som mer tilltalande av det föreliggande faktumet att rättspraxis varken presenterar en entydig tolkningsmodell för när regeln är tillämplig eller för vilka tillbehör som är omfattade. Skiljedomarens strävan efter att etablera enkelhet och tydlighet vid undantagsregelns tillämpning förfelas något av det faktum att inslaget av eventuella analogier kan få till konsekvens att tillämpningen förblir oklar.

7.5.2. Undantagsregelns förarbeten

En annan typ av invändning mot rådande rättspraxis är hur förarbetena till NSPL uttolkats i skiljedomen. I förarbetena understryks att sambandet mellan sammanstöt som inbegriper fartyg eller anläggning och förekomsten av undantagsregeln inte behöver vara så akut som det stundtals kan te sig. Resonemanget utmynnar i att det är möjligt att göra tydlig åtskillnad mellan vad som betecknas som ordinära kollisioner och kollisioner orsakade av de i undantagsregeln uppräknade tillbehören.¹⁷⁷ Det är möjligt att argumentera för att en av orsakerna till varför Sjur Brækhus avgörande trots dess ålder fortfarande är aktuellt är att berörda kasko- och P&I-assuradörer är väl medvetna om när och hur risken övergår från att omfattas av den ena försäkringsformen till den andra. Oberoende av om undantagsregelns effekter teoretiskt kan te sig egendomliga fungerar den praktiskt, då de situationer som aktualiserar en övergång mellan berörda assuradörer tydligt går att utröna. Onekligen är det en skillnad mellan när två fartyg kolliderar när de skall passera varandra i en trång farled och när ett fartyg ligger förtöjt på avsedd lastplats och dess olyckligt manövrerade lastarm slår i ett närliggande fartyg. Dessa två karakteristiska situationer kan anses så olika att en gränsdragningsproblematik aldrig aktualiseras överhuvudtaget.

Invändningen mot ovanstående resonemang vore att påpeka att huruvida undantagsregeln är tydlig eller ej inte förändrar det faktum att den kommersiella driften av ett fartyg mycket väl

¹⁷⁷ NSPL *Motiver*. s.307

måste anses inbegripa ett kontinuerligt bruk av nödvändiga tillbehör på avsett sätt. Alla tillbehör utgör en del av fartygskroppen och skall därför omfattas av samma kaskoskydd. Sannolikt måste förklaringen för uppdelningen av ansvaret sökas i historiska och praktiska argument.

Mats Tullberg påpekade att Brækhus tolkning av undantagsregelns omfattning innebar en gradvis överföring av kollisionansvaret från kasko till P&I. Tullberg tillstår att Brækhus utsträckning av undantagsregelns omfattning visserligen bidrar till att etablera en efter förutsättningarna lätthanterlig gränsdragning men framhåller samtidigt att kaskos risk är så reducerad som det överhuvudtaget är möjligt.¹⁷⁸ Tullbergs påpekande är intressant såtillvida att det understryker möjligheten att omfattningen av P&I-assuradörens risktäckning har blivit väl tilltagen av nödvändighet för att stabilitet och tydlighet skulle kunna uppnås.

Sjur Brækhus tolkning av det oklara rättsläget beträffande undantagsregeln är fortfarande helt dominerande rättspraxis, men avvikande uppfattningar har framförts. Nicholas Wilmot¹⁷⁹ har hävdade att det är ett vanligt misstag att skilja mellan fall då det är ett ankars självständiga rörelse som orsakar uppkommen skada och fall då det är fartygets rörelse som orsakar ankarets skadebringande rörelser. Wilmot ansåg att förarbetena, noggrant lästa, angav att beskrivna situationer båda var exkluderade från kaskoskyddet av undantagsregeln, vilket resulterade i att P&I-assuradören stod hela försäkringsrisken.¹⁸⁰ Wilmot ansåg detta klargörande som blott ett underordnat problem men faktum kvarstår att detta vänder uppochner på tolkningen av gällande rättspraxis. Att Wilmot otvetydigt syftade till ett tillbehör i bruk och enbart anger ankare i betydelsen av ett exempel tydliggör en alternativ tolkning av premisserna för Brækhus förhärskande avgörande. Wilmots huvudregel exkluderar alla de av undantagsregeln omfattade tillbehören generellt och fäster ingen vikt vid huruvida tillbehöret brukas eller inte. En möjlig slutsats att dra av Wilmots analys är att alla undantagna tillbehör faller utanför kaskoförsäkringen genom stadgandet i § 13-1. (h) NSPL och risken skall bäras av P&I.

Visserligen är förarbetena till NSPL något svårtydda vad beträffar tolkningen av aktuell

¹⁷⁸ Tullberg *Fördelningen*. s.34

¹⁷⁹ Direktør Sjøassurandørernes Centralforening och medlem av NSPLs revideringskommitté 1993-97

¹⁸⁰ Wilmot Nicholas *Border Lines Between Hull and PANDI Insurance* (1995) s.7

undantagsregel. Men till skillnad från Wilmots kritik står sig Brækhus tolkning såtillvida att förarbetena tydligt anger att fastställande av föreliggande bruk är centralt för att en övervältring från kasko till P&I överhuvudtaget skall bli aktuell att överväga.¹⁸¹ Utöver denna grundläggande förutsättning för undantagsregeln, vilken Wilmot undgår att ta fasta på, tillåter även förarbeten tydligt att ansvaret för all samlad skada delas mellan kasko- och P&I-assuradörerna i sådana fall där orsaken till olyckstillbudet är kombinerat.¹⁸² Gällande utgång av rättsfallet skulle aldrig övervägts med Wilmots tolkning. Varför skulle det överhuvudtaget bli aktuellt att dela upp den fastställda skulden när det tillräckliga faktum att situationen inbegrep ett ankare förelåg?

Även om Wilmots argumentation förefaller sakna bärighet är den intressant, då den aktualiserar en tendens av generell övervältring av hela kollisionansvaret på P&I-assuradören. En ansvarsförskjutning av detta slag är under utveckling internationellt¹⁸³ och skulle bidra till att ytterligare förenkla avgöranden vid konflikt mellan försäkringsformer. Detta alternativa synsätt har huvudsakligen sin grund i att en sådan ordning vore snarlik den rådande ordning som rättspraxis redan etablerat.

7.5.3. Begreppet bruk

En invändning mot gällande rättsläge kunde vara den utsträckning av begreppet bruk som skiljedomen ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* fastslagit. Brækhus vida tolkning av begreppet står inte oemotsagd. Alex Rein¹⁸⁴ argumenterade med anledning av *Biakh*-fallet för en snävare tolkning, vilken skilde de moment som inbegrepp lastning medelst tillbehör och de avbrott som gjordes för att förhåla fartyget.¹⁸⁵ Rein menade att ett medvetet avbrott gjordes med den tydliga avsikten att förflytta fartyget vilket torde föranleda att lastbanden säkrades på ett sätt som eliminerade risken för just den typen av olycka som inträffade. Skadan som uppstod hade ingen koppling till lastningsprocessen utan kan med lätthet isoleras som en separat incident. Om denna enskilda förklaring omvandlas till en generell modell skulle det innebära att bruk i undantagsregelns betydelse enbart föreligger när tillbehöret fyller sin avsedda funktion samt

¹⁸¹ NSPL *Motiver*. s.307

¹⁸² NSPL *Motiver*. s.308

¹⁸³ NSPL *Motiver*. s.299

¹⁸⁴ Alex Rein är Høyesterettsadvokat och medförfattare till bl.a. *Håndbok i kaskoforsikring* (1993) tillsammans med Sjur Brækhus

¹⁸⁵ ND 1976.263 s.270

de oförutsedda tillfälliga driftsstopp som kan förhindra utnyttjandet.

Reins tolkningsförslag komplicerar tillämpningen av undantagsregeln. Det föreligger en större risk för tvist mellan berörda försäkringsparter om begreppet bruk skulle vara mer öppet för diskussion men frågan är om inte undantagsregeln skulle fungera mera i enlighet med det ursprungliga syftet om så var fallet.

Som tidigare konstaterats är assuradörens bedömning av ekonomiska risker förknippade med intresset central för all försäkring. Den avgränsning av begreppet bruk som Alex Rein föreslagit må vara mindre enkel att tillämpa men det blir den assuradör som förväntas stå den ekonomiska risken som behåller inflytandet över de moment i fartygets drift som denne försäkrar. Brækhus erkände själv att det framför allt i fall som rör lastning var relativt enkelt att skilja montering av tillbehör och bruket av detsamma åt.¹⁸⁶ I fall där lastningen exempelvis avbryts för natten för att återupptas nästföljande arbetsdag kan perioden som tillbehöret, enligt rådande rättspraxis, är i bruk bli betydande. Under hela tidsperioden förväntas P&I-assuradören stå skyddet för den avsevärt ökade risken. Förskjutningen i assuradörens ansvar kan i tillspetsade situationer bli både betydande och svårbedömt utan att P&I-assuradören för den skull har möjlighet att göra ökad risk gällande vid premiesättning. Undantagsregeln utgör en förutsättning som är känd för parterna vid försäkringsavtalets ingående men vad den egentligen kommer att innebära för den enskilde P&I-assuradören kan bli en ekonomisk överraskning. Övervältringen av försäkringsansvar på P&I skulle kunna motverkas av att den tidsperiod som omfattas av undantagsregeln inte uppmuntras till att utsträckas längre än nödvändigt.

Ett avskaffande av undantagsregeln till förmån för att all risk enbart skulle bäras av P&I skulle inte förändra situationen märkbart från rådande ordning. Oberoende av om undantagsregeln existerar eller ej skyddar P&I mot riskerna förknippade med bruket av de tillbehör som kasko inte omfattar. Undantagsregeln skapade tillämpningsproblem redan i sin ursprungliga betydelse. Även en försiktig utvidgning av begreppet bruk, som Alex Rein framförde med anledning av *Biakh*-fallet, avstyr inte den latent intressekonflikt som undantagsregeln skapar mellan berörda assuradörer. Reins tolkning avsåg att isolera olika moment inom den serie av handlingar som tillsammans konstituerar bruk enligt den

förhärskande modell som Brækhus företräder. Även om Reins modell torde vara genomförbar förefaller styrkan med Brækhus skiljedomsavgörande vara att risken för gränsdragningsproblem till stor del försvinner.

7.5.4. Värdet av enkelhet

Det förefaller inte vara en slump att skiljedom ND 1976.263 *Mosprince/Biakh* blivit så tongivande för berörda rättsområdes utveckling. Skiljedomen knäste en generell regel på ett problemområde som var starkt präglad av en underliggande konflikt mellan berörda försäkringsrepresentanter.

De kommersiella intressen som är förknippade med sjötransporter strävar huvudsakligen efter att hålla igång driften av fartygen, då det är därigenom som inkomster genereras åt rederierna. Onekligen är försäkringstvister förknippade med viss undersökande och administrativ verksamhet som stör driften av berört intresse. Sjur Brækhus avgörande var baserat på strävan efter enkelhet, vilket får betydelse för både den juridiska och den kommersiella sidan av sjöförsäkring. Den enkla regeltolkningen bidrar till att på förhand minimera riskerna för tvister genom att på förhand förskjuta ansvaret en otydlig regel till trots. Få tvister och avgöranden betyder sparade pengar som annars skulle konsumeras av fartyg ur drift och kostsamma utredningar.

En spekulation beträffande varför ND 1976.263 konstituerat rättspraxis under så lång tid är att de försäkringsutfall förknippade med kollisionstyper orsakade av de tillbehör som omfattas av undantagsregeln relativt sett vanligen är mindre. Satt i relation till att utreda och tvista om skulden i fråga kan uppgörelser i godo eller att helt enkelt avstå från att söka ett avgörande vara ekonomiskt sundare för det berörda intresset. Skiljedomen förtydligade relationen mellan försäkringsintressena i konflikt och fördelade ansvaret. I många fall finns det mer försäkringspengar att spara om förutsättningarna är förutsägbara än om varje enskild kollision kan bli föremål för skiljeförfarande eller rättegång.

Ett område där rättslägets brist på fullständig tydlighet är en tillgång är att uppräknningen av

¹⁸⁶ Brækhus, Rein *Håndbok*. s.549

tillbehör som omfattas av undantagsregeln inte är uttömmande. Det är på längre sikt en bra lösning att inte exakt ange vilka tillbehör som omfattas, då nya förhållanden och ny teknik bör kunna passa in i en redan etablerad regeltolkning. De tillfällen då problem kan uppstå är när det råder en osäkerhet om gällande rättsläge. Den karaktäristisk som skall anses klargöra vilka tillbehör som omfattas eller inte är otydlig och svårtillgänglig. Den dominerande tolkningen, etablerad av Sjur Brækhus, har utvidgat utrymmet för både vad som är att betrakta som tillbehör och för vad som är att anse som bruk. Genom att upprätthålla denna vida tolkning förefaller en framtid där kaskoassuradören övertar att täcka riskerna för all verksamhet som utförs i drift av fartyget som osannolik, då grundförutsättningen för en sådan utveckling vore att snäva in tolkningsutrymmet betydligt för att etablera förutsättningar för att göra en rimligare riskbedömning. Det faktum att möjligheten att göra analogislut formulerar en av premisserna för undantagsregelns funktion kan ha bidragit till att bevara rådande ordning.

8. Avslutning

Hur skulle det beskrivna rättsområdet kunna framstå i det fall att undantagsregeln inte existerade? Syftet med frågan är att tydliggöra undantagsregelns fördelar, men även att belysa den problematik som rådande rättsläge bidrar till att skapa och bevara. Avsaknad av undantagsregeln skulle visserligen inte eliminera all problematik som är förknippad med två separata försäkringars samspel. I enskilda fall skulle det dock vara möjligt att argumentera för ett avskaffande av regeln då detta sannolikt skulle spara tid, pengar och i förlängningen sänka försäkringshavarens premiekostnader, åtminstone vid kollision som inbegriper tillbehör.

Undantagsregeln som företeelse kan anses märklig utifrån perspektivet att den bidrar till att urholka den principiella avsikten med kaskoförsäkring, oberoende om den betraktas som en allrisk- eller sakskadeförsäkring. All försäkring grundas på en bedömning av potentiella risker som kan drabba det säkrade intresset. Även om de risker som är förknippade med sjötransport mycket väl kan vara svårbedömda och hårt knutna till den skiftande verksamhet som redaren bedriver kvarstår faktumet att assuradören teoretiskt har möjligheten att väga in alla faktorer förknippade med driften av fartyget i en riskbedömning. Oberoende av om kasko betraktas som allrisk- eller sakskadeförsäkring torde detta inte innebära att en riskbedömning beträffande bruket av i undantagsregeln angivna tillbehör är omöjlig att åstadkomma genom försäkringsavtalet.

Kaskoförsäkring kan anses som en säregen form av försäkringslösning då assuradören friskriver sig från många av de risker som uppenbarligen är att hänföra till situationer som en allriskförsäkring vanligtvis förväntas omfatta. De tillbehör som undantagsregeln omfattar utgör onekligen en del av fartyget och är i många fall avgörande för dess drift. Det vore inte orimligt att hävda kaskoassuradörens möjlighet att beräkna de risker som aktualiseras vid bruk av de undantagna tillbehören för att sedan anpassa premiesättningen efter den rådande situationen. Detta hindrar inte att försäkringsavtalet innehåller ett tak för hur högt försäkringstagaren vill försäkra det berörda intresset. En ökad differentiering av premier beroende på lastens karaktär, rutt och farvatten och övriga riskmoment förefaller inte märkvärdigare än att en flexibel försäkringsmarknad kan hantera det.

Det finns goda argument för att behålla den rådande ordningen, som utgår från att en

synnerligen praktisk, historiskt välgrundad och etablerad fördelning mellan omnämnda sjöförsäkringar. Onekligen måste den etablerade uppdelningen mellan kasko och P&I ha sina fördelar då den har överlevt och institutionaliserats under en tid då sjönäringen och sjöförsäkringar genomgått omfattande förändringar. Möjligtvis gör sig förhållandet att P&I alltid varit ett komplement till den länge dominerande kasko påmint och hämmar eventuell förändring.

Det är sannolikt att ett avlägsnande av undantagsregeln enbart skulle få konsekvenser för kaskoassuradörerna. Det faktum att P&I inte har något belopp som sätter ett tak för försäkringsutfall skulle kunna leda till att de totala premierna för försäkringstagaren ökade på kaskosidan utan att P&I-kostnaderna för den skulle reducerades i motsvarande utsträckning, även om detta sannolikt skulle påverkas av vilken verksamhet som försäkringstagaren bedrev med det säkrade fartyget. Det förefaller sannolikt att schabloner kopplade till kontinuerligt driftsmässigt bruk av utpekade tillbehör skulle vara möjliga att fastställa utifrån en uppskattning om riskerna och försäkringshavarens tidigare kända beteende.

Visserligen är det faktum att undantagsregeln är omgärdad av ålderstigen rättspraxis inget problem i sig. Det kan betraktas som en indikation på att en fungerande praxis har etablerats och att respektive assuradör respekterar uppdelningen av försäkringsansvaret. Argumentet att rådande ordning har stått sig är inte ovidkommande. När tidsperioden som rättspraxis har existerat blir tillräckligt lång får den en tyngd som har ett värde i sig genom sin förutsägbarhet.

Om kaskoassuradörerna vill behålla nuvarande ordning förefaller det naturligt. Vad beträffar undantagsregeln minimerar de sin risk att behöva utbetala försäkringsersättning utan att förlora underlaget för premieuttag, då *Mosprince/Biakh*-avgörandet innebär att vissa kaskorisker fortfarande måste täckas av försäkringshavaren. Att stryka undantagsregeln helt skulle därmed kunna innebära att P&I helt tog över försäkringsansvaret för den typen av, ur risksynpunkt, svårbedömda situationer som regeln rör. Konsekvenserna torde bli en reducerad kaskopremie samt en effektivare behandling av berörda situationer.

En intressant aspekt på rådande ordning skulle vara om ansvarsbegränsningsreglerna i SjöL 9 kap avskaffades samtidigt som undantagsregeln. Denna tillspetsade spekulation skulle tjäna syftet att åskådliggöra att gällande lagstiftning har institutionaliserat möjligheten för

rederierna att bortse från utgiftstoppar, vilket har påverkat försäkringsmarknaden. Rätten att begränsa ansvaret för uppkomna skador är en märklig rättsfigur som snarare har rättspolitiska förklaringar än något annat. Ett ekonomiskt skydd av skeppsnäringen kan visserligen framstå som lovvärt, men det faktum att uppkomna skador kan vara kostsamma för redaren kan inte motivera att en skadedrabbad inte kan få fullständig kompensation vid ett legitimt tilldelat skadestånd. Det förefaller fullt rimligt att lösningar istället sökes på sjöförsäkringsmarknaden.

Ett avskaffande av undantagsregeln skulle kunna få till konsekvens att nuvarande P&I-klubbar tvingades anpassa försäkringsavtalen, antingen genom att etablera ett övre tak för ersättningsutbetalningar, höja premierna eller att avgränsa P&I-försäkringens omfattning. Det senare förefaller mindre sannolikt, då klubbarnas medlemmar fortfarande har samma intressen att försäkra. Att det oinskränkta ekonomiska skyddet skulle kvarstå framstår även det som högst tveksamt. Alternativet kunde vara att kasko inträdde assuradör för de delar av försäkringsintresset som berörde alla delar av driften. P&I kunde eventuellt kvarstå och garantera mindre överskjutande belopp i sådana fall då det krävdes stora utbetalningar men kasko stod för det huvudsakliga skyddet vad beträffade fartyget, vilket skulle inbegripa användandet av fartygets alla olika tillbehör.

Undantagsregeln är oklar, både till innehåll och tolkning. Existerande rättspraxis bidrar till att befästa den bilden. Dess nuvarande funktion inom sjöförsäkring kan till stor del anses vara en avvägning mellan en principiell försäkringsrätt och en tolkning som fungerar på en marknad med hård konkurrens och ålderstigna traditioner. Även om en hel del frågetecken kringgärdar sjöförsäkringsrätten generellt och samspelet mellan de olika redarförsäkringarna i synnerhet uppvisar de en enastående förmåga att hantera uppkomna juridiska svårigheter utan att de rättsprinciper som bildar försäkringsrätten ignoreras.

9. Referensförteckning

9.1. Lagar, propositioner och offentliga utredningar

Lag (1927:77) om försäkringsavtal
Skadeståndslag (1972:207)
Lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss
Sjölag (1990:1009)

Prop. 1993/1994:195

Statens Offentliga Utredningar 1925:21 *Förslag till Lag om Försäkringsavtal M.M.*, Stockholm, 1925

Statens Offentliga Utredningar 1990:13 *Översyn av sjölagen 2*, Stockholm, 1990
ISBN 91-38-10512-8

9.2. Rättsfall

NJA 1949 s.786

NJA 1962 s.281

NJA 1983 s.46

ND 1969.1 *Midnatsol*

ND 1972.302 *NV Balblom*

ND 1976.263 *NV Mosprince/Biakh*

ND 1984.28 *M/S Tonsund*

ND 1986.1 *Nordica*

ND 1990.8 *Vinca Gorthon*

ND 1990.199 *Rova*

ND 1993.58 *Ni-Nu*

ND 1993.429 *Combi Star*

ND 1996.425 *Jarita*

ND 1999.301 *Strand*

ND 1999.432 *Tarehav*

Opublicerad skiljedom 7/8 1974, Stena Germanica

9.3. Litteraturförteckning

Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor av år 2000, Sjöassurardörerna, 2000

Bengtsson Bertil *Försäkringsrätt – några huvudlinjer*, 5:e upplagan, Stockholm, 1999
ISBN 91-39-20186-4

- Bengtsson Bertil *Försäkringsteknik och civilrätt*, 1:1 upplagan, Stockholm, 1998
ISBN 91-39-00447-3
- Blom Birgitta *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*, Stockholm, 1985
ISBN 91-1-857162-X
- Brækhus Sjur, Rein Alex *Håndbok i kaskoforsikring*, Bergen, 1993,
ISBN 82-90260-37-7
- Bull Hans Jacob *Sjøforsikringsrett*, Oslo, 1980
ISBN 82-518-0953-3
- Bull Hans Jacob, Falkanger Thor *Innføring i sjørett*, Bergen, 5:e utgåvan, 1999
ISBN 82-90260-45-8
- Bull Hans Jacob *Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold*, Oslo, 1988,
ISBN 82-90260-24-5
- Det Norske Veritas, Norsk Sjøforsikringsplan 1996, Oslo, Versjon 1999
ISBN 82-515-0247-0
- Det Norske Veritas, *Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996*, Oslo, Versjon 1999
ISBN 82-515-0246-2
- Grönfors Kurt *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, Stockholm, 1982
ISBN 91-1-817702-6
- Grönfors Kurt *Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran*, Stockholm, 1987
ISBN 91-1-867182-9
- Hazelwood Steven J, Hill Christopher, Robertson Bill *Introduction to P&I*, 2:a upplagan,
London, 1996
ISBN 1-85044-883-3
- Hellner Jan *Försäkringsrätt*, Lund, 1959
- Hellner Jan *Skadeståndsrätt*, 5:e upplagan, Stockholm, 1995
ISBN 91-7598-731-7
- Honka Hannu *Fartygets skick och egenskaper. En befraktnings-rättslig studie*, Åbo, 1989
ISBN 951-9498-51-6
- Kuuse Jan, Olsson Kent *Sjöfart & Sjøforsikring under 125 år*, Göteborg, 1997
ISBN 91-630-5392-6
- Lindh Claes *Redarens försäkringar*, Göteborg, 1997

Malmberg Lars-Göran *Haveriutredningar. En rättslig studie över undersökningar i samband med olyckor i luften och till sjöss*, Stockholm, 2000
ISBN 91-39-00623-9

Poland Simon, Rooth Tony *Gard Handbook on P&I Insurance*, London , 1996
ISBN 82-90344-16-3

Selmer Knut S. *Forsikringsrett, 2:a reviderade upplagan*, Aurskog, 1986
ISBN 82-00-05686-4

Tiberg Hugo (Red.) *P&I Insurance*, Skrifter 71, Sjörettsföreningen i Göteborg, Göteborg, 1995
ISBN 91-24-16709-6

Wetterstein Peter *P&I and Environmental Damage*
Tiberg Hugo (Red.) *P&I Insurance*, Skrifter 71, Sjörettsföreningen i Göteborg, Göteborg, 1995
ISBN 91-24-16709-6

Wilmot Nicholas *Border Lines Between Hull and PANDI Insurance*,
Tiberg Hugo (Red.) *P&I Insurance*, Skrifter 71, Sjörettsföreningen i Göteborg, Göteborg, 1995
ISBN 91-24-16709-6

Tullberg Mats *Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner*, Sjörettsföreningen i Göteborg, Skrifter 65, Klippan, 1984
ISBN 91-24-16191-8

Tullberg Mats *Fördelningen av redarens kollisionsansvar mellan kasko- och P&I-försäkring*, Marius nr.92,Oslo, 1984

Wetterstein Peter *Globalbegränsning av sjörettsligt skadeståndsansvar*, Ekenäs, 1980
ISBN 951-648-615-0