



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Martin Schannong

Beräkning av skadestånd vid godsskada i sjörätten

Examensarbete
20 poäng

Handledare: Professor Lars Gorton

Ämnesområden: Sjörätt/Transporträtt/Skadeståndsrätt

Termin: VT 2002

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRKORTNINGAR	3
1 INLEDNING	4
1.1 Syfte	4
1.2 Introduktion till sjörättsliga termer	4
1.3 Avgränsningar	5
1.4 Metod och disposition	6
2 ALLMÄNT OM SKADESTÅND VID STYCKEGODSTRANSPORT	7
2.1 Kort om ansvarsfrågorna	7
2.1.1 Presumtionsansvar	7
2.1.2 Ansvarsbegränsning	7
2.2 Skadeståndets centrala ställning i sjörätten	10
2.3 Principen om full ersättning	11
2.4 Principen om normalersättning	13
2.5 Kort om andra lagars betydelse	15
3 SJÖLAGEN 13:29	17
3.1 Tillämpningsområde	17
3.2 Undantag (kontraktuellt)	18
3.3 Undantag (utomkontraktuell)	20
4 SJÄLVA BERÄKNINGEN	23
4.1 Allmänt	23
4.2 Bestämmelseorten	23
4.3 Utlämnandet	25
4.4 Handelsvärdet	27
4.4.1 Allmänt	27
4.4.2 Börspris	27

4.4.3	Marknadspris	29
4.4.4	Gångse värde på gods av samma slag och kvalitet	30
4.5	Vilket distributionsled?	34
5	OLIKA SORTERS SKADOR	36
5.1	Allmänt	36
5.2	Totalskada	36
5.3	Partiell skada	39
5.4	Indirekt skada	42
5.5	Huruvida skadeståndet kan understiga normalintresset	49
6	AVSLUTNING	53
	BILAGA A: LAGSTIFTNING (URVAL)	59
	KÄLLFÖRTECKNING	61
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	63

Sammanfattning

När det gäller ersättning för skador på transporterat gods, innehåller sjölagen regler som delvis avviker mycket från vad som följer av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Normalersättningsregeln i SjöL 13:29 är en sådan avvikelse. Bestämmelsen är en ren skadevärderingsregel som tar sin utgångspunkt i godsets handelsvärde på bestämmelseorten.

Även SjöL 13:29 bygger på principen om att all ekonomisk skada skall täckas. Den standardisering av skadeståndsberäkningen som en normalersättningsregel innebär, kan dock medföra en begränsning av den skadevållande transportörens ansvar.

SjöL 13:29 är tillämplig så snart sakskada föreligger. Dess tvingande karaktär hindrar emellertid inte lastägaren och transportören från att avtalsvägen komma överens om ett skadeståndsbelopp som omfattar även andra typer av skador. Icke kontraktuellt undantag från normalersättningsregelns tillämpningsområde måste göras utan uttryckligt lagstöd. Andra ansvarsbegränsningar i sjörätten förlorar sin åberopbarhet om transportören orsakat skadan med kvalificerat vållande. Visst utrymme torde finnas för att på samma grund åsidosätta SjöL 13:29.

Godsets handelsvärde bestäms efter dess börspris, marknadspris eller efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet. I det avseendet är sjölagen överensstämmande med vanliga regler. Avvikelsen består i att som regel ersättning inte skall ges för indirekta skador.

I vilken utsträckning SjöL 13:29 tillåter ersättning för indirekt skada är dock fortfarande osäkert. Det är också denna fråga som utvecklingen på området främst har handlat om sedan Haag-Visbyreglernas tillkomst. Min slutsats är att rättsläget stabiliserades genom den nya SjöL 1994 och utrymmet för ersättning för indirekt skada torde numera vara mycket begränsat. Än finns det emellertid inget nordiskt rättsfall som bekräftar det. Rättspraxis och skiljedomspraxis från 80-talet är generösare och i större utsträckning överensstämmande med vanliga regler. Enligt min uppfattning är detta synsätt felaktigt även enligt då gällande lagstiftning. Det råder ingen tvekan om att när ett dylikt mål kommer upp igen, domstolen kommer att frångå äldre rättspraxis (som visserligen aldrig kunnat anses vara allmänt gällande).

En normalersättningsregel kan också innebära att ersättningen blir högre än motsvarande den skadelidandes verkliga skada. Här är utgångspunkten i svensk rätt att den skadelidande inte har rätt till högre ersättning än för att hållas skadelös. Precis som ersättning för indirekt skada, medför det en inskränkning av den till synes absoluta bestämmelsen i SjöL 13:29.

De praktiska och ekonomiska fördelar som en normalersättningsregel ger är små när den tolkas på ett alltför vidsträckt sätt. Frågan är om en särskild sjörättslig beräkningsregel då är motiverad. En lagändring är emellertid knappast aktuell, inte minst p.g.a. att sjörätten bygger på internationella konventioner. Stark tradition och utländska influenser komplicerar förhållandena. I mitt tycke är en fortsatt särbehandling av sjörätten att föredra framför en anslutning till allmänna skadeståndsrättsliga principer. Rättstillämpningen bör dock anpassas till t.ex. engelsk rätt, genom en strikt och konsekvent bedömning av SjöL 13:29.

Förkortningar

A.C.	Law Reports: Appeal Cases (England)
AfR	Arkiv for Sørett
AMC	American Maritime Cases (USA)
AvtL	Avtalslagen (1915:218)
Ch.	Law Reports: Chancery Division (England)
CIF	Cost, Insurance and Freight (kostnad, försäkring och frakt)
CISG	United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Wien 1980)
CMR	La Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (Genève 1956; ändrad 1978)
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Bern 1980)
Exch.	Court of Exchequer (England)
FAL	Försäkringsavtalslagen (1927:77)
FOB	Free on board (fritt ombord)
HD	Högsta Domstolen
ICC	International Chamber of Commerce
INCOTERMS 2000	International rules for the interpretation of trade terms (ICC publ. 560, Paris 2000)
K.B.	Law Reports: King's Bench Division (England)
Köpl	Köplagen (1990:931)
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports (England)
L.R. C.P.	Law Reports: Common Pleas (England)
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning 1
P.	Law Reports: Probate (England)
Prop.	Proposition
Q.B.D.	Queen's Bench Division (England)
RB	Rättegångsbalken (1942:740)
SDR	Special drawing rights (särskilda dragningsrätter)
SFS	Svensk författningssamling
SjöL	Sjölagen (1994:1009)
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SvJT	Svensk Juristtidning
UNIDROIT	Institut international pour l'unification du droit privé
UNIDROIT Principles	Principles of International Commercial Contracts (utgivna av UNIDROIT 1994)
VTL	Lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter

1 Inledning

1.1 Syfte

Med skadestånd förstås en ersättning i pengar för liden skada.¹ Till skillnad från t.ex. vitet, vars storlek är bestämt i förväg, är skadeståndet beroende av en beräkning av den skadelidandes förlust i efterhand. En förutsättning är att skadan går att värdera ekonomiskt. Kan full bevisning om skadan inte föras, eller om bevisningen medför orimliga svårigheter eller kostnader, får värderingen ske skönsmässigt.² Den nödvändiga skadeståndsberäkningen är ofta komplicerad och beroende av hypotetiska ställningstaganden.

Enligt vanliga skadestånds- och obligationsrättsliga regler utgår man från att den skadelidande skall kompenseras för all den ekonomiska förlust som åsamkats honom. Endast alltför slumpmässiga skador ersätts inte. Gränsdragningen mellan en ersättningsgill och en icke ersättningsgill skada görs vanligen med hjälp av begreppet adekvat kausalitet. Att sammanfatta en ersättningsgill skada i en allmän formel kan emellertid innebära stora svårigheter.

Inom sjörätten har man försökt att förenkla förfarandet, genom att införa standardiserade bestämmelser om hur beräkningen av skadeståndet skall gå till. På så sätt skall en besvärlig adekvansbedömning undvikas och praktiska fördelar vinnas. Syftet med detta examensarbete är främst att undersöka hur man beräknar skadestånd vid godsskada på sjörättens område. Det görs genom en analys av den särskilda beräkningsregel som finns i 13 kap. 29 § sjölagen.³ Jag avser även att undersöka varför och på vilket sätt den sjörättsliga skadeståndsberäkningen avviker från vanliga skadevärderingsregler. Därför finns det fortlöpande jämförelser med t.ex. KöpL, SkL och allmänna skadeståndsrettsliga principer. Dessutom kommer jag att belysa den rättsliga utvecklingen på området under de senaste 50 åren.

1.2 Introduktion till sjörättsliga termer

Viss sjörättslig terminologi är viktig att känna till. Utgångspunkten för denna uppsats är SjöL:s 13 kap., som rör styckegodstransporter. De inblandade i ett transportavtal är normalt tre; avsändaren, transportören och mottagaren.⁴ Transportör är den som ingår avtal med en avsändare om transport av gods till sjöss. Avsändaren är således transportörens

¹ Bergström, Håstad, Lindblom & Rylander, s. 155.

² T.ex. genom att domstolen uppskattar skadan till ett skäligt belopp. Jfr RB 35:5.

³ Hädanefter kommer jag att använda mig av benämningen SjöL 13:29.

⁴ Definitioner av de två förstnämnda finns i 13 kap. 1 § SjöL.

medkontrahent, medan mottagaren är den part till vilken godset skall lämnas ut efter fullgjord transport.⁵ Det finns inget hinder för en person att ikläda sig flera roller; avsändaren kan t.ex. vara identisk med mottagaren. Transportören kan, men måste inte, också vara redare. Redare är den person som utrustar, bemannar och sätter i kommersiell drift ett inte alltför obetydligt fartyg.⁶ En annan term som jag flitigt använder mig av är lastägare. Med lastägare avses den som äger och står risken för godset.⁷ Generellt sett har jag köparen i åtanke, men risken kan givetvis lika väl belasta säljaren.⁸

Det är viktigt att hålla i minnet hur stor betydelse försäkringssystemet har inom sjöfarten. I uppsatsen talar jag ofta om uppgörelser mellan en lastägare och en transportör. I praktiken löses många tvister av deras respektive försäkringsbolag. Skador på godset ersätts vanligen av lastägarens varuförsäkring, och tvisterna får då formen av regresskrav från försäkringsbolaget mot transportören.⁹ Denne är oftast i sin tur skyddad av en ansvarsförsäkring, som vid sjötransport kallas för P & I-försäkring.¹⁰ Regressmål är således mycket vanligt inom sjörätten. Av pedagogiska skäl tycker jag emellertid att det är bättre att använda sig av termerna transportör och lastägare. De relevanta frågorna är ju desamma, oavsett om det är försäkringsbolag som för processen eller inte.

1.3 Avgränsningar

Denna uppsats förutsätter genomgående, att transportören förfarit vårdslöst och är skadeståndsskyldig gentemot lastägaren. Ansvarsfrågan kommer därför endast att behandlas översiktligt, dvs. jag tar för givet att transportörens ansvar redan fastställts och koncentrerar mig på de renodlade beräkningsfrågorna. Den summamässiga ansvarsbegränsningen och globalbegränsningen kommer heller inte behandlas ingående, även om de ofta medför ett lägre skadeståndsbelopp.

Det finns ofta ett nära samspel mellan transportavtalet och ett underliggande köpeavtal. Även om det inte nödvändigtvis måste vara på det viset, har jag när jag skrivit förevarande arbete haft i bakhuvudet modellen att avsändaren också är säljare och mottagaren är köpare (och lastägare). Jag hoppas att en växling mellan dessa termer inte upplevs som förvirrande, men jag avser alltså samma personer.

Vidare är det de nordiska sjölagarna som är utgångspunkten. De för uppsatsen relevanta lagrummen kommer emellertid ursprungligen från

⁵ Gorton, s. 38.

⁶ Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 134.

⁷ Äganderätten kan visserligen ha sakrättsliga inskränkningar, men det bortses från här.

⁸ Riskens övergång från säljare till köpare styrs vanligen av de s.k. Incoterms 2000.

⁹ Hellner, SpA II 1 häftet s. 150.

¹⁰ P & I står för Protection and Indemnity.

Haag-Visbyreglerna, varför jämförelser med t.ex. engelsk rätt är motiverade.¹¹ Jag har inte studerat Haag- och Hamburgreglerna närmare, utan de lämnas i stort sett utan avseende. Det bör emellertid påpekas att Hamburgreglerna saknar en uttrycklig regel om skadeståndsberäkning vid sakskada.

Skadeberäkningsregler vid dröjsmål behandlas inte, förutom vid jämförelser. Jag kommer inte heller att redogöra för skador på fartyg, landanläggningar o.dyl., utan uppsatsen handlar endast om förlust av eller fysisk skada på lasten vid styckegodstransport.

1.4 Metod och disposition

Uppsatsen är en rättsdogmatisk studie av nordisk, och i viss mån även engelsk och amerikansk, litteratur och rättspraxis. I kap. 2 ges en introduktion till den sjörättsliga skadeståndsberäkningen vid godsskada och de huvudsakliga skillnaderna från vanliga regler. Kap. 3 behandlar tillämpningsområdet för SjöL 13:29, inklusive de undantag som finns, medan kap. 4 förklarar hur den närmare beräkningen av godsets värde skall gå till. I kap. 5 görs en uppdelning av olika sorters skador; totalskada, partiell skada, indirekt skada, samt fall där den verkliga skadan understiger vad den skadelidande enligt lagtextens ordalydelse har rätt att kompenseras för. De skiljs åt p.g.a. de särskilda frågor som kan aktualiseras vid respektive skada. Till sist kommer i kap. 6 en avslutning med slutsatser och kommentarer.

¹¹ I nordiska sjörättsdomar är betydelsen av härskande uppfattning hos stora sjöfartsnationer ofta avgörande. Se Grönfors, Inledning s. 40.

2 Allmänt om skadestånd vid styckegodstransport

2.1 Kort om ansvarsfrågorna

2.1.1 Presumtionsansvar

Transportörens ansvar för godset är ett ansvar för vållande med omvänd bevisbörda.¹² Det rör sig således om ett presumtionsansvar, dvs. skadan förmodas bero på transportörens försumlighet, såvida han inte själv lyckas visa motsatsen. Det anses nämligen vara betydligt enklare för en transportör att bevisa sin aktsamhet, än vad det är för en lastägare, som kanske befinner sig tusentals mil bort, att bevisa transportörens vårdslöshet. Detta synsätt stämmer överens med vad som i allmänhet gäller vid kontraktsförhållanden där den ena parten har den andres egendom i sin vård.¹³ Presumtionsansvaret går emellertid längre än vad som normalt skulle följa av vanliga skadeståndsrättsliga regler, enligt vilka den skadelidande som huvudregel anses ha bevisbördan för att oaktsamhet har förekommit.¹⁴ Presumtionsansvaret har således sin största betydelse vad gäller bevisbördans placering.¹⁵ Transportören är emellertid undantagen ansvar för skador förorsakade av nautiskt fel eller brand.¹⁶ Dessa välkända och kontroversiella undantag innebär att transportören inte är ansvarig för skadan, även om vårdslöshet föreligger.¹⁷

2.1.2 Ansvarsbegränsning

Transportören skyddas även efter det att hans skadeståndsansvar fastställs. Inom sjörätten anses det nämligen befogat att begränsa transportörens beloppsmässiga ansvar på olika sätt. För det första begränsas transportöransvaret till ett visst värde per kolli alternativt kilo.¹⁸ Detta är sjörättens välkända *summamässiga ansvarsbegränsning*. Transportören kan enligt den aldrig krävas på ett större skadestånd än motsvarande 667 SDR¹⁹

¹² 13 kap. 25 § 1 st. SjöL.

¹³ Hellner, Skadeståndsrätt s. 110.

¹⁴ Hellner, Skadeståndsrätt s. 109.

¹⁵ Hellner, SpA II 1 häftet s. 160.

¹⁶ 13 kap. 26 § SjöL. Med nautiskt fel avses fel eller försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (1 p.). Ansvar är också uteslutet vad gäller brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören själv (2 p.).

¹⁷ Gorton, s. 98.

¹⁸ 13 kap. 30 § SjöL.

¹⁹ SDR betyder särskilda dragningsrätter (special drawing rights). SDR skapades av Internationella valutafonden (IMF) och används för att beloppen ska vara så värdebeständiga som möjligt. Se 22 kap. 3 § SjöL.

per kolli eller annan enhet av godset. Sedan Haag-Visbyreglernas²⁰ tillkomst 1968 kompletteras kollibegränsningen av en kilobegränsning på 2 SDR per kilo av godsets vikt. Kilobegränsningen tillämpas om transportörens ansvar därigenom blir högre.

För det andra finns det en allmän begränsning av ansvaret för redare. Man brukar då tala om den s.k. *globalbegränsningen*.²¹ Begränsningen är ”global” i den meningen att den omfattar alla²² skadeståndskrav som går att härleda från den skadeståndsgrundande händelsen.²³ Olika sorters skador har dock olika ansvarsgränser, t.ex. skiljer sig maximibeloppet för personskada från det för sakskada. Globalbegränsningen är knuten till fartyget i det att endast redaren kan utnyttja den. Det är emellertid vanligt att redaren och transportören är samma person, men det behöver inte nödvändigtvis vara så. Avsändaren kan t.ex. sluta ett fraktavtal med en speditör, som sedan i sin tur anlitar redaren för att kunna utföra frakten. I ett dylikt fall är speditören i SjöL:s mening transportör, men inte redare. Följaktligen kan en sådan speditör inte heller åtnjuta globalbegränsningens skydd.

Utöver den summamässiga ansvarsbegränsningen och redarens globalbegränsning, utgör sättet på vilket skadestånd beräknas inom sjörätten en tredje beloppsbegränsning. Denna tredje begränsning följer av *en princip om normalersättning*, som finns i SjöL 13:29 1 st.²⁴ Med denna princip förstås att ”skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.”²⁵ Begränsningens kärna är att skadeståndets storlek beräknas, oberoende av den skadelidandes verkliga förlust, efter värdet av oskadat gods av samma slag som det skadade. Skadestånd skall följaktligen medges endast för vad godset normalt sett skulle vara värt i oskadat skick på bestämmelseorten, med avdrag för det skadade godsets (om det finns något) restvärde.²⁶ Ersättning utöver detta belopp skall som huvudregel inte utgå, dvs. normalt skall ingen kompensation ges för indirekta skador.²⁷ Man bortser alltså från den skadelidandes individuella intressen och koncentrerar sig på ett normalintresse.²⁸

²⁰ Haag-Visbyreglerna innebar en revision av Haagreglerna från 1924. Den nuvarande SjöL har sin grund i dessa två internationella konventioner, samt i Hamburgreglerna från 1978. Det är dock endast Haag-Visbyreglerna som är bindande för Sverige.

²¹ 9 kap. 1-4 §§ SjöL.

²² Alla krav som omfattas av 9 kap. 1-4 §§ SjöL, vill säga. Detta ”begränsningsfält” är emellertid ganska vidsträckt och inkluderar person- och sakskadekrav, dröjsmålskadekrav, m.m.

²³ Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 175.

²⁴ Bestämmelsen kommer ursprungligen från Haag-Visbyreglernas art. IV, 5 (b).

²⁵ 13 kap. 29 § 1 st. SjöL.

²⁶ Det är huvudregeln för beräkning av skadestånd. Beroende på vad för sorts skada det rör sig om, kan andra metoder bli aktuella, t.ex. en beräkning med reparationskostnaden som grund. Möjliga metoder behandlas i kap. 5 nedan.

²⁷ Mer om indirekta skador i kap. 5.4 nedan.

²⁸ Prop. 1993/94:195 s. 241.

Av det ovan anförda framgår att transportörens ansvar för skador på godset begränsas på tre sätt. Bestämmelsen om skadevärdering på grundval av godsets värde på den plats det lämnades ut eller skulle ha lämnats ut (normalt bestämmelseortens lossningshamn) fungerar som en extra begränsning inom ramen för de belopp som den summamässiga begränsningen och globalbegränsningen ger.²⁹ Ingenting hindrar således de olika begränsningarna från att användas kumulativt. Det vanligaste förfarandet torde snarare vara att man först räknar fram ett skadeståndsbelopp i enlighet med värderingsreglerna i SjöL 13:29, för att sedan undersöka huruvida detta belopp skall minskas av den summamässiga begränsningen och/eller globalbegränsningen.³⁰

Framför allt motiveras ansvarsbegränsningarna med att lagstiftaren vill stödja sjöfarten ekonomiskt, p.g.a. dess betydelse för den mellanstatliga handeln. Tack vare det begränsade ansvaret, slipper nämligen redaren/transportören att försäkringsvägen bekosta det som brukar kallas katastrofrisken.³¹ Han behöver således inte teckna någon mera omfattande försäkring än en som täcker vad som ryms under det tak som begränsningarna utgör. Dessutom har man funnit att det blir billigare för varje lastägare att försäkra sitt eget gods, än om transportören skall försäkra både lasten och fartyget. En effekt av ansvarsbegränsningarna blir således att fraktnivåerna blir lägre.³² Den nuvarande ordningen utvecklades som en rationell kompromiss mellan lastägarens och transportörens intressen, baserad på att båda parter hade möjlighet att försäkra sig.³³ Lagstiftaren valde således att i det avseendet gynna transportören. Utöver det ekonomiska stödet åt sjöfarten, har man genom begränsningarna velat förenkla och standardisera sjörättsliga förfaranden. En princip om normalersättning vid beräkning av skadestånd medför att en domstol utöver godsets värde på bestämmelseorten inte behöver undersöka den skadelidandes situation närmare. En utredning om skadans inverkan på den skadelidandes individuella ekonomiska förhållanden medför ofta kostnader och bevissvårigheter, något som man har försökt undvika på detta sätt.³⁴ Ett skadeståndskrav kan också innebära en försämrad relation mellan parter som, trots att transportören vårdslöst orsakat skada på eller förlust av godset, gärna vill upprätthålla en god affärsförbindelse i framtiden.³⁵ En beloppsmässig och normaliserad begränsning av skadeståndsskyldigheten betyder inte bara att den skadelidande slipper presentera detaljerade uppgifter om sig själv, utan också att parterna undviker en tvist om vad som skall ersättas. Man kan naturligtvis fråga sig varför en transportör skall ha

²⁹ Rune, s.21.

³⁰ Jfr Selvig, Unit Limitations s. 171.

³¹ Tullberg & Ihre, s. 98.

³² Wilson, s. 194.

³³ Gorton, s. 105.

³⁴ Frågan är emellertid om detta mål verkligen uppnåtts. Det är ett av diskussionsämnena för denna uppsats.

³⁵ Hellner, SpA II 2 häftet s. 191.

möjlighet till ansvarsbegränsningar när andra företag saknar dessa möjligheter? Utan tvivel finns det andra branscher, som skulle gynnas av liknande regler. Något säkert svar finns inte, men tradition är en viktig faktor.

2.2 Skadeståndets centrala ställning i sjörätten

Generellt inom den nordiska kontraktsrätten betraktas skadeståndet ofta närmast som en sekundär påföljd av kontraktsbrott.³⁶ Först när andra påföljder inte anses räcka till, använder man sig av skadeståndsmöjligheten. Detta har att göra med att både det kontraktuella och utomkontraktuella skadeståndet, till skillnad från övriga obligationsrättsliga sanktioner, som huvudregel förutsätter vållande.³⁷ Den skadelidande måste alltså för att få betalt kunna visa culpa hos motparten. Således är det vanligen enklare för den skadelidande att i stället hävda sin rätt till kompensation genom att söka någon annan påföljd som står till buds.

Sjörättsligt förhåller det sig annorlunda. P.g.a. sjöfartens speciella karaktär, är det skadeståndet som är det mest framträdande sanktionsmedlet inom sjörätten.³⁸ Det gäller inte bara skador på och förlust av gods, utan även dröjsmålsskador.³⁹ Transportörens presumtionsansvar gör att mottagaren slipper besvärliga bevisfrågor. Samtidigt är andra vanliga obligationsrättsliga sanktionsmöjligheter som naturaprestation, hävning och prisavdrag, inte lika användbara på sjörättens område. Naturaprestation är allmänt ansedd som en inte, eller endast i undantagsfall, utkrävningsbar sanktion i samband med transportavtal.⁴⁰ Det återspeglar sig också genom de mycket fåtaliga exempel på fall där naturaprestation dömts ut som kompensation till den skadelidande. Anledningen till detta är främst att det innebär svårigheter att övervaka att naturaprestationen verkligen utförs, samt att det är olämpligt att använda naturaprestation som sanktion när saken gäller utförande av en tjänst, t.ex. transport av gods.⁴¹ Att häva ett

³⁶ Hellner, SpA II 2 häftet s. 191.

³⁷ Hellner, SpA II 2 häftet s. 191. Utomobligatoriskt gäller culparegeln i 2 kap. 1 § SkL. KöpL förutsätter emellertid inte vållande vad gäller direkt förlust, utan säljaren är ansvarig om han inte kan visa att det har förelegat ett hinder utanför hans kontroll (kontrollansvar). Ersättning för indirekt förlust kräver dock vållande enligt 40 § KöpL. Se även Herre, s. 421.

³⁸ Se t.ex. Gorton, s. 67.

³⁹ Grönfors, Tidsfaktorn s. 63.

⁴⁰ Grönfors, Tidsfaktorn s. 65 och Gorton, s. 67.

⁴¹ Wilson, s. 341. Se även *The Scaptrade* [1983] 2 Lloyd's Rep. 253. Enligt ett tidscerteparti kunde redaren återta fartyget, om månadshyran inte betalades i tid. Av misstag kom hyran honom till handa något för sent, varför redaren tog tillbaka fartyget. Befraktaren menade att förseningen var obetydlig och krävde att få fortsatt tillgång. Domstolen gav redaren rätt, men påpekade att det inte kunde anses vara en allmän regel att en borgenär alltid kan utöva sin äganderätt enbart p.g.a. en försenad hyresbetalning. Angående det aktuella tidscertepartiet, menade man emellertid att "being a contract for services it is thus the very prototype of a contract which before the fusion of law and equity a Court would never grant specific performance." Dock bör uttalandet ses i ljuset av att naturaprestation generellt sett förekommer betydligt mindre i engelsk rätt än i svensk.

transportavtal ter sig opraktiskt sedan godset redan lastats på fartyget, med tanke på det besvär och de kostnader det medför att byta transportmedel. Hävning kan dock komma i fråga om godset ej ännu är ombord på fartyget, t.ex. i det fall redaren levererar fartyget för sent till lastning.⁴² Prisavdrag är ofta inte heller något bra alternativ. Priset i ett transportavtal är vederlaget för frakten och de flesta sjörättsliga ersättningskrav för skada på gods torde vida överstiga detta belopp.⁴³

2.3 Principen om full ersättning

När väl skadeståndsansvar fastställts, ställs domstolen inför problemet att bestämma storleken på ersättningsbeloppet. Hur mycket skall den skadevållande betala till den skadelidande? Enligt allmänna skadestånds- och obligationsrättsliga regler, är huvudregeln att den skadelidande skall ersättas för hela sin individuella förlust.⁴⁴ Det innebär att en domstol kan, och skall, ta hänsyn till de särskilda omständigheter som karaktäriserar varje enskilt fall. Man brukar således tala om *principen om full ersättning*.

Vad gäller kontraktsförhållanden, kommer nämnda princip till uttryck i utgångspunkten att skadeståndet skall motsvara det *positiva kontraktsintresset*, dvs. den skadelidande skall sättas i samma ställning som om kontraktet hade uppfyllts på ett riktigt sätt.⁴⁵ Det betyder att den skadelidande inte bara har rätt till ersättning för den direkta sakskadnan, utan också för utebliven vinst och annan indirekt skada.⁴⁶ Som grund för beräkningen av det positiva intresset ligger antagandet att gäldenären skulle ha riktigt uppfyllt sin förpliktelse.⁴⁷

Även vid utomkontraktuella relationer utgår man från att den skadelidande skall ersättas för all den ekonomiska förlust som åsamkats honom. Den ersättningsberättigade skall försättas i samma ekonomiska situation som om ingen skada inträffat.⁴⁸ Ersättningen skall omfatta sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning,⁴⁹ annan kostnad till följd av skadan⁵⁰ samt inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.⁵¹

⁴² Gorton, s. 67.

⁴³ Frakten utgör vanligen ungefär 5-10 % av godsvärdet. Se Grönfors, Tidsfaktorn s. 200.

⁴⁴ Jfr Persson, s. 340.

⁴⁵ Hellner, SpA II 2 häftet s. 210. Rodhe likställer det positiva kontraktsintresset med uppfyllelseintresset: "Vid förpliktelser till uppfyllelse är den grundläggande principen för beräkning av ett skadestånd att borgenären skall försättas i samma läge som om riktig uppfyllelse skett" (s. 479).

⁴⁶ För köprättens del framgår detta av 67 § 1 st. KöpL.

⁴⁷ Rodhe, s. 481.

⁴⁸ Hellner, Skadeståndsrätt s. 267.

⁴⁹ 5 kap. 7 § 1 p. SkL.

⁵⁰ 5 kap. 7 § 2 p. SkL.

⁵¹ 5 kap. 7 § 3 p. SkL.

Det är en utbredd uppfattning, att all skadeståndsberäkning skall ske enligt den s.k. *differensläran*.⁵² Det är ett försök till en allmän teoretisk formel för hur beräkningen skall gå till. Differensläran tar sin utgångspunkt i två händelseförlopp; ett verkligt och ett hypotetiskt. Det verkliga händelseförloppet visar den skadelidandes ekonomiska situation efter det att skadan har inträffat, medan det hypotetiska händelseförloppet konstruerar den skadelidandes ekonomiska situation hur den skulle varit om den skadeståndsgrundande händelsen inte hade inträffat.⁵³ För att beräkna skadeståndet, får man gå igenom de båda händelseförloppen och undersöka dels vilka intäkter som uteblivit, dels vilka kostnader som nu uppstått men som annars skulle ha uteblivit.⁵⁴ Summan av uteblivna intäkter och uppkomna kostnader, dvs. differensen mellan de två händelseförloppen, utgör skadeståndets belopp. Differenslärans värde är omdiskuterat, men den ger i alla fall huvudprincipen för skadeståndets beräkning. Persson och Rodhe var med och utvecklade differensläran på 50-talet och förespråkar den. Enligt Hellner är differensläran ett tämligen trubbigt och intetsägande instrument,⁵⁵ medan Herre skänker den ett något större värde.⁵⁶

Att en skadelidande alltid skall ha full ersättning är en sanning med modifikation. Alltför oberäknliga skador är han inte skyddad från. Gränsen bestäms enligt gängse uppfattning av begreppet adekvat kausalitet.⁵⁷ Detta begrepp är relevant, både vad gäller ansvarsfrågan och vid den senare beräkningen av vad som är en ersättningsgill skada. Härigenom görs en begränsande modifiering av principen om full ersättning.⁵⁸ Begreppet adekvat kausalitet består av två krav; kausalitet och adekvans. Kausaliteten (eller: orsaksförhållandet) innebär att den skadevållandes handlande måste ha orsakat skadan.⁵⁹ Adekvanskravet betyder att skadan måste ha varit en adekvat följd av samma handlande, dvs. även om handlandet orsakat skadan kan det ursäktas om skadan var alltför slumpmässig. En inadekvat följd av ett vårdslöst agerande ersätts alltså inte. Den tyske filosofen von Kries åskådliggjorde läran om adekvat kausalitet med sitt välkända ”blixtnedslagsexempel”.⁶⁰ Ofta är adekvansbedömningen ingen lätt uppgift

⁵² Se bl.a. Persson, s. 16 ff., Rodhe, s. 467 ff., Hellner, Skadeståndsrätt s. 267 ff. och SpA II 2 häftet s. 211 ff., samt Herre, s. 312 ff.

⁵³ Se t.ex. Rodhe, s. 467-468 och Hellner SpA II 2 häftet s. 212.

⁵⁴ Rodhe, s. 471.

⁵⁵ Hellner, Skadeståndsrätt s. 268.

⁵⁶ Herre, s. 317.

⁵⁷ Se t.ex. Hellner, Skadeståndsrätt s. 165 och Rodhe, s. 302 ff. I engelsk rätt grundas avgränsning av skadestånd på det berömda rättsfallet *Hadley v. Baxendale* [1854] 9 Exch. 341, i vilket principer om ”foreseeability” och ”remoteness of damages” sattes upp.

⁵⁸ Herre, s. 545.

⁵⁹ Hellner, Skadeståndsrätt s. 160.

⁶⁰ En kusk kör en kväll en vagn med en passagerare och somnar in, vilket är vårdslöst av honom. Hästen ger sig in på fel väg, och vid ett åskväder träffas passageraren av blixten och dödas. Skulle vagnen ha befunnit sig på den rätta vägen hade passageraren inte befunnit sig just på den plats där blixten slog ned. Kuskens vårdslöshet uppfyller därför kausalitetskravet. Likväl förefaller det alltför strängt att ålägga kusken straff och skadeståndsskyldighet för dödsfallet, eftersom skadan lika väl hade kunnat inträffa om

för domstolen. Olika formuleringar brukar användas för att sammanfatta adekvansbedömningen. Man talar bl.a. om att skadan skall ligga ”i farans riktning”.⁶¹ Ett annat försök att sammanfatta adekvansbedömningen är att hänvisa till en fantasifigur som ”bonus pater familias” eller ”vir optimus” och fråga sig vad en sådan framstående person skulle ansett vara påräkneligt.⁶²

2.4 Principen om normalersättning

P.g.a. svårigheterna att sammanfatta adekvansläran i en allmän formel, är möjligheterna att på förhand bedöma hur stort skadestånd som riskeras i en viss transaktion små.⁶³ En domstol måste ofta fastställa storleken på skadeståndet relativt skönsmässigt, såvida det inte finns klara riktlinjer i rättspraxis. Vid sjötransporter är det en allvarlig olägenhet för transportören att inte kunna göra en bra kalkyl över hur stor risk han löper genom sitt engagemang. För att underlätta riskbedömningen, har man vad gäller godsbefordran till sjöss infört de tre ansvarsbegränsningarna.⁶⁴ Principen om normalersättning är en av dem. Den används för att bestämma skadeståndet vid sakskada, i stället för principen om full ersättning med adekvanskravet som gräns. I grund och botten är det emellertid samma utgångspunkt som gäller; avsikten är att ersätta all ekonomisk förlust.⁶⁵ Den standardisering som principen om normalersättning innebär, medför dock att avvikelser kan förekomma.

Principen om normalersättning är således en standardiserad skadevärderingsregel vid skada på godset. Den har sin utgångspunkt i avsändarens intresse att en transport blir utförd i rätt tid.⁶⁶ Principen begränsar skadeståndet på så sätt att endast *normalintresset* skall ersättas. Innebörden av begreppet normalintresse är att godset anländer oskadat och i rätt tid.⁶⁷ Sådant gods värde bestäms av dess handelsvärde på bestämmelseorten. Vid regelns tillkomst,⁶⁸ var tanken att skadeståndet alltid skulle beräknas på detta sätt, eftersom en adekvansbedömning använd på transportansvarssituationen med få undantag ansågs leda till detta resultat.⁶⁹

passageraren befann sig på den rätta vägen. Skadeståndsskyldighet förutsätter således *adekvat* kausalitet. Jfr Hellner, Skadeståndsrätt s. 165.

⁶¹ Von Kries exempel illustrerar detta; det ligger i farans riktning att om kusken somnar, vagnen far i diket men inte att passageraren träffas av blixten. Se Hellner, Skadeståndsrätt s. 166.

⁶² Hellner, Skadeståndsrätt s. 167.

⁶³ Jfr. Rodhe, s. 516.

⁶⁴ Jfr kap. 2.1.2 ovan. Ansvarsbegränsningar finns inte bara i sjörätten och övrig transporträtt. T.ex. gäller (om inte annat avtalats) inom försäkringsrätten att indirekta skador inte ersätts. Se 36 § FAL.

⁶⁵ Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 290.

⁶⁶ Prop. 1993/94:195 s. 241.

⁶⁷ Selvig, Erstatningsberegningen s. 15. Definitionen härstammar ursprungligen från de norska motiven till den gamla SjöL.

⁶⁸ Dvs. på 30-talet, i samband med ändringar i den gamla SjöL (SFS 1891:35 s. 1).

⁶⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 15. Se även Rune, s. 22.

För att undvika de problem det innebär för en domstol att göra en adekvansbedömning i varje enskilt fall, skulle principen om normalersättning endast bli ett ”tydligt uttryck” för hur adekvansbedömningen skulle gå till.⁷⁰ Indirekt skada ansågs således inte vara adekvat. Det är den normalisering det innebär att inte ta subjektiva intressen i beaktning, som utgör begränsningen.⁷¹

Det har i nordisk rätt aldrig accepterats fullt ut, att principen om normalersättning alltid är likstämig med en vanlig adekvansbedömning.⁷² En konsekvens av olikheter mellan de två, är att en skadeståndsberättigad enligt SjöL riskerar att inte kunna få ersättning för alla sina skador; ersättning som han kanske kunde ha fått om skadeståndsberäkningen gjorts enligt vanliga regler. Problemet gäller de indirekta skadorna, eftersom principen om normalersättning avser att hindra domstolen från att ta hänsyn till varje enskilt falls särskilda omständigheter. Liknande hänsyn behöver inte tas vid en adekvansbedömning. En risk med en standardiserad beräkningsregel som SjöL 13:29 är följaktligen att den skadelidande inte blir rättvist behandlad. Det har lett till att dess omfattning debatterats under åren och fortfarande är det osäkert i vad mån indirekt skada är ersättningsgill.⁷³

Normaliseringen anförs med två rättspolitiska motiv.⁷⁴ För det första är normalintresset det som sjötransportören har skäl att räkna med alltid föreligger. Transportören har alltid har skäl att räkna med normalintresset, eftersom oskadat gods levererat i rätt tid är vad alla lastägare förväntar sig. För det andra är det värdet motsvarande normalintresset som ligger till grund för en transportörs fraktsättning.

Principen om normalersättning kan åskådliggöras med hjälp av det vägledande svenska rättsfallet på området; Selma Thordén-fallet.⁷⁵ Selma Thordén var ett fartyg, som i det aktuella fallet fraktade ett parti matrullar från New York till Göteborg. Hon ägdes av Thordéns rederi, som också var transportör. Mottagare och lastägare var Nordiska kompaniet AB. Efter lossning i Göteborgs hamn befanns godset vara skadat, p.g.a. ovarsam behandling av transportören. Nordiska kompaniet ersattes av sitt försäkringsbolag,⁷⁶ som dock tog över rätten till skadestånd mot rederiet. HD beräknade ersättningen efter principen om normalersättning, dvs. på grundval av godsets handelsvärde i oskadat skick efter fullgjord transport. Skadeståndet fastställdes till 70 % av godsets fakturavärde med tillägg för fraktkostnader, tullavgifter, lossnings- och speditjonskostnader samt lastägarens handelsvinst. Nordiska kompaniet hade nämligen lyckats sälja det skadade godset för 30 % av dess ursprungliga värde. Selma Thordén-

⁷⁰ Selvig, Erstatningsberegningen s. 16.

⁷¹ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

⁷² Selvig, Erstatningsberegningen s. 9.

⁷³ Problemet skall behandlas mera ingående i kap. 5.4 nedan om indirekta skador.

⁷⁴ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

⁷⁵ NJA 1951 s. 130.

⁷⁶ Hur beräkningen går till inom transportförsäkringen, se kap. 4.4.4 nedan.

fallet illustrerar hur godsets värde på bestämmelseorten är avgörande, i det att handelsvinsten ersätts.

Frågan om indirekt skada var aldrig aktuell i Selma Thordén-fallet. Om man t.ex. antar att Nordiska kompaniet utöver sakskadan hade gått miste om ett särskilt lukrativt vidareförsäljningskontrakt, hade man emellertid ändå inte kunnat kräva ersättning för det. Det beror på att skadan skall beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag där godset enligt transportavtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Det framräknade värdet utgör nämligen även en begränsning av skadeståndet, dvs. högre ersättning godkänns vanligen inte. Hade det funnits ett vidareförsäljningskontrakt, hade följaktligen Nordiska kompaniet ensam fått bära risken för att det skulle gå i stöpet.

2.5 Kort om andra lagars betydelse

SkL är i princip tillämplig även när det gäller skadestånd i kontraktsförhållanden.⁷⁷ P.g.a. sin dispositiva karaktär, används den emellertid endast ”om ej annat är särskilt föreskrivet eller föranledes av avtal eller i övrigt följer av regler om skadestånd i avtalsförhållanden.”⁷⁸ Eftersom SjöL:s regler ingående behandlar de relevanta frågorna, har SkL jämförelsevis ringa betydelse inom sjörätten. Dessutom är SjöL:s regler starkt påverkade av transportavtalets karaktär och lämpar sig ofta inte för analogier till den utomobligatoriska skadeståndsrätten.⁷⁹ Ett typiskt drag för transporträtten är att det föreligger ett långtgående ansvar, men att detta är kombinerat med ansvarsbegränsningar.⁸⁰ SkL, å andra sidan, saknar ansvarsbegränsningar, men den skadelidande måste kunna visa att vårdslöshet eller uppsåt föreligger.⁸¹ SjöL:s 13 kap. är i allt väsentligt tvingande och reglerna gäller både vid kontraktuella och utomkontraktuella förhållanden.⁸² Det betyder bl.a. att den skadelidande inte kan använda SkL:s bestämmelser för att få ut ett obegränsat ersättningsbelopp.

Det ligger närmare till hands att dra paralleller från annan kontraktsrättslig lagstiftning. Att skadefall på fraktat gods hör till kontraktsrätten är klart, men frågan huruvida avtal finns eller ej är egentligen av tämligen liten betydelse, p.g.a. att SjöL 13:29 är tvingande. Riskplaceringen i köpeavtalet är vanligen helt utanför transportörens kontroll och skall inte påverka hans ansvar. Man skulle annars kunna tänka sig att transportavtalets trepartskaraktär (avsändare, transportör, mottagare) skulle kunna vara upphov till frågor rörande vem som egentligen är part i avtalet, men

⁷⁷ Se t.ex. Nordenson, s. 1101 (stjärnnoten) och Hellner, SpA II 2 häftet s. 192.

⁷⁸ 1 kap. 1 § SkL.

⁷⁹ Hellner, Skadeståndsrätt s. 307.

⁸⁰ Bengtsson, s. 19.

⁸¹ Utgångspunkten är att bevisbördan ligger på den skadelidande, men det är svårt att tala om någon enhetlig regel. Se Hellner, Skadeståndsrätt s. 109.

⁸² 13 kap. 4 § SjöL.

transportören har alltså rätt åtnjuta SjöL:s begränsande regler oavsett. Ur transportörens synvinkel torde det oftast ändå vara honom likgiltigt vem det är som kräver honom på pengar. Det är emellertid ovanligt att en transportör agerar utan ett skriftligt avtal med avsändaren i grunden, undantaget om det rör sig om två parter mellan vilka det existerar en fast handelsvana. Det är möjligt att en domstol även i ett sådant fall skulle slå fast att avtal finns, t.ex. ett muntligt eller konkludent ingånget sådant.

SjöL 13:29 innehåller ganska detaljerade regler om skadeståndsberäkningen, även om det kan ligga mycket under ytan. Annan transporträtt kan användas vid tolkning av SjöL 13:29, kanske främst CMR, vars art. 23 SjöL 13:29 i viss mån är utformad efter.⁸³ KöpL kan också vara till hjälp, även om analogier måste göras med försiktighet. En mottagare av gods som efter transport framkommer i skadat skick befinner sig i ungefär samma situation som en köpare som får felaktigt gods,⁸⁴ varför en jämförelse med köprätten ofta kan vara lämplig. Regler som liknar allmänna rättsgrundsatser, t.ex. skyldigheten för den skadelidande att begränsa sin skada,⁸⁵ anses gälla även för skadestånd enligt SjöL. Former av medverkan till skada, t.ex. om lastägaren försummat att informera transportören om godsets känslighet, kan också göras gällande. Den viktiga frågan om vad som utgör en indirekt skada är komplicerad. Distinktionen mellan direkt och indirekt förlust förekommer i lagstiftningen endast i KöpL och kan inte rimligen läggas till grund för en allmän framställning av beräkning av sakskada i kontraktsrätten.⁸⁶ Den måste dock anses vara en icke alldeles obetydlig vägledning.⁸⁷

⁸³ Grönfors, *Godsbefordran* s. 170. Hänvisningen till börspris, marknadspris och gängse värde kommer härifrån. SjöL 13:29 utgår dock från godsets värde på bestämelseorten, medan CMR art. 23 använder godsets värde på den ort det mottogs till befordran.

⁸⁴ Hellner, *SpA II* 1 häftet s. 150.

⁸⁵ Jfr 70 § 1 st. KöpL.

⁸⁶ Hellner, *SpA II* 2 häftet s. 212.

⁸⁷ Mer om indirekt skada i kap. 5.4 nedan.

3 Sjölagen 13:29

3.1 Tillämpningsområde

Sjöl 13:29 tillämpas i alla situationer då transportören är skadeståndsskyldig på grund av att godset har gått förlorat eller skadats.⁸⁸ Det rör sig alltså om en beräkningsregel för sakskador. Det är viktigt att kunna skilja sakskador från dröjsmålskakador, eftersom det för de indirekta skadorna kan ha stor betydelse om det är sakskade- eller dröjsmålsregler som blir tillämpliga. Några särskilda skadevärderingsregler för dröjsmålsskakador finns nämligen inte i Sjöl, utan beräkningen av skadans värde får därför ske enligt allmänna regler.⁸⁹ Gränsfallssituationer avseende huruvida en skada skall klassificeras som en sakskada eller en dröjsmålsskada måste således bedömas på ett riktigt sätt.

Sakskada är en skada som orsakats på en sak, medan dröjsmålsskada är en skada som orsakats av ett dröjsmål.⁹⁰ Samtliga sakskador faller inom tillämpningsområdet för Sjöl 13:29, inklusive de sakskador som ursprungligen härrör från dröjsmål på transportörens sida. Det typiska transportdröjsmålet innebär att transporten överhuvudtaget inte kommer till stånd, att transporten avbryts, eller att godset kommer fram oskadat men för sent.⁹¹ En last julgranar som inte anländer förrän i februari, eller badartiklar i september, är exempel på fall som hamnar utanför räckvidden av Sjöl 13:29. En förutsättning är att varorna inte fysiskt skadats. I det fallet transportörens dröjsmål leder till en sakskada blir bedömningen annorlunda. T.ex. kan man tänka sig julgranar som kommer fram utan barr, eller en transport av livsmedel med bäst före-datum som förstörs eller minskar i värde p.g.a. förseningen. En sakskada som uppstått på detta sätt faller inom tillämpningsområdet för Sjöl 13:29 och ersätts följaktligen motsvarande normalintresset.

Har dröjsmålet, förutom att orsaka en sakskada, dessutom medfört en indirekt skada, ersätts dock denna i regel inte enligt Sjöl 13:29. En indirekt skada har emellertid ofta karaktären av en dröjsmålsskada. Kanske uppstår stillestånd i mottagarens fabrik p.g.a. den uteblivna leveransen, eller också tvingas han bryta ett vidareförsäljningskontrakt.⁹² Att mottagaren inte

⁸⁸ Prop. 1993/94:195 s. 241.

⁸⁹ Prop. 1993/94:195 s. 241 och Selvig, Erstatningsberegningen s. 11.

⁹⁰ Grönfors, Tidsfaktorn s. 28.

⁹¹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 11. Enligt 13 kap. 28 § 2 st. Sjöl är godset försenat om det inte lämnas ut inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

⁹² En stilleståndsskada kan vara identisk med en skada till följd av ett brutet vidareförsäljningskontrakt, men måste inte vara det. Stilleståndet kan även medföra andra skador, t.ex. om en försenad leverans pappersförpackningar till ett musteri medför att den

kompenseras för sådana skador enligt SjöL 13:29, betyder nödvändigtvis inte att han måste finna sig i att inte få betalt för dem, förutsatt att dröjsmål är den ansvarsgrundande försummelsen. Det finns nämligen ingenting som hindrar att samma indirekta skador som skärs av enligt principen om normalersättning ersätts enligt dröjsmålsreglerna.⁹³ Huruvida en indirekt skada är ersättningsgill eller inte, avgörs följaktligen genom en vanlig adekvansbedömning. På så sätt kan reglerna om dröjsmål bidra till att det ofta inte märks om principen om normalersättning skär av de indirekta skadorna.

Synsättet att sakskada föreligger både om en skada på godset medför dröjsmål och om dröjsmål medför skada på godset stämmer överens med övrig transporträtt.⁹⁴ Så fort man har att göra med en sakskada som kan härledas från försummelse av transportören,⁹⁵ är följaktligen SjöL 13:29 tillämplig. Av detta följer också att försummelsens art är irrelevant.⁹⁶ Det spelar ingen roll på vilket sätt transportören orsakat sakskadan, så länge han har varit försumlig.⁹⁷

SjöL 13:29 kan dock bli tillämplig i rena dröjsmålsituationer, om det gäller kraftigt försenat gods. Gods som inte lämnats ut⁹⁸ inom 60 dagar får nämligen räknas som förlorat, dvs. en sakskada.⁹⁹ Det är inte alltid en fördel, eftersom en beräkning efter normalintresset kan vara mera begränsande än en adekvansbedömning. Eventuell indirekt skada kan emellertid fortfarande krävas enligt dröjsmålsreglerna. Fördelen med att räkna försenat gods som förlorat, är att mottagaren slipper vänta längre än 60 dagar och att han efter det inte längre har någon skyldighet att ta emot godset.

3.2 Undantag (kontraktuell)

Lagens ordalydelse anses inte hindra att principen om normalersättning undantagsvis kan frångås till förmån för allmänna adekvansregler, om sjötransportören ”får antagas vid transportavtalets ingående haft kännedom om ett speciellt intresse, som knyter sig till godsets befordran, och sjötransportören ej gjort förbehåll mot att dylikt intresse åberopas som

juice som skulle förpackas surnar och måste återanskaffas, utan att för den skull musteriets måste bryta någon förpliktelse i ett senare led. På samma sätt kan ett vidareförsäljningskontrakt brytas på andra sätt än genom stillestånd, t.ex. när det gäller rena handelsvaror ämnade för omedelbar vidareförsäljning utan förädling.

⁹³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 12.

⁹⁴ Jfr t.ex. CMR art. 25, enligt vilken en förutsättning för att sakskada föreligger är att godset har minskat i värde. Det betyder att även om värdeminskningen beror på transportörens dröjsmål (t.ex. livsmedel som förstörs), beräknas skadeståndet efter CMR art. 23, dvs. beräkningsregeln för sakskada. Se Theunis, s. 105.

⁹⁵ Eller snarare; en sakskada som kan härledas från transportörens oförmåga att bevisa att försummelse inte föreligger (presumtionsansvar). Se kap. 2.1.1 ovan.

⁹⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 11.

⁹⁷ Eller snarare; så länge han inte lyckas motbevisa presumtionsansvaret.

⁹⁸ Mer om utlämnandet i kap. 4.3 nedan.

⁹⁹ 13 kap. 28 § 3 st. sjölagen.

grundval för ersättningskrav.”¹⁰⁰ Detta undantag är ett uttryck för avtalsfriheten.

Det speciella intresset (dvs. ett för mottagaren särskilt högt värde på godset) är irrelevant vid skadeståndsberäkningen, såvida inte transportören rimligen kunde räkna med detta i samband med ingåendet av transportavtalet.¹⁰¹ Deklaration av ett speciellt leveransintresse kan ske t.ex. genom att det högre värdet införs i konossementet¹⁰² utan förbehåll från transportörens sida.¹⁰³ Det viktiga är att sjötransportören uttryckligen eller uppenbarligen är införstådd med det speciella leveransintresset. Som sig bör i ett avtalsförhållande, fäster man stort avseende vid partsviljan. Har det högre värdet deklarerats i konossementet är det tämligen uppenbart att transportören är införstådd med det, eftersom det är hans uppgift att utfärda konossement. Ett annat tydligt tecken på att transportören känner till att ett särskilt leveransintresse föreligger, är att han tar ut en högre kostnad för frakten.¹⁰⁴

Lastägaren kan ha många anledningar till att vilja utföra transporten med ett högre deklarerat värde än handelsvärdet på bestämmelseorten, t.ex. om han vet med sig att det kommer att innebära en stor ekonomisk förlust i form av utebliven vinst i det fall godset kommer fram i obrukbart skick, eller om han vill skydda sig mot värdeminskning. Överenskommelser om ett speciellt intresse förekommer emellertid relativt sällan, eftersom det normalt blir

¹⁰⁰ Grönfors, *Godsbefordran* s. 171. Jfr även Selvig, *Erstatningsberäkningen* s. 16 och motsvarande engelsk reglering i Wilson, s. 335. När det gäller landsvägstransporter har en liknande regel tagits in i lagtexten (CMR art. 23 (6)).

¹⁰¹ Wilson, s. 336. Se även *British Columbia Sawmill Co v. Nettleship* [1868] L.R. 3 C.P. 499. Nettleship hade åtagit sig att till British transportera maskindelar, som skulle användas för att bygga ett sågverk. Under transporten gick maskindelarna förlorade. British ville, utöver ersättning för maskindelarnas handelsvärde, ha kompensation för utebliven vinst till följd av att bygget försenades ett år. Det senare beviljades ej av domstolen, som menade att intresset i fråga ”must have been something which could have been foreseen and reasonably expected”, vilket den uteblivna vinsten inte kunde anses vara. Som exempel då utebliven vinst skulle kunna anses vara ”foreseen” av den skadevållande, gavs det fall ett hus hyrts ut till en gästgivare i syfte att driva gästgivarverksamhet. Ett skadestånd för grundlös vräkning kan i ett sådant fall inte anses begränsat till utgifterna för att flytta och eventuell hyra som betalats i förskott, utan måste även kunna omfatta viss utebliven inkomst. Samma synsätt kom till uttryck i *Patrick v. Russo-British Grain Export Co* [1927] 2 K.B. 535. Fallet gällde huruvida ett gynnsamt vidareförsäljningskontrakt kunde läggas till grund för skadeståndsberäkningen. Domstolen fastställde att ”foreseeability”-kravet är uppfyllt om transportören känner till att köparen ”probably” kommer att gå miste om vidareförsäljningskontraktet i händelse av att godset skadas eller inte kommer fram.

¹⁰² Ett konossement (Bill of Lading) är en handling utfärdad av transportören som bevis på att han har mottagit godset och åtagit sig att transportera det till bestämmelseorten, där det utlämnas till konossementsinnehavaren.

¹⁰³ En sådan klausul om en högre värdegräns brukar med ett latinskt-engelskt uttryck kallas ”ad valorem clause”. Se Grönfors, *Godsbefordran* s. 171.

¹⁰⁴ Grönfors, *Godsbefordran* s. 171. Jfr CMR art. 26, enligt vilken ersättning för särskilt leveransintresse kräver att lastägaren betalat en tilläggsavgift för detta (se även Thenius, s. 105-106).

förmånligare för lastägaren att skydda sig genom en utökad varuförsäkring.¹⁰⁵

Undantag för ett speciellt intresse kan liknas vid s.k. ”liquidated damages”,¹⁰⁶ som förekommer i kontraktssituationer av alla slag. Skillnaden är att ”liquidated damages” inte nödvändigtvis förutsätter att det finns ett speciellt intresse, dvs. en specifik skada lastägaren vill undvika. Begreppet innebär att parterna i avtalet för in ett skadeståndsbelopp, som den ene skall betala till den andre i händelse av kontraktsbrott.¹⁰⁷ Beloppet kan antingen vara en förutbestämd summa, eller fastställas efter en skala beroende på kontraktsbrottets allvarlighet. ”Liquidated damages” sätts ofta till ett högt belopp, i syfte att säkerställa kontraktets genomförande. Ett belopp som överstiger vad som rimligen kunde förväntas av skadan¹⁰⁸ kan emellertid inte göras gällande.¹⁰⁹ Om ”liquidated damages” å andra sidan motsvarar en genuin och rimlig uppskattning av den framtida skadan, skall domstolen beakta dem.¹¹⁰ En ”liquidated damages”-klausul med ett lägre belopp än godsets handelsvärde på bestämmelseorten är dock, likt en fakturavärdesklausul,¹¹¹ odiskutabelt i strid mot SjöL 13:29. I praktiken betyder det att ”liquidated damages” vid skadeståndsberäkningen endast fungerar som ett bevismedel för godsets värde.¹¹²

3.3 Undantag (utomkontraktuellt)

Den summamässiga ansvarsbegränsningen gäller inte om det visas¹¹³ att sjötransportören har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet¹¹⁴

¹⁰⁵ Prop. 1993/94:195 s. 242. Jfr även Schelin, Last och ersättning s. 32.

¹⁰⁶ Eller på svenska, *avtalsvite*.

¹⁰⁷ D’Arcy, Murray & Cleave, s. 82.

¹⁰⁸ Borde alltid bedömas efter godsets handelsvärde på bestämmelseorten.

¹⁰⁹ Wilson, s. 340.

¹¹⁰ I engelsk rätt framgår det av *Cellulose Acetate Silk Co v. Widnes Foundry Ltd* [1933] A.C. 20. I fallet hade Widnes åtagit sig att bygga en fabrik åt Cellulose. Enligt en klausul i avtalet skulle Widnes betala £20 för varje försenad vecka tills bygget stod färdigt. Åtagandet tog 30 veckor längre än avtalat, vilket innebar att Cellulose åsamkades skada motsvarande £5850. Widnes menade att man p.g.a. klausulen i avtalet endast var skyldig att betala £600, vilket också domstolen upprätthöll. Klausulen var inte en otillåten ”penalty”-klausul, eftersom dess syfte uppenbarligen inte var att bestraffa Widnes. Parterna måste ha insett att om skada uppstod, skulle den rimligen överstiga £20 per vecka, varför det rörde sig om en tillåten ”liquidated damages”-klausul.

¹¹¹ Se kap. 5.5 nedan.

¹¹² Mer om sådan bevisning i kap. 4.4.3 nedan.

¹¹³ Här kastas alltså bevisbördan om. Vad gäller ”normal” vårdslöshet gäller presumtionsansvar för transportören (se kap. 2.1.1 ovan), men grov vårdslöshet och uppsåt är det den skadelidande som måste bevisa.

¹¹⁴ Begreppet grov vårdslöshet skall på transportområdet tolkas snävare än vad som är normalt på kontraktsrättens område. Endast oaksamhet av mycket allvarlig natur, på gränsen till uppsåt, kan betecknas som grovt vårdslöst handlande (Schelin, Last och ersättning s. 47-48). Om innebörden av begreppet grov vårdslöshet i transporträtten fungerar NJA 1986 s. 61 klargörande. Fallet gällde en landsvägstransport av en grävmaskin. Fraktföraren uppmärksammade inte ett flertal varningsskyltar, som upplyste om att höjden

och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.¹¹⁵ Det framgår av SjöL 13:33. På samma sätt sätts även globalbegränsningen ur spel om redaren förfarit uppsåtligt, alternativt grovt vårdslöst.¹¹⁶ Liksom den summamässiga begränsningen och globalbegränsningen, utgör en skadeståndsberäkning enligt principen om normalersättning en begränsning. Dessa är de tre hänseenden, ur vilka den sjörättsliga skadeståndsskyldigheten för transportören begränsas när det gäller skador på eller förlust av transporterat gods.¹¹⁷ Om två av dem förlorar sin giltighet när transportören förfarit uppsåtligt eller grovt vårdslöst, borde då inte även den tredje begränsningen också göra det? Någon motsvarande regel i SjöL om bortfall av skadeståndsberäkning enligt principen om normalersättning går dock inte att finna.

Frågan gäller alltså om man vid kvalificerat vållande skall ge domstolen en möjlighet att ta hänsyn till den skadelidandes individuella intressen, dvs. huruvida man i en sådan situation skall bortse från huvudregeln att den skadelidandes rätt till ersättning är begränsad till normalintresset, och i stället använda sig av allmänna regler om skadestånd.¹¹⁸ Trots frånvaron av en uttrycklig bestämmelse, borde ett åsidosättande av SjöL 13:29 kunna legitimeras med hänvisning till en allmän rättsgrundsats; ingen ska få dra nytta av en regel om begränsat ansvar när man varit såpass oförsiktig att handlandet kan klassificeras som uppsåtligt eller grovt vårdslöst. Kvalificerat vållande anses leda till förlust av all rätt till ett begränsat ansvar enligt Haagreglernas beräknings- och begränsningsregel i art. IV (5).¹¹⁹ Detsamma gäller övriga ansvarsbegränsningar i SjöL, men också i transporträtten generellt.¹²⁰

Förvisso föreligger det inte lika starka ekonomiska och praktiska argument för att åsidosätta SjöL 13:29 som det finns för t.ex. den summamässiga ansvarsbegränsningen.¹²¹ Den senare skär i praktiken av betydligt större belopp än vad principen om normalersättning gör, som när allt kommer omkring endast undantagsvis innebär en avvikelse från vad som hade ersatts enligt vanliga adekvansregler. Det torde dock endast göra det lättare för en domstol att åsidosätta SjöL 13:29, eftersom om den betydligt mer omfattande summamässiga ansvarsbegränsningen kan brytas igenom, är det rimligt att även principen om normalersättning kan göra det. Att transportören utvisat grov vårdslöshet betyder dock inte att hela beräkningen automatiskt skall ske enligt vanliga regler. Kan t.ex. hälften av skadan sägas

under en viadukt längre fram inte tillät ekipaget att passera fritt. Vid sammanstötningen skadades grävmaskinen. Fraktföraren ansågs ha orsakat skadan genom grov vårdslöshet.

¹¹⁵ Det obegränsade ansvar som uppstår när ansvarsbegränsningar bryts igenom på detta sätt kallas ofta för "privity"-ansvar. Se t.ex. Hellner, SpA II 1 häftet s. 163.

¹¹⁶ Förlust av rätten till globalbegränsning framgår av 9 kap. 4 § SjöL.

¹¹⁷ Jfr kap. 2.1.2 ovan.

¹¹⁸ Att allmänna regler skall tillämpas om SjöL 13:29 inte anses tillämplig är klart. Jfr Selvig, Erstatningsberegningen s. 48.

¹¹⁹ Selvig, Unit Limitations s. 111.

¹²⁰ CMR art. 29, 38 § VTL, COTIF art. 42, etc.

¹²¹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 47.

ha orsakats genom grov vårdslöshet skall principen om normalersättning åsidosättas endast beträffande denna del.¹²²

Allmänna skadestånds- och obligationsrättsliga regler tillåter vanligtvis inga friskrivningar eller begränsningar av ansvar för uppsåtligt och grovt vårdslöst orsakande av skada.¹²³ Eftersom utgångspunkten trots allt är att principen om normalersättning skall medföra samma resultat som om beräkningen gjorts enligt vanliga regler,¹²⁴ finns det anledning att utgå från att detsamma gäller för SjöL 13:29. Det skulle också förklara varför det saknas en uttrycklig reglering om bortfall av tillämpligheten för SjöL 13:29.

Mot förlust av rätten att få skadeståndet beräknat enligt SjöL 13:29 talar just frånvaron av en sådan reglering. En hänvisning till en allmän rättsgrundsats e.dyl. fyller ofta funktionen att legitimera en lösning, för vilken man ansett sig inte kunna finna rättsligt stöd på annat sätt.¹²⁵ Allmänna rättsgrundsatser kan vara en viktig rättskälla, men betydelsen bör ej överdrivas och hänvisningar bör göras med försiktighet.¹²⁶ Schelin menar att en pendling mellan ytterligheter i form av å ena sidan stora begränsningsmöjligheter och å andra sidan fullt skadeståndsansvar framstår som negativ, eftersom den bidrar till att undergräva stabiliteten i kontraktsförhållandena.¹²⁷ Dessutom finns det, enligt Schelin, inga direkta ekonomiska skäl som talar för att lastägaren bör behandlas förmånligare när transportören förfarit grovt vårdslöst jämfört med de fall endast normalgraden av vårdslöshet kan påvisas.

¹²² Jfr Schelin, Last och ersättning s. 45.

¹²³ Hellner, Skadeståndsrätt s. 58. Detta är dock endast en huvudregel. Kan den skadelidande få ersättning från annat håll, t.ex. genom s.k. kanalisering, kan en friskrivning eller begränsning av ansvaret godtas även om den avser grov vårdslöshet. Schelin diskuterar huruvida på vägtransportområdet en varuförsäkring kan ha en kanaliseringseffekt och därmed vara ett argument för att låta begränsningsrätten kvarvara även i skadefall där fraktföraren varit kvalificerat vållande. Schelin pekar också på att det visserligen inte råder något försäkringstvång på transportmarknaden, även om lastägaren ofta rent faktiskt tar ut en varuförsäkring (Last och ersättning s. 45).

¹²⁴ Se kap. 2.4 ovan.

¹²⁵ Grönfors, Inledning s. 40.

¹²⁶ Emellertid är SjöL:s regler på vissa områden knappast heltäckande, varför kompletteringar i form av dylika hänvisningar kan vara nödvändiga. Jfr Hellner, SpA II 1 häftet s. 158.

¹²⁷ Schelin, Last och ersättning s. 62.

4 Själva beräkningen

4.1 Allmänt

Principen om normalersättning framgår av SjöL 13:29 1 st.¹²⁸ Beräkningen skall ske på grundval av godsets handelsvärde efter transportens utförande. Därför är det viktigt att kunna definiera rätt tid (utlämnandet) och rätt plats (bestämmelseorten). Hur den närmare beräkningen av godsets handelsvärde skall gå till framgår av 2 st. Här hänvisas till att handelsvärdet i första hand skall bestämmas av börspriset. Saknas det ett sådant pris, är det marknadspriset som gäller. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms handelsvärdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

4.2 Bestämmelseorten

Utgångspunkten för principen om normalersättning är avsändarens intresse av att transporten blir utförd i rätt tid.¹²⁹ Huruvida en transport utförs i rätt tid eller ej, kan bara fastställas säkert när fartyget anländer (eller inte anländer) till sin slutliga destination. Vid beräkningen av transportintresset är det därför godsets handelsvärde på bestämmelseorten som är avgörande.¹³⁰ Det innebär att lastägaren har rätt att tillgodogöra sig den handelsvinst, som uppstår p.g.a. prisskillnaden mellan godsets värde på avsändningsorten och bestämmelseorten.¹³¹ Bestämmelseorten är den plats där godset enligt transportavtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Endast undantagsvis kan godsets handelsvärde på en annan plats läggas till grund för skadeståndsberäkningen. Avsteg kan bli aktuellt om transportavtalet hävs och fartyget aldrig når bestämmelseorten, och om transportören inte är ansvarig för detta transportavbrott.

Om fartyget fullföljer resan, men ankommer till bestämmelseorten med skadat gods, beräknas lastägarens skadestånd gentemot transportören enligt huvudregeln. Detsamma gäller om godset förloras på vägen, t.ex. om en container faller i havet. Det är dock vanligt att gods transporteras via en eller flera mellanhamnar innan det når sin slutdestination. T.ex. går mycket svenskt gods med en avlägsen destination först med ett mindre fartyg, en s.k. ”feeder”-båt, till en större europeisk hamn som Hamburg eller Rotterdam. Där lastas godset om på ett nytt fartyg, som skall transportera godset den huvudsakliga delen av resan.

¹²⁸ Prop. 1993/94:195 s. 241

¹²⁹ Jfr kap. 2.3.2 ovan.

¹³⁰ Prop. 1993/94:195 s. 241

¹³¹ Grönfors, Godsbefordran s. 169.

Hävs transportavtalet i en mellanhamn eller i den ursprungliga lastningshamnen, kan förlorat eller skadat gods värde komma att beräknas efter handelsvärdet på den platsen. Det anses nämligen inte finnas något skäl för den del av lasten som skall ersättas att behandlas annorlunda än den övriga.¹³² En förutsättning är som sagt att transportören inte kan göras ansvarig för transportavbrottet, dvs. hävningen måste vara berättigad. En hävning är berättigad, om den grundas på t.ex. krigsfara eller annan force majeure-liknande situation.¹³³ Hävs transportavtalet på grund av transportörens avtalsbrott, är det emellertid handelsvärdet på bestämmelseorten som gäller.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller om detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.¹³⁴ Utgångspunkten för värderingen av godset är fortfarande transportavtalets bestämmelseort. Ett avvikande handelsvärde på den nya orten kan inte läggas till grund för en skadeståndsberäkning, eftersom det inte har något med transportavtalet att göra. En annan sak är om lossning på annan ort innebär att lastägaren åsamkas ytterligare (och från sakskadan fristående) skada, t.ex. en extra transportkostnad för att frakta godset ända fram. Vem som skall stå för den kostnaden blir normalt en fråga mellan säljaren och köparen, som beror på hur köpeavtalet är utformat. Endast i fall när transportören kan anses orsakat hindret mot lossning på den avtalade bestämmelseorten bör han betala den extra transporten. Det kan t.ex. vara så att fartyg av den aktuella storlek inte tillåts i just den hamnen och transportören underlåtit att ta reda på det.

Anledningen till att det är bestämmelseorten, inte avsändningsorten, som är avgörande, är förmodligen till stor del tradition.¹³⁵ Vid landsvägstransporter beräknas skadeståndet dock med avsändningsorten i fokus,¹³⁶ liksom vid järnvägstransporter.¹³⁷ Bestämmelseortens värde är i regel högre än det på avsändningsorten, eftersom det omfattar handelsvinsten. En skadeståndsberäkning baserad på avsändningsortens värde inkluderar förvisso kostnader för frakt och försäkring, men ersättning för prisstegring utgår inte. Å andra sidan påverkas inte ersättningen av ett eventuellt prisfall under befordringstiden. När det gäller beräkning av försäkringsersättning utgår man visserligen från godsets värde på avsändningsorten, men räknar upp det till att motsvara bestämmelseortens värde.¹³⁸

¹³² Selvig, Erstatningsberegningen s. 32.

¹³³ 14 kap. 38 § SjöL.

¹³⁴ 13 kap. 15 § 2 st. SjöL.

¹³⁵ Grönfors, Godsbefordran s. 169.

¹³⁶ Hellner, SpA II 1 häftet s. 177.

¹³⁷ Hellner, SpA II 1 häftet s. 174.

¹³⁸ Mer om hur det går till i kap. 4.4.4 nedan.

4.3 Utlämnandet

Transportavtalet är utgångspunkten även för *när* godset skall lämnas ut till mottagaren. Det är tidpunkten för utlämnandet av godset som är avgörande, inte t.ex. tidpunkten för lossning. Det kan emellertid hända att godset inte lämnas ut till mottagaren förrän någon eller några dagar efter lossningen. Under tiden lagras godset i hamnterminalen. Även om fartyget kan ha lämnat lossningshamnen för länge sedan, är det tiden för utlämnandet som gäller. I regel har transportören och mottagaren i transportavtalet kommit överens om när godset skall lämnas ut, ofta *inom* en viss tid. Den faktiska tiden för utlämnandet blir följaktligen avgörande, om utlämnandet sker tidigare eller samtidigt som den i transportavtalet angivna tidpunkten.¹³⁹ Sker utlämnandet senare, gäller som huvudregel den angivna tiden, liksom om det inte sker något utlämnande alls (dvs. om godset har gått förlorat). Vissa reservationer måste dock göras.

Det åligger en plikt för transportören att ordna med utlämningen av godset så snart som möjligt när godset har anlänt till bestämmelseorten.¹⁴⁰ Föreligger dröjsmål med utlämnandet, måste man för att bestämma den rätta tidpunkten skilja mellan totalskada och partiell skada. Vid totalskada torde det föreligga en stark presumtion för att den i transportavtalet angivna tidpunkten skall läggas till grund för skadeståndsberäkningen. Några formella hinder för ett frångående finns emellertid inte, om den intresserade parten kan visa att ett annat datum än det i transportavtalet är det då godset normalt skulle ha lämnats ut. Skall utlämnandet enligt transportavtalet ske t.ex. senast den 1 maj, men redarens tidtabell visar att fartyget skulle anlänt redan den 20 april, torde skadeståndet kunna beräknas efter värdet det tidigare datumet, eftersom det då är den normala tidpunkten för utlämnande. Den normala tidpunkten för utlämnande används också när det saknas specifik uppgift i transportavtalet.¹⁴¹ Om det inte kan frambringas tillräcklig bevisning med hjälp av tidtabeller o.dyl., kan domstolen falla tillbaka på SjöL:s dröjsmålsregel. Följaktligen åligger det transportören att lämna ut godset ”inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör”.¹⁴² När det gäller skadat eller delvis förlorat gods, kan den tidpunkt då det skadade eller kvarvarande godset lämnas ut läggas till grund för skadeståndsberäkningen.¹⁴³

Underlåter mottagaren att avhämta godset inom angiven tid eller annars inom skälig tid, får transportören lägga upp godset i säkert förvar för mottagarens räkning.¹⁴⁴ Visar sig godset vara skadat, blir det denna tidpunkt som läggs till grund för skadeståndsberäkningen. Ett senare datums värde kan endast i undantagsfall bli aktuellt. Normalt tas ingen hänsyn till

¹³⁹ Selvig, Erstatningsberäkningen s. 33.

¹⁴⁰ Grönfors, Tidsfaktorn s. 74.

¹⁴¹ Selvig, Erstatningsberäkningen s. 33.

¹⁴² 13 kap. 28 § 2 st. SjöL.

¹⁴³ Selvig, Erstatningsberäkningen s. 33.

¹⁴⁴ 13 kap. 21 § SjöL.

värdeförändringar efter den i transportavtalet angivna tidpunkten, även om lastägaren först vid en senare tidpunkt kunde företa en ersättningstransaktion. Inte ens om täckningsköp var omöjligt, p.g.a. att en marknad för varan i fråga inte existerade vid det i transportavtalet angivna datumet, kan ett senare datum användas.¹⁴⁵ Undantag kan dock göras om transportören känt till godsskadan, men underlåtit att berätta om den för mottagaren. Mottagaren har i ett sådant fall ingen anledning att företa ett täckningsköp. När skadan upptäcks och mottagaren då köper nytt gods, kan detta senare värde läggas till grund för skadeståndsberäkningen, även om transaktionen genomförts senare än den angivna tidpunkten.¹⁴⁶

Endast i ett fåtal fall, när godsets värde på den relevanta tidpunkten har varit särskilt högt, har domstolarna beräknat skadeståndet efter ”normala marknadsförhållanden”.¹⁴⁷ Det torde emellertid krävas tämligen extrema förhållanden för att en domstol skall frångå huvudregeln på detta sätt. Så skedde dock i ND 1957.1. Den danska tillgången på franskt vete hade tillfälligt strypts, p.g.a. att is hindrade fraktfartygen från att lossa sitt gods. Följden blev ett onormalt högt vetepreis. Domstolen lämnade det höga priset utan avseende och åsatte ett skönsmissigt skadestånd.¹⁴⁸

Beräkningen av skadeståndet torde vanligen ske dagvis, dvs. man gör ingen närmare tidsbestämmelse än så.¹⁴⁹ När det gäller linjetrafik av kortare sträckor, kan det dock finnas möjlighet och anledning för lastägaren att precisera tiden för utlämnandet. Ett fartyg som rest över halva jordklotet anländer sällan ”på sekunden”, varför en beräkning per dag i ett sådant fall ligger närmare till hands. Om det rör sig om stora kvantiteter och allt gods inte låter sig lossas och lämnas ut på en och samma dag, skall skadeståndsberäkningen ske separat för det gods som lämnas ut på respektive dag.¹⁵⁰ Faktorer som t.ex. stuveriföretagets arbetstider och i vilken ordning godset lossas kan således ha inverkan på skadeståndsbeloppet, om godsets värde svänger upp och ner från en dag till nästa. Betydelsen av fastställandet av rätt tid för utlämnandet är därför särskilt stor vid snabba prisförändringar på marknaden.¹⁵¹

¹⁴⁵ *The Saturnia* 1958 AMC 1785.

¹⁴⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 34.

¹⁴⁷ Selvig, Erstatningsberegningen s. 34.

¹⁴⁸ Danmarks Højesteret anförde att ”Det fremgår af det oplyste, at den høje hvedepris på Sjælland alene skyldtes, at isforholdene midlertidigt havde forhindret tilførsler af fransk hvede. Under disse omstændigheder findes der ikke grundlag for at tilkende appellanterne erstatning...” (s. 3). Någon närmare motivering till ett skönsmissigt skadestånd gavs inte i domen, men uppenbarligen vägrade domstolen in de onormala marknadsförhållandena vid en beräkning av godsets gängse värde (mer om det gängse värdet i kap. 4.4.4 nedan).

¹⁴⁹ Tidpunkten för utlämnande har dock i takt med den tekniska utvecklingen blivit allt betydelsefullare vid sjötransporter. Sedan introducerandet av containertransporten har snabbheten blivit ett säljargument (Grönfors, Tidsfaktorn s. 16). Kyltransporter o.dyl. har ökat snabbhetens betydelse ytterligare.

¹⁵⁰ *The Iossifoglu* 1929 AMC 1157.

¹⁵¹ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

4.4 Handelsvärdet

4.4.1 Allmänt

Godsets handelsvärde skall beräknas efter dess börspris, marknadspris eller gängse värde.¹⁵² Börspriset gäller framför ett marknadspris, och marknadspriset framför det gängse värdet. Hänvisningen till börs- och marknadspris samt gängse värde har tillkommit efter mönster av CMR, och tolkningen av dessa begrepp avviker inte från skadevärderingsprinciper i allmänhet.¹⁵³

Handelsvärdet skall läggas till grund för skadeståndsberäkningen och skadeståndet är begränsat till detta belopp. Lastägaren kan således inte göra gällande att hans verkliga förlust är större än handelsvärdet.¹⁵⁴ Som ovan anført, är det den begränsning detta innebär, som skiljer sjörätten från övriga rättsområden. Att handelsvärdet skall vara utgångspunkten för den närmare värderingen, är emellertid inget unikt.¹⁵⁵

4.4.2 Börspris

Börspriset innebär att priset på varan fastställs kontinuerligt på en börs.¹⁵⁶ Börspriset anses bäst visa godsets handelsvärde och finns det ett sådant pris, skall det ligga till grund för skadeståndsberäkningen. Varor som är börsnoterade är främst råvaror, t.ex. metaller, olja, jordbruksprodukter, skogsbruksprodukter och kött. Priset på en råvara är ofta starkt internationellt betingat, eftersom många råvaror omsätts på en världsmarknad. Råkaffe är ett exempel. Typiskt sett produceras råkaffe i ett sydamerikanskt eller afrikanskt land, för att sedan exporteras över hela världen. Antag att råkaffet går förlorat på väg från en exportör i Colombia till ett rosteri Sverige. Värderingen av skadan skall ske med hjälp av börspriset på bestämmelseorten, dvs. den svenska hamnen. Någon svensk börs som reglerar råkaffepriset finns inte, däremot finns det en i England.¹⁵⁷ Eftersom råkaffemarknaden är världsomspännande, är det engelska börspriset relevant även i Sverige. Skadeståndet kan således beräknas med hänsyn till den engelska börsens noteringar.

¹⁵² Termen handelsvärde finns inte i SjöL 13:29, men nämns i förarbetena. Av pedagogiska skäl förefaller det lämpligt att använda den, i stället för endast godsets värde, marknadsvärde, e. dyl. Den senare är särskilt olämplig, med tanke på risken att förväxlas med termen marknadspris.

¹⁵³ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

¹⁵⁴ Selvig, Erstatningsberäkningen s. 23.

¹⁵⁵ Se t.ex. CISG art. 76 och UNIDROIT Principles art. 7.4.6 (2).

¹⁵⁶ Med börspris torde kunna likställas ett av staten fixerat monopolpris, om transporten går till ett land med planekonomi. Jfr Thenius, s. 99.

¹⁵⁷ London International Financial Futures Exchange (LIFFE).

En råvaras pris fastställs således ofta på en stor internationell börs, som styr priset över hela den enorma marknaden.¹⁵⁸ Börsen fungerar som en fingerad marknadsplats; en samlingspunkt för tillgång och efterfrågan från hela världen. Att gå efter det börspris som gäller på bestämmelseorten behöver följaktligen inte betyda att börsen ligger i närheten, eller ens i samma land.

Börspriset styrs, som alla andra priser i en marknadsekonomi, av tillgång och efterfrågan. Det finns det en mängd olika faktorer som påverkar börsens prissättning av en vara. För att fortsätta med kaffe som exempel, kan t.ex. nyheter och rykten om god skörd, frost, torka eller oroligheter i kaffeodlande länder inverka på priset. Handelsembargon för vissa länder kan minska tillgången, etc. Snabba prisförändringar är inget ovanligt på råvarumarknader. Det medför att bedömningen av ”rätt tid” enligt SjöL 13:29 kan vara mycket betydelsefull. För att skydda sig från prisförändringar på börsen, kan det i transportavtalet införas klausuler som reglerar godsets värde, t.ex. en fakturavärdesklausul¹⁵⁹ eller en ad valorem-klausul.¹⁶⁰ Frågan är i vilken utsträckning domstolen skall ta hänsyn till sådana klausuler; huvudregeln är ju att principen om normalersättning gäller. En reglering av skadeståndsberäkningen i transportavtalet kan inte godkännas om transportörens tvingande minimiansvar inskränks, dvs. om avtalet efterlevs ersättningen understiger normalintresset. Utgångspunkten är således att fakturavärdesklausulen är en otillåten begränsning av transportörens ansvar, medan ad valorem-klausulen är tillåten om parterna kommit överens om det och den motsvarar lastägarens verkliga skada.

Det är börsens säljpris,¹⁶¹ inte köppris,¹⁶² som vanligen skall läggas till grund för skadeståndsberäkningen.¹⁶³ Det är utgångspunkten, eftersom ersättning motsvarande en återanskaffning försätter den skadelidande mottagaren i samma ställning som om transporten hade fullgjorts på ett

¹⁵⁸ Exempel på några stora internationella råvarubörser är London Metal Exchange (LME; handhar de flesta metaller utom järn), Chicago Board of Trade (CBOT; spannmål), New York Mercantile Exchange (NYMEX; främst metaller), International Petroleum Exchange (IPE; olja m.m.; baserad i London) och Marché A Terme d'Instruments Financiers (MATIF; spannmål; Paris). En förteckning över världens råvarubörser (och andra börser) finns på www.webfinansier.com/aktier/varldensborser.asp (senast besökt 020803).

¹⁵⁹ Innebär att skadan skall beräknas enligt fakturavärdet, dvs. priset i köpeavtalet. Fakturavärdet är i regel identiskt med godsets värde på avsändningsorten, vilket betyder att det oftast motsvarar ett *lägre* belopp än godsets verkliga handelsvärde på bestämmelseorten. Jfr kap. 4.2 ovan. Mer om fakturavärdesklausuler i kap. 5.5 nedan.

¹⁶⁰ Innebär att skadan skall beräknas efter ett *högre* värde än handelsvärdet på bestämmelseorten. Jfr kap. 3.2 ovan.

¹⁶¹ Dvs. det lägsta pris någon för tillfället är villig att sälja för. Ur lastägarens synvinkel, är det detta pris han måste betala om han vill köpa varan i fråga.

¹⁶² Dvs. det högsta pris en köpare är villig att betala för varan. Ur lastägarens synvinkel, är det detta pris han får om han säljer godset.

¹⁶³ Undantag från denna huvudregel skall diskuteras i kap. 5.1 (totalskada) och 5.2 (partiell skada) nedan.

riktigt sätt.¹⁶⁴ Det lägre köpriset behöver lastägaren följaktligen inte nöja sig med.¹⁶⁵

4.4.3 Marknadspris

När det transporterade godset är börsnoterat, torde värderingen av skadan kunna göras tämligen enkelt.¹⁶⁶ Dock gäller många sjötransporter onoterat gods, t.ex. bilar, stereoapparater, matvaror, pappersrullar och möbler. Saknas det ett börspris, får domstolen i stället försöka bestämma handelsvärdet med hjälp av godsets marknadspris. Med marknadspris förstås det genomsnittspris som gods av samma sort och kvalitet har. Marknadspriset förutsätter existens av en marknad för varan. I kravet på marknad ligger att det vid den relevanta tidpunkten finns såväl köpare som säljare som agerar på marknaden, att antalet aktörer på säljar- och köparsidan är tillräckligt stort, samt att de har en kapacitet att tillhandahålla eller köpa varuslaget i fråga.¹⁶⁷ Kravet torde emellertid inte vara särskilt långtgående i svensk rätt, utan exempel finns där domstolarna har accepterat enbart ett kvitto från en ersättningstransaktion som tillräcklig bevisning om marknadspris.¹⁶⁸

Skadestånd beräknat efter en faktisk ersättningstransaktion kallas för *konkret* skadeståndsberäkning.¹⁶⁹ Det finns också möjlighet till en *abstrakt* skadeståndsberäkning, som används när ersättningstransaktion inte har skett, eller i situationer då en konkret skadeståndsberäkning inte är lämplig.¹⁷⁰ Den abstrakta skadeståndberäkningen innebär visserligen att skadeståndet i möjligaste mån skall motsvara ett marknadsmässigt täckningsköp, men beräkningen sker efter förändringar i den allmänna prisnivån och inte efter en faktisk transaktion.¹⁷¹

Täckningsköpet är ett starkt bevis för marknadspriset, ibland även med *prima facie*-styrka. Därför är huvudregeln att konkret skadeståndsberäkning skall tillämpas, i varje fall vad gäller totalskada.¹⁷² När det gäller partiell skada på godset finns det ytterligare möjligheter, t.ex. att beräkna efter reparationskostnaden.¹⁷³ I grund och botten är dock täckningsköpet endast

¹⁶⁴ Wilson, s. 338.

¹⁶⁵ Jfr diskussionen om ersättningsanskaffning och försäljningsvärde i Hellner, Skadeståndsrätt s. 308-309.

¹⁶⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 24.

¹⁶⁷ Herre, s. 510.

¹⁶⁸ Herre, s. 511. Denna slutsats är baserad på en jämförelse med köprättslig rättspraxis. I sjörätten kan det tänkas att kravet bedöms hårdare, av vad jag kan utläsa av Wilson, s. 338.

¹⁶⁹ Hellner, SpA II 2 häftet s. 214.

¹⁷⁰ I valet mellan konkret och abstrakt beräkning måste hänsyn tas till den skadelidandes skyldighet att begränsa sin skada. T.ex. måste lastägaren, inom vissa ramar, genomföra ett täckningsköp, vid risk av att annars inte få ersättning för hela den lidna förlusten. Se Herre, s. 477.

¹⁷¹ Hellner, SpA II 2 häftet s.214. Jfr även 69 § KöpL.

¹⁷² Mer om detta i kap. 5.2 nedan.

¹⁷³ Mer om detta i kap. 5.3 nedan.

ett bevismedel vid fastställandet av marknadspriset.¹⁷⁴ Vid en abstrakt skadeståndsberäkning får domstolen hypotetiskt försöka bestämma marknadspriset med hjälp av andra bevismedel. Andra faktorer som kan tas hänsyn till är t.ex. erbjudanden och priser avseende likvärdigt gods satta av aktörer som är ovidkommande för parterna, uttalanden av folk inom branschen, priset vid en vidareförsäljning, samt fakturavärdet enligt det underliggande köpeavtalet.¹⁷⁵

Täckningsköpet innebär således kostnaden för köp av likvärdig egendom av samma slag som den skadade. Enligt vanliga utomobligatoriska skadevärderingsregler, gör man från detta belopp avdrag för ålder och bruk och eventuellt också för nedsatt användbarhet eller annan omständighet.¹⁷⁶ Sådana avdrag kan göras gällande även vid transportavtal.¹⁷⁷ Om transporten gäller begagnat gods, kan lastägaren inte få ersättning motsvarande nypriset. Det har egentligen ingenting med avdrag att göra, eftersom begagnat gods vanligen har ett lägre marknadspris än nytt. Problemet är att ofta är det bara nypriset som går att fastställa säkert; därför får man göra avdrag. S.k. nyvärdesförsäkring torde vara ovanligt när det gäller sjötransporter.¹⁷⁸ De flesta lastägare tecknar en försäkring efter godsets värde på avsändningsorten med tillägg för frakt, försäkringskostnaden samt 10 % handelsvinst därpå.¹⁷⁹ Liksom vid nyvärdesförsäkring, kan dock i praktiken detta beräkningssätt leda till att lastägaren blir överkompenserad,¹⁸⁰ t.ex. beroende på att handelsvinsten i själva verket är lägre än 10 %.¹⁸¹ Om försäkringsbolaget tar över den skadelidandes skadeståndskrav, kan avdrag emellertid göras gällande i regressen, eftersom den skadevållande inte skall behöva lida för att den skadelidande är förmånligt försäkrad.¹⁸²

4.4.4 Gångse värde på gods av samma slag och kvalitet

Om det inte går att bestämma varken börs- eller marknadspris, kan man som sista utväg fastställa godsets handelsvärde efter det gångse värdet på gods av

¹⁷⁴ Selvig, Erstatningsberegningen s. 24.

¹⁷⁵ Även om t.ex. fakturavärdet och det pris lastägaren uppnått för vidareförsäljning av godset kan få betydelse som bevismedel, är de principiellt irrelevanta. Lastägaren har rätt att tillgodogöra sig den värdestegring det innebär att fakturavärdet är lägre än handelsvärdet på bestämmelseorten. Skulle fakturavärdet vara högre, har lastägaren lidit en konjunkturförlust som inte står i adekvat kausalitetsförhållande med själva godsskadan. Se Selvig, Erstatningsberegningen s. 24. På samma sätt kan priset vid en vidareförsäljning principiellt inte läggas till grund för skadeståndsberäkningen, oavsett om det är högre eller lägre än handelsvärdet. Se Wilson, s. 338.

¹⁷⁶ Hellner, Skadeståndsrätt s. 308.

¹⁷⁷ Selvig, Erstatningsberegningen s. 30.

¹⁷⁸ En nyvärdesförsäkring innebär att inget avdrag för ålder och bruk sker, om egendomen inte är alltför gammal. Ett sådant avdrag skulle nämligen ofta göra det omöjligt för den skadelidande att skaffa egendom som är lika användbar som den förlorade. En förutsättning är att den skadelidande faktiskt företar ett täckningsköp (Hellner, Skadeståndsrätt s. 309).

¹⁷⁹ Jfr 75 § FAL. Mer om godsets försäkringsvärde i kap. 4.4.4 nedan.

¹⁸⁰ Ullman, s. 392.

¹⁸¹ Givetvis kan handelsvinsten också vara högre, vilket skulle innebära underkompensation.

¹⁸² Ullman, s. 392.

samma slag och kvalitet. Det blir fallet när någon verklig marknad för godset inte finns på bestämmelseorten.¹⁸³ En marknad kan saknas antingen på grund av att bestämmelseorten är för liten eller därför att varan i fråga är sällsynt förkommande.¹⁸⁴ Sällsynt förekommande varor kan t.ex. vara begagnat lösöre, varuprover och annat gods som inte alls eller endast undantagsvis omsätts på bestämmelseorten.¹⁸⁵ Är bestämmelseorten för liten, kan en egentlig marknad saknas även vad gäller vanliga handelsvaror tänkta att säljas vidare, förbrukas eller förädlas.

Existerar det ingen marknad för godset, går det inte heller att fastställa något marknadspris. Lastägaren kan inte göra ett täckningsköp och följaktligen går varken konkret eller abstrakt skadeståndsberäkning att företa.¹⁸⁶ Domstolen måste fastställa handelsvärdet på bestämmelseorten efter godsets gängse värde. Några klara riktlinjer för domstolen finns inte i lagtexten, utan får kontinuerligt utarbetas i rättspraxis. En definition av det gängse värdet är ”det värde godset i dess objektiva beskaffenhet har för gemene man.”¹⁸⁷ Det går emellertid inte att komma ifrån, att bedömningen ofta måste ske *skönsmässigt*.¹⁸⁸

Domstolen kan i sin bedömning lägga vikt vid bl.a. godsets fakturavärde, kostnaden för frakt och andra omkostnader, samt uppskatta en rimlig handelsvinst.¹⁸⁹ På så sätt kan domstolen objektivt fastställa godsets gängse värde genom att uppskatta ett tänkt värde på bestämmelseorten.¹⁹⁰ Godsets tänkta värde på bestämmelseorten består i regel av godsets FOB-värde,¹⁹¹ med tillägg av kostnaderna för frakt, försäkring och övriga omkostnader. Därutöver räknas FOB-värdet upp med 10 % för att täcka en skälighets handelsvinst.¹⁹² Teoretiskt sett skall detta beräkningssätt resultera i ett belopp som motsvarar godsets normalintresse. Att lägga till handelsvinsten är nödvändigt för att få fram handelsvärdet på bestämmelseorten, eftersom FOB-värdet är ett värde godset har på avsändningsorten. Fördelen med denna metod, är att godsets värde på avsändningsorten alltid torde gå att säkerställa, t.ex. genom att undersöka köpeavtalet, försäkringspolis, eller tullpapper. En nackdel är att genom att ta sin utgångspunkt i ett tidigare distributionsled, minskar sannolikheten för ett korrekt beräknat skadestånd.

¹⁸³ Se t.ex. Grönfors, *Godsbefordran* s. 170.

¹⁸⁴ Wilson, s. 338.

¹⁸⁵ Selvig, *Erstatningsberegningen* s. 30.

¹⁸⁶ Även en abstrakt skadeståndsberäkning förutsätter att det existerar en marknad. Se Herre, s. 511.

¹⁸⁷ Denna definition myntades i en tysk HD-dom (fritt översatt av mig). Den tyska originaltexten finns i Selvig, *Erstatningsberegningen* s. 28.

¹⁸⁸ Selvig, *Erstatningsberegningen* s. 28.

¹⁸⁹ Wilson, s. 338.

¹⁹⁰ Jfr Selvig, *Erstatningsberegningen* s. 29. Selvig kallar detta värde godsets ”normal-salgsverdi”.

¹⁹¹ FOB-värdet inkluderar godsets fakturavärde enligt köpeavtalet, de inrikes transportkostnaderna för att frakta godset till en hamn i exportlandet, samt kostnaden för att lasta godset på fartyget. Oceanfrakten ingår emellertid inte. FOB-värdet är därför detsamma som tullens exportvärde för godset.

¹⁹² Selvig, *Erstatningsberegningen* s. 29.

En varas skillnad i pris mellan avsändningsorten och bestämmelseorten brukar schablonmässigt uppskattas till 10 %.¹⁹³ Denna hypotetiska handelsvinst har sitt ursprung i försäkringsrätten¹⁹⁴ och är fastställd för att man ska slippa beräkna mottagarens förlust i varje enskilt fall.¹⁹⁵ I teorin är godsets värdeökning 10 %, men det är tveksamt huruvida detta är en absolut siffra eller endast en presumtion. Enligt Selvig, kan ersättningen för förlorad handelsvinst i vissa situationer sättas till ett lägre belopp, eller åsidosättas helt.¹⁹⁶ Det kan vara t.ex. för att ingen handelsvinst förväntades av mottagaren, eller p.g.a. att det inte fanns någon faktisk möjlighet att sälja godset vidare med vinst (dvs. situationen på bestämmelseorten utesluter handelsvinst), eller att det visas att den normala handelsvinsten inte är så hög som 10 %.¹⁹⁷ Ett sådant synsätt är baserat på principen att den skadelidande inte har rätt till mer ersättning än för att hållas skadelös.¹⁹⁸ I ett norskt i andra instans avgjort rättsfall från 1988, menar dock domstolen att ”slik retten ser det er det her tale om et normaltap som forsikringssselskapene sedvanemessig dekker ved slike oppgjør som dette. Det må da være berettiget å kreve dette beløpet dekket av rederiet som den endelige ansvarlige, uten at det er nødvendig å ta standpunkt til om det individuelle tap er mindre.”¹⁹⁹ Här ges alltså transportören inte ens rätt att komma med bevisning att skadan egentligen är mindre.²⁰⁰ Frågan är vilket värde detta avgörande har, eftersom det aldrig gick till Norges Høyesterett. Min egen slutsats är att utgångspunkten ändå måste vara att 10 % handelsvinst endast gäller *in dubio*. Det kan givetvis också tänkas att den normala handelsvinsten är högre, i vilket fall lastägaren har rätt till denna högre ersättning. Men allt det ovanstående kräver bevisning, som kan vara svår att frambringa. Bevisbördan för att skadan i själva verket är mindre, torde alltid ligga på transportören.²⁰¹ Generellt gäller att om det inte finns några säkra bevis för hur stor skada som föreligger, beräknas ersättningen efter hur man enligt principen om normalersättning vanligen skulle gå till väga.

¹⁹³ Grönfors, Godsbefordran s. 169. Givetvis kan man i det enskilda fallet komma överens om ett annat procenttal, men det vore ett avsteg från det vanliga. 10 % är allmänt ansett som skälig handelsvinst.

¹⁹⁴ 75 § FAL.

¹⁹⁵ En beräkning av godsets tänkta värde på bestämmelseorten stämmer även i övrigt bra överens med det sätt på vilket man inom försäkringsrätten vanligen värderar transporterat gods (t.ex. tillägg för frakt och andra omkostnader). Jfr 75 § FAL och Ullman, s. 93.

¹⁹⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 30.

¹⁹⁷ Det är visserligen en väsentlig skillnad från varuförsäkringen. Om en lastägare försäkrat godset med 10 % handelsvinst, har han alltid rätt att utfå motsvarande belopp av försäkringsbolaget, även om godset egentligen är värt mindre. Jfr 39 § 2 st. FAL. Det betyder att ju högre försäkringspremie, desto bättre skyddad är lastägaren mot den s.k. konjunkturrisken.

¹⁹⁸ Mer om detta i kap. 5.5 nedan.

¹⁹⁹ ND 1988.131 (s. 135).

²⁰⁰ Förmodligen hade transportören ändå inte haft någon framgång med sitt i första instans anförda argument; att det rörde sig om en partiell skada och förtjänstmöjlighet sänkades för den skadade delen av lasten ensam.

²⁰¹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 17.

En beräkning av det gängse värdet medger ett tämligen generöst omfång av omkostnader som ersätts. Det råder odelad enighet om att lastägaren har rätt att kräva ersättning för alla omkostnader i samband med anskaffningen av godset.²⁰² Det gängse värdet måste emellertid härledas från gods av samma slag och kvalitet. Gäller transporten t.ex. en lastbil, skall priset på lastbilar av samma eller åtminstone motsvarande slag vara utslagsgivande.²⁰³ Lastbilens kvalitet har också stor betydelse. Är lastbilen begagnad, skall utgångspunkten vara att en liknande, begagnad lastbils värde läggs till grund för skadeståndsberäkningen.²⁰⁴

Har lastägaren ingått ett avtal om vidareförsäljning, kan även priset i det avtalet fungera som ett värdefullt bevis för godsets gängse värde på bestämmelseorten.²⁰⁵ Vidareförsäljningspriset är dock endast ytterligare en omständighet som domstolen kan ta hänsyn till, som kan lämnas helt utan avseende om den visar sig vara opålitlig.²⁰⁶ Det är ju möjligt att avtalet om vidareförsäljning som lastägaren ingått är för honom särskilt fördelaktigt och vida överstiger normalintresset. Det kan naturligtvis också vara så, att det överenskomna priset för en vidareförsäljning i själva verket motsvarar ett lägre belopp än normalintresset. Huruvida lastägaren i ett sådant fall skall ersättas för sin verkliga förlust, eller för det högre normalintresset, blir en fråga från fall till fall.²⁰⁷ Godsets bruksvärde kan också vara av vikt i bedömningen av det gängse värdet. Med bruksvärde förstås värdet av att lastägaren själv brukar godset och även det kapitaliserade värdet av att han hyr ut det.²⁰⁸ Principen om normalersättning skär dock av möjligheten till ersättning för specifika uthyrningskontrakt som gått om intet.

Domstolarna har en långtgående möjlighet att självständigt pröva godsets gängse värde. Man kan dra paralleller till köprätten, där man talar om ett skäligt pris för varan, om priset inte följer av köpeavtalet.²⁰⁹ Det finns också

²⁰² Selvig, Erstatningsberäkningen s. 29.

²⁰³ Herre, s. 130.

²⁰⁴ Herre, s. 131.

²⁰⁵ *Patrick v. Russo-British Grain Export Co* [1927] 2 K.B. 535. "If there is no market, the value must be otherwise ascertained, and a resale price may be some evidence of such value."

²⁰⁶ Wilson, s. 339. Se även *The Arpad* [1934] P. 189. Godset hade sålts vidare fem månader innan den planerade lossningen. Under transporten gick godset förlorat och frågan blev om priset i vidareförsäljningskontraktet kunde läggas till grund för ersättningens beräkning. Domstolen svarade nekande: "If there is a market at the time when the goods should be delivered in which goods of a kind fit to implement the contract made by the owner of the bill of lading at the time of breach can be bought or sold, the measure of damage is the value of the goods ascertained by the market price of identically similar goods. When there is no such market, the value must be otherwise ascertained, and the price at which the holder of the bill of lading has in fact sold them five months before is not very satisfactory evidence of their value at the time of breach."

²⁰⁷ Detta diskuteras mera ingående i kap. 5.5 nedan.

²⁰⁸ Hellner, Skadeståndsrätt s. 311.

²⁰⁹ KöpL 45 §. Det är emellertid viktigt att inte förväxla det gängse värdet med KöpL:s gängse pris, som närmast motsvarar termen marknadspris i SjöL 13:29. En trolig förklaring till att terminologin är olika, är att SjöL 13:29 är en direkt översättning från Haag-Visbyreglerna.

likheter med en regel i RB 35:5, enligt vilken domstolen under vissa förutsättningar kan uppskatta skadan till ett skäligt belopp.²¹⁰ I sjörättsliga mål är det vanligt förekommande, att börs- och marknadspris saknas och domstolen därför måste bestämma storleken på skadeståndet skönsmässigt efter det gängse värdet.²¹¹ Det bekräftas av både inhemska och utländska rättsfall.²¹²

4.5 Vilket distributionsled?

En varas värde beror mycket på vilket distributionsled varan befinner sig i. En förädlad vara är värd mera än en råvara och priset i detaljhandeln är högre än på grossistnivå. Skadeståndsberäkningen måste därför ta hänsyn till vilket distributionsled det transporterade godset befinner sig i.

En vanlig omsättningskedja börjar med import. Godset säljs sedan vidare till en grossist, för att i nästa distributionsled hamna i detaljhandeln. Varje nytt distributionsled innebär ett högre pris, för att företagen skall kunna tjäna pengar på sina affärer. Produkten kan dessutom utvecklas och förädlas på vägen och på så sätt ytterligare stiga i värde. En omsättningskedja kan innehålla åtskilligt fler länkar, men huvudsakligen är det ett import-, grossist- eller detaljhandelspris man laborerar med.²¹³

Det avgörande är vilket distributionsled det transporterade godset normalt befinner sig i på bestämmelseorten. Vanligen torde det bli import- eller grossistpriset som läggs till grund för skadeståndsberäkningen. Följande exempel kan fungera illustrerande: Ett svenskt företag köper elektronikdelar från ett tyskt företag. Affärsidén är att sätta ihop delarna till stereoapparater och sälja dem till ett finskt företag. I denna omsättningskedja är två sjötransporter inblandade; en med elektronikdelar från Tyskland till Sverige och en med färdiga stereoapparater från Sverige till Finland. Skadas elektronikdelarna p.g.a. transportörens vårdslöshet under färden från Tyskland till Sverige, skall skadeståndet beräknas efter likvärdiga elektronikdelars värde på den svenska bestämmelseorten. Det är således importvärdet av delarna som skall användas, inte grossist- eller detaljhandelsvärdet av den färdiga produkten. Antag vidare att det svenska företaget skaffar likvärdiga elektronikdelar från ett annat håll och kompenseras för skadan. Man monterar ihop stereoapparaterna och skickar dem båtvägen till Finland. Olyckan är dock framme igen och stereoapparaterna går förlorade. Ersättningen skall nu beräknas efter grossistvärdet av likvärdiga stereoapparater i Finland.

²¹⁰ Skälighetsregeln i RB 35:5 är i och för sig tillämplig även i sjörättsliga mål, men torde vara överflödigt p.g.a. elasticiteten i begreppet gängse värde.

²¹¹ Wilson, s. 338.

²¹² T.ex. ND 1988.131, ND 1995.419 och *The Pegase* [1981] 1 Lloyd's Rep. 175.

²¹³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 31.

I vissa situationer kan det emellertid bli nödvändigt att använda sig av detaljhandelsvärdet, trots att varan befinner sig i ett tidigare led i distributionskedjan. Detaljhandelsvärdet är nämligen ofta det enda värde man med säkerhet kan fastställa.²¹⁴ Täckningsköper lastägaren på detaljmarknaden, måste man emellertid dra ifrån omkostnader vid distributionen och detaljomsättningen. Enligt amerikansk praxis bör man dock aldrig utgå från detaljhandelsvärdet när det gäller råvaror tänkta att förädlas, eftersom det anses vara en för stor skillnad i pris mellan råvaran och färdigvaran.²¹⁵ Förhoppningsvis finns det ett börspris i stället.²¹⁶ Ett pris i fel distributionsled kan principiellt aldrig användas, om det saknas möjlighet för lastägaren att företa ett täckningsköp i rätt distributionsled. En abstrakt skadestandsberäkning är då inte möjlig att genomföra över huvud taget,²¹⁷ utan skadeståndet måste fastställas skönsmässigt.

²¹⁴ Selvig, Erstatningsberegningen s. 31.

²¹⁵ *McNelly & Price v. Ellerman & Bucknall* 1951 AMC 1620.

²¹⁶ Jfr kap. 4.4.2 ovan.

²¹⁷ Herre, s. 511.

5 Olika sorters skador

5.1 Allmänt

Det sätt på vilket man beräknar skadeståndet vid godsskador varierar beroende på vilken sorts skada det rör sig om. I det följande skiljs därför mellan totalskada och partiell skada. Dessutom har de indirekta skadorna placerats i ett eget avsnitt, med tanke på de speciella och ofta komplicerade frågor som kan uppstå angående dem. Till sist i detta kapitel behandlas det fall där lastägarens verkliga skada understiger normalintresset.

5.2 Totalskada

Begreppet sakskada omfattar även förlust av godset.²¹⁸ Huvudregeln för ersättning vid totalskada torde vara återanskaffningskostnaden för likvärdigt gods på avtalad leveranstid och plats med avdrag för frakt och försäkring.²¹⁹ I vissa situationer kan det emellertid vara lämpligare att utgå från godsets försäljningsvärde, dvs. det pris som lastägaren skulle kunna ha fått vid en försäljning av det (nu visserligen förlorade) godset. Saknas det en marknad för godset, kan värdet ansättas skönsmässigt på så sätt beskrivet i kap. 4.4.4 ovan.

Ersättning efter återanskaffningskostnaden blir vanligen högre än om försäljningsvärdet läggs till grund, bl.a. eftersom ett köp oftast sker i ett senare distributionsled än en försäljning och mellanhanden skall ha sitt.²²⁰ När det gäller begagnad egendom, t.ex. möbler, kläder och bilar, är skillnaden många gånger betydande. Ovan nämnda huvudregel stämmer därför bra överens med den generella uppfattningen inom skadeståndsrätten, att den för den skadelidande mest förmånliga metoden bör ha företräde.²²¹ Valet mellan återanskaffningskostnad och försäljningsvärde kan i många fall ske genom en bedömning av det syfte lastägaren hade för godset.²²² Om syftet t.ex. är att använda godset i egen näringsverksamhet bör skadeståndet beräknas efter återanskaffningskostnaden. Är syftet att sälja godset vidare i oförändrat skick, ligger försäljningsvärdet närmare till hands. Om en

²¹⁸ Prop. 1972:5 s. 579.

²¹⁹ Wilson, s. 335. Generellt (såväl kontraktuella som utomkontraktuella förhållanden) skall återanskaffningskostnaden användas för beräkning av ersättning vid totalskada. Se t.ex. Rodhe, s. 474 och Strömbäck, s. 1110 (121 p.).

²²⁰ Det kan också bero på att man vid beräkning av återanskaffningskostnaden för begagnat gods ofta måste utgå från en nyanskaffning korrigerad med en lineär avskrivning, vilket i regel innebär ett högre belopp än det begagnade godsets faktiska försäljningspris. Slutligen kan ett lägre försäljningspris hänföras till att godset är speciellt anpassat till den skadelidandes behov och är därför inte lika mycket värt vid en försäljning till någon annan. Jfr Rodhe, s. 474.

²²¹ Strömbäck, s. 1110 (121 p.).

²²² Rodhe, s. 474.

bedömning av lastägarens syfte inte är möjlig, är det huvudregeln som gäller. Tanken bakom huvudregeln att skadestandsberäkningen skall ske med återanskaffningskostnaden som grund, är att transportavtalets syfte bäst uppfylls på detta sätt.²²³ Finns det en marknad betyder det generellt sett att lastägaren kan gå ut och göra ett täckningsköp. Ersätts lastägaren för sina kostnader i samband med detta, kan han fritt disponera över godset på bestämmelseorten, vilket är det enda intresse som är gemensamt för alla lastägare²²⁴ och huvudsyftet med transportavtalet. Ges lastägaren möjlighet att göra ett täckningsköp,²²⁵ innebär det följaktligen att han inte behöver nöja sig med försäljningsvärdet. När återanskaffningskostnaden läggs till grund för skadestandsberäkningen är det emellertid inte bara ett minimum, utan också ett maximum för ersättningen. Ytterligare skada, t.ex. ett särskilt gynnsamt vidareförsäljningskontrakt som gått om intet, ersätts alltså inte.²²⁶

Lastägarens utlägg för ett täckningsköp räknas som en direkt skada²²⁷ och skall ersättas upp till normalintresset.²²⁸ Överstiger kostnaden för täckningsköpet detta belopp, behöver transportören således inte ersätta lastägaren för mellanskillnaden. Normalintresset anses omfatta försvarliga kostnader i samband med täckningsköpet.²²⁹ Ett försvarligt täckningsköp måste vidtas med omsorg och inom skälig tid.²³⁰ Dessa två krav är baserade på lastägarens skyldighet att begränsa sin skada.²³¹ T.ex. får han inte spekulera på transportörens bekostnad genom att vid stigande priser dröja med täckningsköpet, för att på så sätt erhålla ett högre skadestånd. Relevanta faktorer vid bedömningen av skälig tid är prisutvecklingen på bestämmelseorten samt lastägarens möjligheter att genomföra täckningsköpet.²³² Viss koppling kan göras till lastägarens reklamationsplikt, enligt vilken skriftlig underrättelse om skadan skall lämnas i samband med utlämnandet eller, om förlusten alternativt skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, senast tre dagar därefter.²³³ Ett täckningsköp måste således ordnas med tämligen omgående. För att kravet på omsorg skall anses uppfyllt, används faktorer som pris, kvalitet, möjliga

²²³ Wilson, s. 338.

²²⁴ Selvig, Erstatningsberegningen s. 25.

²²⁵ Denna möjlighet följer inte uttryckligen av SjöL:s formulering, men det råder ingen tvekan om att den skadelidande alltid har rätt att företa ett täckningsköp. Överhuvudtaget finns det ringa lagstöd för en sådan princip, beroende på att lagarna sällan innehåller bestämmelser om skadestandsberäkning. Se Hellner, SpA II 2 häftet s. 214.

²²⁶ Mer om detta i avsnittet om indirekta skador. Se kap. 5.4 nedan.

²²⁷ Bergström, Håstad, Lindblom & Rylander, s. 155.

²²⁸ Normalintresset innebär det värde oskadat (icke förlorat) gods har på bestämmelseorten vid den relevanta tidpunkten. Se kap. 2.3.2 ovan.

²²⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 25.

²³⁰ Formuleringen kommer från 68 § KöpL, men dessa krav gäller dock säkerligen även vid andra avtal än köp. Se Hellner, SpA II 2 häftet s. 214. Jfr Rodhe, s. 500.

²³¹ Herre, s. 491.

²³² Herre, s. 492.

²³³ 13 kap. 38 § 1 st. SjöL. Försummad reklamation medför dock inte att talerätten går förlorad, men har betydelse i bevishänseende (jfr Grönfors, Inledning s. 82). Efter tidsfristens utgång anses godset *in dubio* utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet.

inköpskanaler samt den tid som står till buds.²³⁴ Har inget täckningsköp skett trots att det finns en marknad för godset, kan domstolen göra en abstrakt skadeståndsberäkning med godsets återanskaffningskostnad som grund. Någon skyldighet för lastägaren att använda det skadestånd han får till att efteråt skaffa ersättningsgodset finns inte, utan han kan om han vill välja att spendera pengarna på något annat.²³⁵ Om lastägaren ersätts av sitt försäkringsbolag, kan emellertid sådan skyldighet följa av försäkringsvillkoren.

Frakt- och försäkringskostnaderna ligger inbakade i godsets handelsvärde på bestämmelseorten, eftersom de är en del i värdestegringen från avsändningsorten. Från täckningsköpsbeloppet (konkret eller abstrakt beräknat) skall därför göras avdrag för dessa kostnader. Annars kompenseras lastägaren för mycket; frakt och försäkring skulle han betalat även om godset inte hade gått förlorat. Har lastägaren emellertid valt att inte försäkra godset (ovanligt), skall givetvis ingen dylik kostnad heller dras av. På samma sätt skall inget avdrag göras för frakten om den har betalats i förhand,²³⁶ vilket främst förekommer vid linjesjöfart. Vanligen torde dock frakten betalas i efterhand, dvs. transportören skickar sin faktura till avsändaren efter fullgjord transport. Går godset vid t.ex. ett CIF-köp²³⁷ förlorat p.g.a. transportörens försummelse, innebär det att han bryter mot transportavtalet. Avsändaren slipper följaktligen betala frakten. Lastägaren kan emellertid indirekt genom köpeavtalet redan ha betalat avsändaren för denna kostnad. Lösningen blir då att avdrag för frakten ändå görs och att lastägaren, för att slippa betala dubbel frakt, får kräva tillbaka fraktkostnaden från avsändaren. Storleken på transportörens skadestånd skall inte styras av det underliggande köpeavtalet, som han saknar möjlighet att påverka.

Det kan vara svårt för en lastägare att från ett annat håll få tag på ersättningsgodset i precis samma kondition som det förlorade. Ofta får han kanske köpa nytt gods, även om det förlorade godset var begagnat. Som nämnts ovan,²³⁸ gör man i en sådan situation avdrag från kostnaden för återanskaffning av ny egendom för ålder och bruk, eventuellt också för nedsatt användbarhet eller annan omständighet, även om dessa avdrag egentligen ligger i begreppet handelsvärde. Godsets handelsvärde påverkas ju om godset är gammalt, brukat eller om det har nedsatt användbarhet. Avdrag från skadeståndsbeloppet skall även göras för eventuella sparade omkostnader som skadan inneburit.²³⁹ Tull kan vara ett exempel på en

²³⁴ Herre, s. 496.

²³⁵ Hellner, Skadeståndsrätt s. 309.

²³⁶ *Rodocanachi v. Milburn* [1886] 18 Q.B.D. 67.

²³⁷ Säljaren (avsändaren) står för större delen av fraktkostnaden (fram till lossningshamnen) och köparen (mottagaren, lastägaren) står för större delen av risken (från hamnorten hos säljaren och framåt).

²³⁸ Kap. 4.4.3.

²³⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 35. Jfr kap. 5.5 nedan om *compensatio lucri cum damno*.

sparad omkostnad. Vid totalförlust av godset finns det ju inte längre någon vara att förtulla.

Det kan vara olämpligt att beräkna skadeståndet efter återanskaffningskostnaden, om det innebär att lastägaren får ersättning för mer än sin verkliga skada.²⁴⁰ Framför allt gäller det fall då godset är vanligt förekommande handelsvaror avsedda att vidareförsäljas. I sådana fall är lastägarens verkliga förlust normalt lika med hans uteblivna förtjänst, genom att han inte kunnat sälja godset vidare. Ofta är intresset i godset rent ekonomiskt, vilket kan medföra att lastägaren egentligen inte har något skäl att skaffa ersättningsgods från ett annat håll. Då kan en beräkning efter godsets försäljningsvärde vara att föredra.²⁴¹ Saknas det en marknad på bestämmelseorten, får skadeståndsberäkningen i stället ske skönsmässigt genom att ansätta ett tänkt värde.²⁴²

5.3 Partiell skada

Begreppet partiell skada omfattar både skadat och delvis förlorat gods. Det kan jämföras med hur man i köprätten vid fel i vara skiljer mellan kvalitets- och kvantitetsavvikelser från vad som avtalats.²⁴³ Även om avvikelserna skulle vara väldigt stora, saknar lastägaren rätt att vägra ta emot partiellt skadat gods för att i stället kräva ersättning för totalskada. Det beror på att han är den som har bäst möjlighet att sälja godset.²⁴⁴

Vid partiell skada på godset förekommer också olika metoder att beräkna ersättningen. I princip kan domstolen välja mellan att medge ersättning för reparationskostnad med möjlighet till tillägg för värdeminskning, eller för skillnaden mellan handelsvärdet för oskadat gods (dvs. godsets värde före skadan) och det handelsvärde det levererade godset faktiskt har (restvärdet).²⁴⁵ Selma Thordén-fallet är ett exempel på tillämpning av den senare metoden.²⁴⁶

Utgångspunkten är att lastägarens skada är lika med godsets värdeminskning, beräknad på bestämmelseorten vid den relevanta tidpunkten.²⁴⁷ Skadeståndet anses därför vanligen motsvara skillnaden mellan handelsvärdena för oskadat respektive skadat gods.²⁴⁸ Handelsvärdet

²⁴⁰ Generellt accepteras inte detta i svensk rätt. Se kap. 5.5 nedan.

²⁴¹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 26.

²⁴² Jfr kap. 4.4.4 ovan.

²⁴³ Jfr Herre, s. 145.

²⁴⁴ Se t.ex. ND 1988.131.

²⁴⁵ Selvig, Erstatningsberegningen s. 22. För skadeståndsrätten i allmänhet, jfr även t.ex. Rodhe, s. 473, Hellner, Skadeståndsrätt s. 309-310 och Strömbäck, s. 1110 (121 p.). Ledande icke transporträttsliga rättsfall är NJA 1958 s. 21 (reparationskostnaden) och NJA 1971 s. 126 (återanskaffningskostnaden med avdrag för restvärdet).

²⁴⁶ Se kap. 2.4 ovan.

²⁴⁷ Wilson, s. 336 och Selvig, Erstatningsberegningen s. 36.

²⁴⁸ *The Welsh Endeavour* [1984] 1 Lloyd's Rep. 400.

för oskadat gods kan beräknas efter återanskaffningskostnaden eller försäljningsvärdet, eller uppskattas skönsmässigt. Här gäller samma regler som vid totalskada och således är det vanligen återanskaffningskostnaden som bör läggas till grund. Det skadade godsets restvärde bör dock alltid beräknas efter dess försäljningsvärde i skadat skick.²⁴⁹ Säljer lastägaren det skadade godset, godtas normalt det faktiska försäljningspriset som tillräckligt bevis för restvärdet. Det sätt på vilket försäljningen sker spelar principiellt ingen roll, men kan påverka bevisningen. T.ex. kan lastägaren åläggas en mera omfattande bevisbörda för att visa att godset inte kunde säljas till ett högre pris, om försäljningen skett på ett ovanligt sätt, på konstiga villkor, eller på en annan ort än bestämmelseorten.²⁵⁰ I det senare fallet kan lastägaren krävas visa att försäljning inte var möjlig på bestämmelseorten. Sker ingen försäljning,²⁵¹ eller marknad saknas, kan restvärdet uppskattas skönsmässigt, precis som värdet för oskadat gods kan. Man kan tänka sig att det under atypiska marknadsförhållanden ligger närmare till hands att lägga reparationskostnaden till grund för skadeståndet. I frånvaron av en marknad, kan det dock vara ekonomiskt oförsvarbart eller svårt att genomföra en reparation, p.g.a. att det kan finnas brist på reparatörer som kan åta sig uppgiften.²⁵²

När lastägaren tar emot skadat gods, som han ändå förväntas sälja, uppstår det ofta för honom nya kostnader. Normalt utesluter SjöL 13:29 ersättning för indirekt skada, men särskilda skador uppkomna i samband med skada på godset är undantagna från regelns tillämplighet.²⁵³ Det rör sig om skador som ligger på gränsen mellan det direkta och det indirekta området, t.ex. extra utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader vid utsortering av skadat gods eller besiktningkostnader. Sådana skador är visserligen anspråk från utomstående (som ofta räknas till de indirekta skadorna), men anses ligga tillräckligt nära själva sakskadorna för att de skall vara avdragsgilla från restvärdet. En förutsättning är dock att de ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser,²⁵⁴ dvs. uppfyller adekvanskravet. Andra försvarliga utgifter i samband med försäljningen av det skadade godset skall också dras från restvärdet. Det är följaktligen endast nettoestvärdet, som sedermera skall dras ifrån handelsvärdet av oskadat gods.²⁵⁵

Skillnaden mellan handelsvärdet för oskadat gods och restvärdet utgör normalt ett maximum för lastägarens ersättningskrav.²⁵⁶ Har lastägaren låtit reparera sitt skadade gods, och reparationskostnaden överstiger skillnaden mellan handelsvärdena för nytt och skadat gods, kan lastägaren således i

²⁴⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 37.

²⁵⁰ Selvig, Erstatningsberegningen s. 37.

²⁵¹ Det kan föreligga en skyldighet att sälja, p.g.a. lastägarens plikt att begränsa sin skada.

²⁵² Egen slutsats.

²⁵³ Prop. 1993/94:195 s. 241.

²⁵⁴ Prop. 1993/94:195 s. 242. Jfr även Selvig Erstatningsberegningen s. 39.

²⁵⁵ Selvig, Erstatningsberegningen s. 38.

²⁵⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 36.

regel inte tillerkännas det högre beloppet.²⁵⁷ Reparationskostnader är således ersättningsgilla endast i den mån de understiger det belopp den värdeökning reparationen medför innebär. Lastägaren kan emellertid likväl vara berättigad att få ersättning på grundval av reparation, om det föreligger särskilda omständigheter för detta. Exempel på sådana omständigheter kan vara att lastägaren genom reparation försöker begränsa sin skada, eller om reparation är nödvändig för att godset skall uppfylla näringslagstiftningen på bestämmelseorten.²⁵⁸ Det spelar inte någon roll om det i efterhand visar sig att det trots allt hade varit billigare att köpa nytt gods; dock kan ersättningen aldrig överstiga vad en totalskada skulle medföra.

Skillnaden i värde mellan nytt och skadat gods utgör vanligen också ett ersättningsminimum. Det utesluter emellertid inte, att man i särskilda situationer kan justera beloppet nedåt, t.ex. om reparationskostnaden är väsentligt lägre.²⁵⁹ Lastägaren borde ha undersökt möjligheterna till reparation mer noggrant och har följaktligen brustit i den omsorgsplikt han har att försöka begränsa skadan. Ett lägre skadestånd kan även bli fallet om den skadade delen av lasten medför en orimligt stor värdeminskning av godsets totala kvantitet.²⁶⁰ Man kan tänka sig att en domstol kan ta hänsyn till det i en skönsmässig bedömning av godsets värde.²⁶¹ Frågan är om det är rätt att göra så, när det mera liknar en slags jämkning. Någon jämningsregel finns emellertid inte i SjöL 13 kap., utan man får falla tillbaka på t.ex. 6 kap. 2 § SkL som allmän rättsprincip. Dylik jämkning är sällan åberopbar i kontraktsförhållanden,²⁶² men kan undantagsvis komma i fråga, om skadeståndet skulle vara oskäligt betungande med hänsyn till transportörens ekonomiska förhållanden. En grundläggande förutsättning torde vara att transportören saknar ansvarsförsäkring. I 70 § 2 st. KöpL finns också en jämningsregel, som grundas på den skadeståndsskyldiges möjligheter att förutse och hindra skadans uppkomst samt omständigheterna i övrigt. Huruvida denna bestämmelse skulle gå att använda i ett sjörättsligt fall, där en skadad del av lasten har medfört en orimligt stor värdeminskning, låter jag vara osagt. En viss möjlighet torde finnas om skadan delvis beror på lastägaren, utan att ändå regeln om skadelidandes skyldighet att begränsa sin skada är tillämplig, t.ex. om lastägaren begärt mycket snabb leverans utan att tala om för transportören att viss del av godset hade särskild betydelse.²⁶³

²⁵⁷ Jfr NJA 1971 s. 126. Efter en sammanstötning mellan två personbilar, ville ägaren av den ena personbilen ha ersättning för reparationskostnaden ur den andres trafikförsäkring. Det hade emellertid blivit mycket billigare, om den skadelidande i stället för att reparera sin bil, hade anskaffat en likvärdig bil. Sådana omständigheter förelåg inte, att den skadelidande likväl skulle vara berättigad till ersättning på grundval av reparationskostnaden. Därför beräknades skadeståndet efter återanskaffningskostnaden.

²⁵⁸ Selvig, Erstatningsberegningen s. 38.

²⁵⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 36.

²⁶⁰ Selvig, Erstatningsberegningen s. 36.

²⁶¹ Det gjordes t.ex. i ND 1948.481.

²⁶² Hellner, SpA II 2 häftet s. 220.

²⁶³ Här finns en koppling till regeln om medverkan i 6 kap. 1 § 2 st. SkL. Rekvisiten enligt medverkansregeln har starka likheter med culparegelns och omfattar följaktligen krav på

En reparation förutsätter att lastägaren behåller det skadade godset.²⁶⁴ Det rör sig oftast om mindre skador, eftersom ju större skadan är, desto troligare är det att det skulle bli billigare att anskaffa nytt gods. En beräkning som grundas på skillnaden mellan värdet på oskadat gods och restvärdet, kan ofta innebära att den skadelidande lastägaren blir mindre nöjd, eftersom han av olika skäl kan vilja behålla sitt gods och få det reparerat. För den skadeståndsskyldige transportören kan det dock vara fördelaktigare, om reparationskostnaderna är så stora att det inte lönar sig att genomföra reparationen. Av hänsyn till den allmänna rättsgrundsatsen att den skadelidande skall försöka begränsa sin skada, är rättspraxis i allmänhet att domstolen låter den metod få företräde, som leder till ett klart lägre ersättningsbelopp.²⁶⁵

Ibland är skadestånd beräknat på reparationskostnaden uteslutet, t.ex. om det inte går att reparera godset överhuvudtaget. Så var fallet i ND 1988.131, där det rörde sig om en last gödsel som delvis vattenskadats. Ersättning för reparationskostnaden är lämplig när transporten gäller vanligt begagnat lösöre, eller föremål som vanligen inte omsätts på bestämmelseorten.²⁶⁶ Något strikt krav på avsaknad av marknad finns emellertid inte, utan det kan även röra sig om gods av tämligen ordinär beskaffenhet, men som endast kan återanskaffas genom specialtillverkning till ett högt pris.²⁶⁷

Reparation av godset medför ofta en bestående värdeminskning, dvs. det reparerade godset får ett lägre värde än handelsvärdet för oskadat gods.²⁶⁸ En bestående värdeminskning kan till sin karaktär vara antingen *teknisk* och/eller *merkantil*. Med teknisk värdeminskning menas att godset inte är lika brukbart som tidigare. Det råder ingen tvekan om att ersättning skall utgå i sådana fall. Merkantil värdeminskning innebär att godset har samma bruksvärde som förr, men att försäljningsvärdet har minskat. Huruvida ersättning skall beviljas i ett sådant fall är mer omstritt, men utgångspunkten torde vara att det skall göra det.²⁶⁹

5.4 Indirekt skada

Med indirekt skada (som ofta kallas för följskada eller konsekvensskada) förstås skada utöver själva sakskadans värde. Närmast torde man avse

kausaltitet, adekvans, uppkommen skada m.m. (se Grönfors, Skadelidandes medverkan s. 32-33). Huruvida jämkning kan ske också när den skadelidande *utan vållande* medverkat till skadan är osäkert, men bör kunna godtas om han skulle ha haft strikt ansvar för skada tillfogad annan i sammanhanget (Strömbäck, s. 1110 (134 p.)).

²⁶⁴ Hellner, Skadeståndsrätt s. 310.

²⁶⁵ Hellner, Skadeståndsrätt s. 310.

²⁶⁶ Selvig, Erstatningsberegningen s. 36.

²⁶⁷ Hellner, Skadeståndsrätt s. 311.

²⁶⁸ Ersättning för kvarstående värdeminskning utgår vad gäller utomobligatoriska förhållanden enligt 5 kap. 7 § 1 p. SkL.

²⁶⁹ Hellner, Skadeståndsrätt s. 310.

utebliven handelsvinst och avbräck i rörelse.²⁷⁰ För en närmare definition, kan den allmänna skadeståndsrätten vara vägledande. 5 kap. 7 § SkL skiljer mellan ”annan kostnad till följd av skadan”²⁷¹ och ”inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet”.²⁷² En typisk kostnad till följd av skadan är s.k. stilleståndsersättning.²⁷³ En inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet kan t.ex. vara förlorad arbetsförtjänst under den tid den skadelidande står utan den skadade egendomen, dvs. innan den hunnit repareras eller återanskaffas.²⁷⁴ En förutsättning är att den skadade egendomen haft betydelse i näringsverksamheten.²⁷⁵ Vad som utgör en indirekt skada framgår även av KöpL.²⁷⁶ Uppräkningen av indirekta förluster²⁷⁷ i 67 § 2 st. KöpL är avsedd att vara uttömmande och alla förluster som inte nämns där, är att anse som direkta.²⁷⁸ Uppräknade förluster är ”förlust till följd av minskning eller bortfall av produktion eller omsättning,²⁷⁹ annan förlust till följd av att varan inte kan utnyttjas på avsett sätt,²⁸⁰ utebliven vinst till följd av att ett avtal med tredje man har fallit bort eller inte har blivit riktigt uppfyllt,²⁸¹ samt annan liknande förlust, om den har varit svår att förutse.”²⁸²

Sammanfattningsvis kan man säga att en indirekt skada uppkommer till följd av en direkt skada, dvs. först vid ett senare tillfälle än skadeögonblicket. En indirekt skada kan uppstå för lastägaren t.ex. om han p.g.a. godsskadan förhindras att uppfylla ett gynnsamt vidareförsäljningskontrakt, vid ett täckningsköp tvingas betala ett högre pris än varans handelsvärde, betalar en reparationskostnad som överstiger varans handelsvärde, eller tvingas till stillestånd i sin fabrik.²⁸³ Med direkt skada förstås den ekonomiska förlust som orsakas omedelbart²⁸⁴ i skadeögonblicket, t.ex. rena utlägg förorsakade av kontraktsbrott eller ökad kostnad för täckningsköp.²⁸⁵ Både SkL och KöpL har som utgångspunkt att all skada, även indirekt, skall ersättas, om alla relevanta ansvarsförutsättningar är uppfyllda. Avsikten är att även SjöL 13:29 skall ersätta all ekonomisk förlust,²⁸⁶ men i praktiken kan det se annorlunda ut.

²⁷⁰ Rodhe, s. 487.

²⁷¹ 5 kap. 7 § 2 p. SkL.

²⁷² 5 kap. 7 § 3 p. SkL.

²⁷³ Strömbäck, s. 1110 (122 p.).

²⁷⁴ Heller, Skadeståndsrätt s. 313.

²⁷⁵ Strömbäck, s. 1110 (123 p.).

²⁷⁶ Det bör dock påpekas att eftersom distinktionen mellan direkt och indirekt förlust endast förekommer i KöpL, bör den användas med försiktighet i andra sammanhang än köp. Jfr Hellner, SpA II, 2 häftet s. 212.

²⁷⁷ KöpL använder sig av benämningen förlust i stället för skada.

²⁷⁸ Herre, s. 421.

²⁷⁹ 67 § 2 st. 1 p. KöpL.

²⁸⁰ 67 § 2 st. 2 p. KöpL.

²⁸¹ 67 § 2 st. 3 p. KöpL.

²⁸² 67 § 2 st. 4 p. KöpL.

²⁸³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 41.

²⁸⁴ Eller i skadeförloppet inledande skede. Se Rodhe, s. 470.

²⁸⁵ Bergström, Håstad, Lindblom & Rylander, s. 155.

²⁸⁶ Jfr kap. 2.4 ovan.

Ovan har anförts att principen om normalersättning innebär att indirekt skada inte ersätts.²⁸⁷ Lastägarens möjlighet till ersättning är vanligen begränsad till att bara omfatta själva godsskadan, och skadevärderingen skall ske efter objektiva grunder utan hänsyn till skador av subjektiv art.²⁸⁸ Lastägaren skall således kompenseras enbart för sakskadans normalintresse. Det är här den egentliga skillnaden ligger mellan SjöL:s regler och vanliga regler, dvs. mellan principen om normalersättning och principen om full ersättning. Det är emellertid osäkert om SjöL 13:29 verkligen skär av *alla* indirekta skador, eller om det bara är en presumtionsregel. Denna osäkerhet beror inte minst på att formuleringen av SjöL:s beräkningsparagraf av skadestånd vid sakskada har ändrats några gånger under årens lopp. Domstolarnas bedömning huruvida indirekt skada överhuvudtaget kan, och i så fall i vilken utsträckning, omfattas av densamma, har också varierat. Det nuvarande rättsläget förklaras enklast genom att börja med en kort historisk återblick.

I den gamla SjöL,²⁸⁹ återfanns beräkningsreglerna i 120 §. Från 120 § hänvisades till 118 §, som behandlade transportörens²⁹⁰ ansvar för sakskada. Beräkningsreglerna i 120 § var följaktligen tillämpliga på skadestånd enligt 118 §. Möjligheterna till ersättning för indirekt skada ansågs vara små, men i särskilda fall präglade av atypiska marknadsförhållanden, kunde emellertid viss ersättning utöver vad som direkt följde av själva sakskadan godkännas. Genom en lagändring 1973,²⁹¹ ökade dock osäkerheten. Ändringen innebar att transportörens ansvar enligt 118 § utökades till att också omfatta *försenat* gods. Även rena dröjsmålsskador föll nu inom transportörens tvingande ansvar.²⁹² Eftersom en dröjsmålsskada ofta är ett typiskt exempel på en indirekt skada,²⁹³ ansågs från många håll beräkningsregeln härmed vara avsevärt uppmjukad.²⁹⁴ Det hävdades att eftersom 120 § var tillämplig på skadestånd enligt 118 §, vars tillämpningsområde nu uttryckligen omfattade även dröjsmålsskador, förelåg inget hinder mot att ersätta indirekt skada av dröjsmålskaraktär. Först gjorde detta synsätt sig gällande i

²⁸⁷ Se t.ex. kap. 2.1.2 ovan.

²⁸⁸ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

²⁸⁹ SFS 1891:35 s.1.

²⁹⁰ På den tiden använde man dock benämningen bortfraktare.

²⁹¹ SFS 1973:1202.

²⁹² En ren dröjsmålsskada är de fall där dröjsmålet direkt förorsakar andra former av skadliga effekter än fysisk skada på det transporterade godset. Se Grönfors, Tidsfaktorn s. 30. Tidigare omfattades av 118 § enbart sådan skada av försening som ger upphov till sakskada på godset.

²⁹³ Många sakskadorna följs av en dröjsmålsskada, eftersom mottagaren inte kan använda godset som planerat. T.ex. klarar han kanske inte av att uppfylla ett redan ingånget vidareförsäljningskontrakt.

²⁹⁴ Grönfors intog dock en försiktigare ställning och framhöll att ”när 120 § tillämpas på rena dröjsmålsskador lär man i praktiken vid utdömning knappast börja med att fastställa godsets värde på bestämmelseorten när det borde ha lossats utan gå direkt på en uträkning av gränsen för den summamässiga ansvarsbegränsningen – detta trots den generella avfattningen av de inledande orden i paragrafen.” (Godsbefordran s. 168).

skiljedomspraxis,²⁹⁵ sedan även i ett omstritt rättsfall från Norges Høyesterett.²⁹⁶ Frågan där gällde huruvida ett fiskeföretag skulle få ersättning för den fångst man hade gått miste om på grund av en leverans av förorenad olja. Oljan hade förstört maskineriet på två av företagets fiskefartyg, som tvingades avbryta fisket. Det rådde enligt den norska domstolen ingen tvekan om att reparationskostnaden för maskineriet var ersättningsgill; denna sakskada täcktes av 120 §.²⁹⁷ Dock hade sakskadan även omöjliggjort fortsatt fiske. Det rörde sig således om utebliven vinst, en indirekt skada, som enligt principen om normalersättning inte skall ersättas. Domstolen fann emellertid, med hänsyn till lagändringen 1973, att det inte förelåg något hinder för att skadeståndet även skulle omfatta den indirekta skadan. Fallet hade dock en prägel av försiktighet, i det att domstolen inte avsåg att skapa en allmänt gällande regel.²⁹⁸ 1994 kom så den nya SjöL.²⁹⁹ Omfattande ändringar gjordes, inte bara materiellt sett, utan också vad gällde paragrafindelningen. Beräkningsregeln placerades i 13 kap. 29 § och blev nu uttryckligen tillämplig enbart på skadestånd vid sakskada. Lite kryptiskt framförde förarbetena dock, att någon ändring i sak inte åsyftades.³⁰⁰

Min egen analys är att man 1973 gjorde ett misstag när man lät den dåvarande 120 § omfatta även försenat gods. Ett misstag som rättades till 1994. Det råder ingen tvekan om att 120 § skrevs med sakskador på godset i sikte,³⁰¹ och jag tror inte att det 1973 var meningen att ge möjlighet till ersättning för t.ex. utebliven vinst i ett fall som det norska ovan. Eller, om det var meningen, insåg man 1994 att det var olämpligt att göra så. Oavsett vilket, stöds uppfattningen att indirekt skada av detta slag aldrig har varit ersättningsgill av uttalandet att någon ändring i sak inte åsyftades i samband med den nya SjöL. Enligt min åsikt, tyder det uttalandet på att meningen aldrig var att ersättning för indirekt skada skulle ges, eftersom sådan ersättning inte ges idag. Dvs., om indirekta skador aldrig omfattades, behövdes heller ingen ändring i sak. Man kan vända på resonemanget genom att hypotetiskt anta att 120 § faktiskt var tänkt att omfatta även dröjsmålsskador. Bedömningen Norges Høyesterett gjorde i ND 1987.160 skulle då vara korrekt. SjöL 13:29 är inte tillämplig på dröjsmålsskada – en klar avvikelse från hypotesens antagande. Hade hypotesen varit sann hade uttalandet i förarbetena därför varit fullkomligt oförståeligt. Med facit i hand

²⁹⁵ Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 291.

²⁹⁶ ND 1987.160.

²⁹⁷ Självklart är det emellertid inte; även reparationskostnaden utgör en följdskada. I min mening borde den inte vara ersättningsgill. Huruvida reparationskostnaden skulle omfattas av skadeståndet var dock sekundär i målet, varför jag i det följande lämnar frågan därhän.

²⁹⁸ ND 1987.160 (s. 167): ”Det er i denne sak ikke påkrevet å ta stilling til om dette gjelder i sin allminnelighet.”

²⁹⁹ SFS 1994:1009.

³⁰⁰ Prop. 1993/94:195 s. 241.

³⁰¹ Grönfors, Godsbefordran s. 168.

tycker jag därför att det är uppenbart att fallet ND 1987.160 bedömdes felaktigt.³⁰²

Slutsatsen är att man sedan 1994 driver en hårdare linje när det gäller de indirekta skadorna. Det förefaller lämpligt att göra så, inte minst med tanke på att man har ett liknande synsätt i närliggande betydelsefulla sjöfartsländer som England och Tyskland. Där tillämpas principen om normalersättning mer eller mindre strikt, dvs. den är avgörande för skadeståndets omfattning inte bara när lastägarens verkliga skada överstiger normalintresset, utan också när det råder tvivel om hur stor skadan är, såväl som när det kan fastställas att lastägarens skada är mindre.³⁰³ I sammanhanget är detta en ”äkta” normalersättningsregel. Riktigt så kategorisk anses emellertid inte SjöL vara. Rättsläget i de nordiska länderna torde numera likna det innan 1973, dvs. utrymmet att ersätta en indirekt skada är litet, men det finns där.

Till att börja med ligger särskilda indirekta skador som härrör från utlämnande, sortering eller besiktning av skadat gods utanför SjöL 13:29:s tillämplighet.³⁰⁴ De ersätts i stället enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Det innebär att kompensation för dylika skador inte skärs bort av principen om normalersättning, utan skall ges om adekvanskravet uppfylls.³⁰⁵

Föremål för mer ingående diskussion är dock de fall då en indirekt skada, som hade ersatts om vanliga skadeståndsregler hade använts, inte ersätts enligt SjöL 13:29. I motiven till den gamla SjöL:s 120 §, framhölls visserligen att paragrafen var i överensstämmelse med vanliga skadeståndsregler, men det synsättet har inte visat sig hållbart. Att adekvansbedömningen inom ramen för allmänna skadevärderingsregler avskär åtminstone vissa indirekta skador är klart.³⁰⁶ Avvikelse från principen om normalersättning uppstår när adekvansen *inte* skär av de indirekta skadorna. T.ex. kan en skada inte anses inadekvat, om det saknas en marknad för godset på bestämmelseorten och skadan uppstår p.g.a.

³⁰² Här måste jag anmärka på något som Falkanger, Bull & Rosenberg Overby hävdar på s. 292. Det hänvisas till ND 1987.160 och slutsatsen är att ”Den yderligere udvidelse (man åsnyttar här den uteblivna vinsten) som Høyesterett her godtog må opfattes som en forsigtig tiltrædelse af voldgiftspraksis (=skiljedomspraxis), men med en markering af, at skadelidte må tage skridt til at begrænse skaden (hvilket ikke var muligt i det konkrete tilfælde).” Eftersom det sagda får avsluta ett kort avsnitt om normalersättningsregeln och ingenting tyder på annat, drar jag slutsatsen att författarna anser att ett dylikt resonemang skulle vara möjligt även idag (boken är från 2001, dvs. långt efter den nya SjöL:s tillkomst). Min anmärkning är, att eftersom domstolens resonemang i sin helhet byggde på att 120 § omfattade även dröjsmålsskador (jfr ND 1987.160, s. 167), skulle ett sådant domslut i min mening inte kunna rättfärdigas idag, eftersom SjöL 13:29 uttryckligen endast är tillämplig på saksador. Uttalandena i både norska och svenska förarbeten att SjöL 13:29 är i överensstämmelse med den tidigare 120 § är förvirrande och kan endast förklaras med att domslutet i ND 1987.160 var felaktigt.

³⁰³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 17.

³⁰⁴ Prop. 1993/94:195 s. 241

³⁰⁵ Jfr kap. 5.3 ovan.

³⁰⁶ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

svårigheter för lastägaren att hitta ersättningsgods.³⁰⁷ Det ovan diskuterade ND 1987.160 är ytterligare ett exempel på indirekt skada som uppfyller adekvanskravet, men som skulle ha uteslutits av en normalersättningsregel.³⁰⁸

En av skadestånds- och obligationsrättens hörnstenar är att den skadelidande kan kräva ersättning för all skada som åsamkats honom. Varför är rätten till kompensation för indirekt skada borttagen när det gäller sakskador inom just sjörätten? Syftet med särskilda beräkningsregler var att undvika osäkerhet i rättstillämpningen och vinna praktiska fördelar. Därför infördes i SjöL ett ”tydligt uttryck” för hur adekvansbedömningen skulle gå till i sjöfraktsituationer. Begränsningen av skadeståndet som beräkningen enligt SjöL 13:29 utgör, ansågs alltså vid regelns tillkomst följa även av läran om adekvat kausalitet. Som ovan anförts, behöver det emellertid inte alltid vara så.

Det kan tyckas generaliserande att på förhand utesluta ersättning för indirekta skador. En adekvansbedömning är trots allt ett ganska flexibelt begrepp, som är svårt att sammanfatta i en lagregel. Lagstiftarens tanke var att indirekta skador i de här sammanhangen kan härröra från en mängd olika händelser och förhållanden, utan samband med sakskadan, som transportören saknar möjlighet att påverka.³⁰⁹ Storleken på en indirekt skada, t.ex. en ekonomisk förlust p.g.a. fabriksstillestånd, bestäms av faktorer som hur svårt det är att hitta likvärdigt gods från annat håll, priset på lastägarens färdiga vara, m.m. De ligger oftast helt utanför transportörens kontroll och står inte i samband med den vårdslöshet med vilken transportören orsakat sakskadan. Ytterligare en anledning till att indirekt skada inte skall ersättas, är att lastägaren i de flesta fall kan undvika sådan skada genom att skyndsamt företa ett täckningsköp.³¹⁰ Det är ett uttryck för den plikt den skadelidande anses ha att begränsa sin skada.

Eftersom en adekvansbedömning i de allra flesta fall ansågs stämma överens med principen om normalersättning, gick det bra att sätta den ur spel. Om så inte var fallet i några enstaka situationer, var lagen, trots denna orättvisa för den aktuella lastägaren, motiverad med hänsyn till den praktiska vinst som lagen medförde.

I fall när adekvanskravet skulle medge ersättning utöver normalintresset, dvs. när en indirekt skada anses vara en adekvat följd av sakskadan, uppstår dock alltid frågan om lastägaren inte skall få ersättning fullt ut. Fortfarande är det således osäkert om SjöL 13:29 skär av alla indirekta skador.³¹¹ En strikt tolkning av principen om normalersättning, som tillämpas t.ex. i England, skulle inte tillåta det. I nordisk rätt torde det finnas ett visst

³⁰⁷ Selvig, Erstatningsberegningen s. 43.

³⁰⁸ Och borde ha uteslutits, i min mening.

³⁰⁹ Selvig, Erstatningsberegningen s. 15.

³¹⁰ Selvig, Erstatningsberegningen s. 41.

³¹¹ Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 291.

utrymme för ersättning för indirekt skada när det saknas en marknad för godset på bestämmelseorten, eller när marknaden är väldigt liten.³¹² I sådana fall kan det vara omöjligt, eller i varje fall innebära stora svårigheter, för lastägaren att skaffa ersättningsgods. Eftersom ett hastigt täckningsköp ofta innebär att indirekt skada undviks, medför avsaknaden av en marknad att lastägaren inte kan begränsa sin skada på samma sätt som under normala marknadsförhållanden. En reparationskostnad som är högre än godsets handelsvärde på bestämmelseorten bör i ett dylikt fall kunna kompenseras för.³¹³ Domstolarna lägger således stor vikt vid inte bara den skadelidandes skyldighet, utan också möjlighet, att begränsa skadan.³¹⁴ I övrigt torde dock en lastägare svårligen kunna göra gällande ett ersättningskrav för indirekt skada, även om skadan i fråga skulle uppfylla det allmänna adekvanskravet. Ersättning för utebliven vinst³¹⁵ torde sedan den nya SjöL:s ikraftträdande 1994 inte längre kunna ges.³¹⁶ Det förefaller emellertid riktigare att inte heller vid frånvaro av en marknad godkänna ersättning för indirekt skada.³¹⁷ Incitamentet för en lastägare att begränsa sin skada torde vara än större, om principen om normalersättning var helt undantagslös. Vidare torde lastägaren vara medveten om att godset är av ovanligt slag och kan vara svårt att återanskaffa. Känner han till risken, kan han eliminera den genom att teckna en mera omfattande varuförsäkring.³¹⁸

Angående de fall lastägaren p.g.a. godsskadan inte kan uppfylla ett särskilt gynnsamt vidareförsäljningskontrakt, kan följande tilläggas: Enligt vanliga skadeståndsregler ges ersättning för försäljningsvärde (när detta är högre än återanskaffningsvärdet) om det är sannolikt att ägaren kunnat sälja varan till det angivna priset, samt om återanskaffning utan särskild kostnad eller tidsspillan inte kunnat göras.³¹⁹ På liknande sätt ges ersättning för utebliven vinst enligt KöpL endast om köparen inte kunnat göra ett täckningsköp eller om han haft grundad anledning att inte göra ett sådant.³²⁰ Samma principer går att applicera på transportsituationen, men det torde prövas än hårdare om återanskaffning inte kunnat göras. Som ovan nämnt, är det troligen endast i avsaknad av marknad som beräkningen eventuellt kan ske efter beloppet i vidareförsäljningskontraktet. Frågan är emellertid återigen, varför undantag skall göras i sådana fall. Godsets handelsvärde på bestämmelseorten kan likväl fastställas efter ett tänkt värde.³²¹ Ett sådant synsätt finns i engelsk rätt, där ett från handelsvärdet avvikande vidareförsäljningspris aldrig kan användas.³²²

³¹² Selvig, Erstatningsberegningen s. 43.

³¹³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 43.

³¹⁴ Jfr Falkanger, Bull & Rosenberg Overby, s. 292.

³¹⁵ Liknande den i ND 1987.160, se ovan.

³¹⁶ Egen slutsats.

³¹⁷ Egen åsikt.

³¹⁸ Frågan om vad som är mest lämpligt att täcka en godsskada, transportörens ansvar eller lastägarens varuförsäkring, sparar jag till kap. 6.

³¹⁹ Hellner, Skadeståndsrätt s. 311.

³²⁰ Hellner, SpA II 2 häftet s. 215.

³²¹ Se kap. 4.4.4 ovan.

³²² Wilson, s. 338.

Det är emellertid viktigt att hålla i minnet att en vanlig adekvansbedömning kan göras när dröjsmål är orsaken till sakskadans. Några särskilda beräkningsregler för dröjsmålsskador finns inte i SjöL, utan de begränsas endast av adekvanskravet. Ett typiskt exempel är om lasten gäller matvaror, eller annat tidskänsligt gods. En försening innebär ofta att lasten förstörs, dvs. en sakskada. Skadeståndet för sakskadans beräknas enligt SjöL 13:29. Emellertid har lastägaren, p.g.a. att dröjsmål är den skadegrundande händelsen, därutöver rätt att kräva ersättning inte bara för annan skada som direkt följer av dröjsmålet (t.ex. stilleståndsersättning), utan också för indirekt dröjsmålsskada som följer av sakskadans.³²³ Detta sker dock inte enligt SjöL 13:29, utan enligt reglerna om dröjsmål, som alltså ersätter skada enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. På så sätt kompletterar reglerna om dröjsmål och sakskada varandra, vilket innebär att lastägaren kan kompenseras fullt ut.³²⁴

5.5 Huruvida skadeståndet kan understiga normalintresset

Som anförts i föregående avsnitt om indirekt skada, kan lastägaren endast i undantagsfall kräva mer ersättning än motsvarande det skadade eller förlorade godsets normalintresse. Men vad händer om lastägarens verkliga skada understiger detta värde? Om det kan visas av transportören, att skadan han orsakat är mindre än värdet på bestämmelseorten, skall domstolen trots det tilldela lastägaren ersättning motsvarande det högre beloppet?

Det anses vara en generell rättsgrundsats att den skadelidande inte har krav på högre ersättning än vad som är nödvändigt för att hålla honom skadelös. Av motiven till den gamla SjöL framgår att detta synsätt också var avsett att gälla dåvarande 120 §.³²⁵ En avvikande tolkning av dagens SjöL 13:29 är inte trolig. Något annat gäller emellertid i engelsk rätt, där ett från handelsvärdet avvikande pris inte kan ligga till grund för skadeståndsberäkningen,³²⁶ oavsett om priset är högre³²⁷ eller lägre.³²⁸ Lastägarens verkliga skada är således irrelevant. Det är vid en strikt tillämpning av principen om normalersättning, som de praktiska fördelarna av densamma verkligen blir påtagliga; domstolen slipper helt diskutera frågan om hur ersättningen skall beräknas. Dessutom framstår regeln som mera rättvis om den tillämpas på ett strikt sätt, eftersom eventuella orättvisor fördelas åt bägge håll. Ersättningen kan den ena gången bli högre än den faktiska skadan, men en annan gång lägre.

³²³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 12. En förutsättning är givetvis att den indirekta skadan uppfyller adekvanskravet.

³²⁴ Jfr kap. 3.1 ovan.

³²⁵ Selvig, Erstatningsberegningen s. 18.

³²⁶ Wilson, s. 338.

³²⁷ *The Arpad* [1934] P. 189. Jfr kap. 4.4.4 ovan.

³²⁸ *Williams Bros v. Agius* [1914] A.C. 510.

Nu är det emellertid så att principen om normalersättning inte tillämpas strikt i Sverige. Det visar sig t.ex. genom att man i vissa fall använder godsets försäljningsvärde framför dess återanskaffningskostnad som grund för skadeståndsberäkningen.³²⁹ Det kommer också till uttryck i det att hänsyn kan tas till om lastägaren (i rollen som köpare) p.g.a. skadan gjort upp med säljaren om nedsättning av köpeskillingen i köpeavtalet dem emellan.³³⁰ Det kan finnas många anledningar för nedsättning av köpeskillingen, men den viktigaste torde vara att upprätthålla en affärsrelation. Har så skett, innebär det att lastägarens verkliga skada blir mindre än godsets handelsvärde. Normalt sett är dock fakturavärdet irrelevant; det spelar inte någon roll om lastägaren lyckats komma över godset till ett mycket billigt pris. Bestämmelseortens handelsvärde skall vara avgörande och handelsvinsten, oavsett hur stor, har lastägaren rätt att tillgodogöra sig.³³¹ Man brukar säga att skälig handelsvinst är 10 %, men om den i själva verket är lägre, kan handelsvinsten sättas till ett lägre belopp, eller åsidosättas helt.³³² Det rör sig om situationer då lastägaren inte förväntar sig någon handelsvinst, eller då marknaden på bestämmelseorten inte medger möjlighet till vidareförsäljning med vinst, eller med så hög vinst.

Däremot skall ersättningen som huvudregel inte reduceras på grund av att lastägaren erhållit kompensation från sin varuförsäkring,³³³ vilket i praktiken är vanligt förekommande.³³⁴ Vad som i stället händer är att försäkringsbolaget träder in i lastägarens ställe och tar över hans fordran mot transportören (regressrätt).³³⁵ Lastägaren förlorar visserligen sitt krav gentemot transportören i den del han kompenseras av försäkringen, men det totala ersättningsbeloppet påverkas inte - i slutändan skall transportören betala lika mycket, oavsett vem som kräver honom.³³⁶ Emellertid förekommer det att försäkringsbolaget under vissa villkor avsäger sig rätten till regress, i vilket fall transportören kommer billigt undan.³³⁷

³²⁹ Jfr kap. 5.2 ovan.

³³⁰ Så gjordes i t.ex. ND 1949.34. Fallet handlade om en last grönsaker och potatis. En del av lasten skadades och skadans värde ansattes skönsmässigt till 100 000 norska kr. Dock hade lastägaren redan fått 20 000 kr i kompensation av sin säljare, varför transportören endast behövde betala 80 000 kr. Detta är ett uttryck för principen *compensatio lucri cum damno*, dvs. vid skadeståndsberäkningen beaktas inte bara den skadelidandes ekonomiska förlust, utan även eventuella ekonomiska fördelar som skadan medfört. Se Rodhe, s. 475-477.

³³¹ Jfr kap. 4.2 ovan.

³³² Med viss reservation för domstolens utlåtande i ND 1988.131. Jfr kap. 4.4.4 ovan.

³³³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 35.

³³⁴ Gorton, s. 65.

³³⁵ Jfr kap. 4.4.3 ovan.

³³⁶ Jfr t.ex. domstolens resonemang i ND 1995.419 (s. 434).

³³⁷ Selvig, Erstatningsberegningen s. 35. Så skedde i föregående fotnot nämnda ND 1995.419. Lastägaren ville ha ersättning för en lyftkran, som hade fallit i vattnet under transporten. Ur sin varuförsäkring hade han erhållit 1,9 milj. norska kr, men han ville ha ytterligare 4 milj. kr av transportören. Efter en lång diskussion om kranens värde, fastställdes det skönsmässigt till 1,9 milj. kr. Följaktligen hade lastägaren inte något krav

Ett lägre skadestånd än motsvarande normalintresset kan göras gällande om lastägaren medverkat till skadan,³³⁸ liksom om han underlåter att förhindra eller begränsa skadan.³³⁹ Dessa båda etablerade rättsprinciper stämmer bra överens med att lastägaren inte kan kräva kompensation för mer än sin verkliga skada. Det är troligt att lastägarens incitament att begränsa sin skada vore mindre, om han alltid var garanterad ersättning motsvarande normalintresset. Skyldigheten att begränsa sin skada måste bedömas från fall till fall,³⁴⁰ men lastägaren kan aldrig förväntas riskera ytterligare skada i sina försök att begränsa den ursprungliga skadan,³⁴¹ eller handla med risk att förstöra sitt rykte inom branschen.³⁴² På samma sätt kan skadeståndet jämkas, om det skulle vara oskäligt betungande med hänsyn till transportörens ekonomiska förhållanden. Det torde dock endast undantagsvis kunna bli aktuellt.³⁴³

Att aldrig kunna kräva mer än för att hållas skadelös, kan ibland tyckas vara alltför strängt mot lastägaren. Har han utöver själva sakskadans lidit indirekt skada, som inte ersätts enligt SjöL 13:29, kan det förefalla ”orättvist” om han inte ens kompenseras för det fulla normalintresset. Det har hävdats, att transportören i ett sådant fall inte bör kunna åberopa att lastägarens verkliga skada (såvitt gäller sakskadans på godset) är mindre än normalintresset.³⁴⁴ Frågan är dock varför en indirekt skada skall inverka på bedömningen. Antag att lastägarens gods skadats och indirekt skada uppstått därtill. Antag vidare att lastägaren med anledning av godsskadans gjort upp med sin säljare om nedsättning av köpeskillingen. Enligt resonemanget ovan skall inget avdrag från skadeståndsbeloppet göras för den överenskomna nedsättningen, vilket vore att frångå principen *compensatio lucri cum damno* och

mot transportören, eftersom han kompenserats till fullo genom sin försäkring. P.g.a. att försäkringsbolaget inte lade fram något regresskrav, slapp transportören betala något alls. Detta fall är också ett uttryck för principen *compensatio lucri cum damno*.

³³⁸ Rodhe, s. 523. Jfr även 6 kap. 1 § SkL.

³³⁹ Rodhe, s. 524 och Hellner, SpA II 2 häftet s. 219.

³⁴⁰ Wilson, s. 339.

³⁴¹ *Pilkington v. Wood* [1953] Ch. 770. En advokat hade hjälpt en man att köpa ett nytt hus, men säljaren visade sig i efterhand inte ha varit husets lagfarne ägare. Köparen stämde advokaten, som försvarade sig med att köparen borde ha begränsat sin skada genom att stämma säljaren. Domstolen anförde att ”the so-called duty to mitigate does not go so far as to oblige the injured party, even under an indemnity, to embark on a complicated and difficult piece of litigation against a third party. It is no part of the plaintiff’s duty to embark on the proposed litigation in order to protect his solicitor from the consequences of his own carelessness.”

³⁴² *Finlay v. Kwik Hoo Tong* [1929] 1 K.B. 400. Kwik skickade godset en dag för sent, men såg till att konossementet visade det rätta datumet. Sedan transportavtalets ingående, hade emellertid godsets handelsvärde sjunkit avsevärt. Finlay tog emot godset, men när man fick reda på Kwiks avtalsbrott, ville man ogiltigförklara avtalet och ha ersättning för konjunkturförlusten, vilket man också fick. Finlay hade begränsat sin skada genom att sälja godset till det låga handelsvärdet. Någon ytterligare skyldighet förelåg inte, eftersom det falska konossementet var Kwiks gärning. Finlay ville och behövde inte förknippas vidare med saken, med tanke på sitt rykte inom branschen.

³⁴³ Mer om jämkning i kap. 5.3 ovan.

³⁴⁴ Selvig, Erstatningsberegningen s. 19.

rättspraxis i fall där indirekt skada inte föreligger.³⁴⁵ En konsekvent beräkning utan ”sympatitillägg” borde vara att föredra.

En annan fråga gäller huruvida skadeståndet kan understiga normalintresset p.g.a. en s.k. fakturavärdesklausul. Fakturavärdesklausulen hittas vanligen i konossementets allmänna avtalsvillkor.³⁴⁶ I regel gynnar den transportören, eftersom fakturavärdet oftast är lägre än godsets handelsvärde på bestämmelseorten. Fakturavärdesklausulen kan således användas av transportören i syfte att begränsa sitt ansvar. P.g.a. SjöL 13:29:s tvingande karaktär, är dock en fakturavärdesklausul, som på detta sätt medför ett lägre värde än handelsvärdet på bestämmelseorten, som huvudregel otillåten.³⁴⁷ Emellertid måste en bedömning i det konkreta fallet bli avgörande.³⁴⁸ Ett högre värde är emellertid acceptabelt, om det står klart att transportören och lastägaren kommit överens om det och att skadan sedermera verkligen blir så stor.³⁴⁹ Principen att lastägaren inte har rätt att kräva mer än för att hållas skadelös kan nämligen inte sättas ur spel genom en dylik överenskommelse. Visserligen finns det exempel på fall där en fakturavärdesklausul med ett högre värde än handelsvärdet på bestämmelseorten godkändes, trots att lastägarens ersättning därmed översteg hans verkliga skada. Det rör sig dock om äldre rättsfall från lägre instans, som numera får anses överspelade.³⁵⁰ Emellertid kan det onekligen vara svårt att skilja en otillåten klausul om godsets värde från avtalsvite, som är godtagbart om det inte är oskäligt.³⁵¹

³⁴⁵ Jfr det ovan behandlade ND 1949.34.

³⁴⁶ Grönfors, Godsbefordran s. 169.

³⁴⁷ NJA 1955 s. 661.

³⁴⁸ Grönfors, Godsbefordran s. 170.

³⁴⁹ Jfr Selvig, Unit Limitations s. 210.

³⁵⁰ T.ex. ND 1925.301.

³⁵¹ Jfr diskussionen om tillåten ”liquidated damages”-klausul och otillåten ”penalty”-klausul i kap. 3.2 ovan. I svensk rätt talar man om oskäliga avtalsvillkor, som kan jämkas eller lämnas utan avseende enligt 36 § AvtL.

6 Avslutning

Sjöl:s princip om normalersättning ersätter som regel inte indirekt skada, till skillnad från vanliga skadeståndsregler, som enligt principen om full ersättning kompenserar för all skada som uppfyller adekvanskravet. I sjörätten sätts alltså den övre gränsen för skadeståndets omfattning av normalintresset. Adekvansläran är visserligen också begränsande,³⁵² men utan tvekan mer flexibel. Hänvisningen till börspris, marknadspris eller gängse värde av gods av samma slag och kvalitet i Sjöl 13:29 2 st., innebär inte några avvikelser från skadevärderingsprinciper i allmänhet, utan denna rangordning av beräkningssätt av godsets handelsvärde stämmer överens med vanliga regler. Den stora teoretiska skillnaden mellan en sjörättslig och en allmän skadeståndsberäkning ligger i bedömningen av de indirekta skadorna.

Lagstiftarens motiv för en avvikande bedömning i sjörätten har sitt ursprung i sjöfartens internationella karaktär. Sjørätten bygger på internationella konventioner med avsikt att harmonisera olika länders lagstiftning. När det gäller världsomspännande handel kan det förefalla olämpligt att ersättningens storlek är beroende på var den bedöms. Vid godsskador finns det en stark sjörättslig tradition för en princip om normalersättning. Syftet är främst att uppnå den praktiska vinst det medför att undvika en individuell bedömning av lastägarens skada i varje enskilt fall. Frågan är emellertid om Sjöl:s beräkningsparagraf verkligen medför de praktiska fördelar som åsyftas. I praktiken har den tillämpats i stort sett i enlighet med vanliga regler, med tanke på de undantag som tillåts göras från den till synes strikta normaliseringen. Inte minst därför, hade det kanske varit bättre att låta beräkningen styras av allmänna skadevärderingsregler. En adekvansbedömning skulle normalt också utesluta ersättning för indirekt skada, vilket bekräftas av förarbeten och rättspraxis. Med den vetskapen, torde det i de flesta fall inte krävas någon lång överläggning. Följaktligen borde arbetsbördan för domstolarna enligt min mening inte bli nämnvärt mera betungande. Möjligheten att kompensera lastägaren för indirekt skada i särskilda fall skulle dock finnas där, utan att komplicerade lagtolkningar skulle behöva göras.

Lagstiftarens ”tydliga uttryck” för hur beräkningen skall gå till,³⁵³ förefaller snudd på förolämpande mot domstolssystemet. Kan våra domstolar inte själva klara av en adekvansbedömning? För övrigt är det i mitt tycke motsägelsefullt att överhuvudtaget tala om en adekvansbedömning i samband med en normalersättningsregel. Det är p.g.a. att normaliseringen av skadeståndets omfattning inte har ansetts vara undantagslös, som de praktiska fördelarna inte har uppnåtts i särskilt stor utsträckning. Sedan den nya Sjöl:s tillkomst 1994, tycks dock situationen ha förbättrats i det

³⁵² Se t.ex. Rodhe, s. 302 ff.

³⁵³ Selvig, Erstatningsberegningen s. 16.

avseendet att bedömningen huruvida indirekt skada skall ersättas återigen är mer enhetligt nekande. Det verkar som om vi nu har gått mot en strikt engelsk/tysk tolkning, eller i varje fall en tolkning lik den som fanns i Sverige innan sjölagsändringarna 1973. En betydande skillnad mellan en engelsk och en nordisk tolkning är dock att i Sverige och övriga Norden tillämpar vi principen att den skadelidande aldrig skall kompenseras för mer än att hållas skadelös. I England t.ex. har man en slags ”estoppel”-regel, dvs. den skadeståndsskyldige transportören får inte ens frambringa bevisning om att lastägarens skada understiger normalintresset.

Vilken metod som är att föredra, en äkta normalersättningsregel eller en flexibel adekvansbedömning kombinerad med principen att den skadelidande endast skall hållas skadelös, är svårt att säga. Den senare tar i större utsträckning hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall, medan en äkta normalersättningsregel har praktiska och rättsekonomiska fördelar. Det ligger emellertid nära till hands att den tänkta tolkningen av beräkningsregeln för skadestånd vid sakskada inom sjörätten är den strikta engelska varianten. Regeln bygger på Haag-Visbyreglerna och var till stor del ett engelskt initiativ.³⁵⁴ SjöL 13:29 är en direkt översättning av Haag-Visbyreglernas originaltext. En viktigare fråga är kanske hur det kommer att se ut i framtiden. Den svenska utvecklingen har gått från en tämligen hård linje mot de indirekta skadorna, till en uppmjukning genom lagändringen 1973 och praxis under 80-talet, för att 1994 återgå till en striktare bedömning. Värt att notera är att Hamburgreglerna saknar en specifik regel för skadeståndsberäkning vid saksador och i stället tillämpar vanliga värderingsprinciper. Hamburgreglernas genomslagskraft får dock anses vara svag; 29 länder har visserligen tillträtt konventionen, men det är främst afrikanska och en handfull östeuropeiska länder och ingen av världens ledande sjöfartsnationer.³⁵⁵ En svensk anslutning är inte trolig.³⁵⁶ Det är emellertid intressant att det finns starka meningsskiljaktigheter, med förespråkarna för en äkta normalersättningsregel på ena sidan och de som hävdar att sjöfarten inte skall särbehandlas på den andra.

De argument som framförs kan analyseras genom att titta närmare på skadeståndet som sanktion. Principiellt brukar man säga att skadeståndet har två funktioner; en preventiv och en reparativ.³⁵⁷ Den preventiva funktionen innebär att skadeståndet skall påverka beteendet hos den som riskerar drabbas av skadestånd till en högre grad av aktsamhet. Den reparativa funktionen ämnar ge den skadedrabbade ekonomisk ersättning för sin förlust. Den metod bör tillämpas, som bäst tillgodoser skadeståndets två funktioner. När det gäller den preventiva funktionen, torde transportören

³⁵⁴ Rune, s.21.

³⁵⁵ Se www.lexmercatoria.org, som omdirigerar till <http://www.jus.uio.no/lm/un.conventions.membership.status/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978.html#to26> (senast besökt 0200724).

³⁵⁶ Dock är en hel del bestämmelser i den nuvarande SjöL baserade på Hamburgreglerna. Se Tiberg, s. 325.

³⁵⁷ Tullberg & Ihre, s. 99.

uppföra sig mera aktsamt ju större ansvar han har. Det talar mot en normalersättningsregel. Å andra sidan, ges transportören ett utökat ansvar, kommer han att skaffa sig en ansvarsförsäkring som täcker det. Det är tveksamt om skadeståndet har en preventiv funktion överhuvudtaget, när den skadeståndsskyldige har en ansvarsförsäkring.³⁵⁸ Den preventiva funktionen torde snarare ligga i viljan att upprätthålla en god affärsförbindelse, undvika dåligt rykte, eller i någon slags allmän moralisk skyldighet att inte skada annans egendom.³⁵⁹ Det förefaller uppenbart, att den reparativa funktionen bäst tillgodoses genom en individuell bedömning av varje skadefall. Varje adekvat indirekt skada som inte ersätts enligt SjöL 13:29, medför en icke fullt kompenserad lastägare. Bedömningen av den reparativa funktionen kompliceras emellertid också av försäkringssystemet. I dagsläget täcks en godsskada ofta av både lastägarens varuförsäkring och transportörens P & I-försäkring, vilket innebär att skadeståndets reparativa funktion tillfredsställs från två håll. En sådan överlappning kan onekligen leda till att det önskade skyddet blir onödigt dyrt. Problemet kan endast lösas om transportören är antingen strikt ansvarig för godset, eller helt friskriven från ansvar.³⁶⁰ Att det ofta blir billigare för lastägaren att försäkra sitt gods än om transportören gör det innebär emellertid ytterligare besvär.³⁶¹

Resultatet av den principiella analysen av skadeståndets funktioner ovan, är ett tydligt övertag för en vanlig adekvansmodell. Mot detta resultat måste man emellertid väga andra omständigheter, t.ex. de praktiska och rättstekniska fördelar som en normalersättningsregel innebär, samt att sjöfarten säkerligen skulle påverkas ekonomiskt negativt utan den, eftersom transportören då skulle behöva försäkra sig i större utsträckning³⁶² – dvs. samma argument som en gång i tiden anfördes då principen om normalersättning infördes i SjöL.³⁶³ Motargumentet blir följaktligen också detsamma: Varför skall en sjötransportör ges en mera fördelaktig beräkningsmetod när andra företag inte ges samma möjlighet? Praktiska och ekonomiska lättnader torde gynna alla näringar.

Frågan gäller egentligen vilket som är att föredra; ett mer eller mindre omfattande ansvar för transportören. Ur försäkringshänseende, kan en äkta normalersättningsregel (dvs. ett inte lika långtgående transportansvar) motiveras av att lastägaren inte behöver vara beroende av transportörens solvens när det gäller de indirekta skadorna. Skada utöver normalintresset kommer då att tas om hand av lastägarens varuförsäkring, vilket medför att lastägaren slipper det besvär det innebär att kräva en transportör, som

³⁵⁸ Tullberg & Ihre, s. 99.

³⁵⁹ Jfr Schelin, Last och ersättning s. 47.

³⁶⁰ Tullberg & Ihre, s. 99.

³⁶¹ Det talar ju för en från ansvar friskriven transportör, vilket i många andra avseenden skulle vara olämpligt. Frågan lämnas dock därhän, när den redan är väl debatterad utan slutlig lösning.

³⁶² Till följd av att även adekvat indirekt skada skulle vara ersättningsgill.

³⁶³ Jfr kap. 2.1.2 och kap. 2.4 ovan.

kanske har sitt huvudkontor på en avlägsen ort eller i ett annat land.³⁶⁴ En varuförsäkring har dessutom den fördelen att den kan utformas att motsvara varje enskild kunds särskilda behov. Bär lastägaren ansvaret, har han ett större incitament att begränsa och försöka undvika skada. Mindre skador betyder också mindre kostnader, t.ex. en lägre försäkringspremie.³⁶⁵ Baksidan av att låta varuförsäkringen täcka godsskadorna, i stället för transportörens ansvar (täckt av en P & I-försäkring), är att ju mindre ansvar transportören har, desto mindre är också hans incitament att utföra sitt uppdrag aktsamt.

Min slutsats måste bli, att såväl en äkta normalersättningsregel som en beräkningsmodell baserad helt på vanliga skadeberäkningsprinciper har fördelar som är svåra att argumentera mot. Det gör att ett val mellan dessa båda ”ytterligheter” blir beroende på hur viktig man tycker sjöfarten är, dvs. om en särbehandling är motiverad. Vår svenska (nordiska) SjöL representerar ingen av de två, eller båda om man så vill. SjöL 13:29 är till det yttre en äkta normalersättningsregel, men har tillämpats nästan i överensstämmelse med allmänna skadeståndsregler. Lastägaren är visserligen oftast avskuren från ersättning för indirekt skada, men det följer många gånger även av en vanlig adekvansbedömning. Ekvivalensen mellan SjöL:s princip om normalersättning och vanliga regler var särskilt stor mellan åren 1973 och 1994. Numera förefaller det som om det även i Norden drivs en hårdare linje mot indirekt skada, men än finns det inget rättsfall som bekräftar saken. SjöL 13:29 är dock fortfarande ett mellanting, inte bara i det att osäkerheten huruvida indirekt skada kan ersättas i viss mån består, utan också eftersom skadeståndsbeloppet som huvudregel inte får överstiga lastägarens verkliga skada. Ur rättvisesynpunkt är det visserligen riktigt, men de praktiska fördelarna med en normalersättningsregel måste anses vara små när man tolkar den på så sätt.

Osäkerheten har visat sig i rättspraxis. Egentligen började det redan i samband med utarbetandet av Haag-Visbyreglerna på 60-talet. Bestämmelsen om skadevärdering på grundval av godsets värde på bestämmelseorten tillkom på brittiskt initiativ, i syfte att begränsa utrymmet för indirekt skada.³⁶⁶ De nordiska länderna var redan från början motståndare till en alltför strikt regel. Resultatet blev den kompromiss som beskrivs i föregående stycke. Det verkar som om de nordiska lagstiftarna föredrar en flexibel regel baserad på en adekvansbedömning, men påtryckningar från stora sjöfartsnationer som t.ex. England och Tyskland gör att man inte kan gå hela vägen. Att den nordiske lagstiftaren inte tycks värdesätta praktiska och rättstekniska fördelar i samma utsträckning som man gör i dessa båda länder, går emellertid inte att förklara med att de nordiska länderna skulle vara mindre viktiga. Tvärtom; Norge är tillsammans med Grekland Europas klart ledande sjöfartsnation. Problemet

³⁶⁴ Tullberg & Ihre, s. 98.

³⁶⁵ Ett faktum är att godsskadorna minskat i takt med förbättrad lasthantering, mycket tack vare ökad trafik med enhetslastat gods (i synnerhet containertransport).

³⁶⁶ Rune, s. 21. En regel med ungefär samma innehåll fanns dock redan tidigare i SjöL.

huruvida principen om normalersättning endast är en presumtionsregel eller inte, är i mitt tycke självförvållat genom obeslutsamhet. Osäkerheten kunde ha undvikits, antingen genom att man följt t.ex. Englands strikta tolkning, eller om man avskaffat normalersättningsregeln helt och hållet. Enligt min åsikt har principen om normalersättning i nordisk rätt de senaste 50 åren varit till mer besvär än nytta.

Den svenska (nordiska) mellanvägen är enligt Tiberg typisk för gällande regler om styckegodsbeholdning: "Sjöl bygger på en genomgående preferens för Hamburgreglerna, utan att man för den skull velat säga upp Haag-Visbyreglerna, på vilka den förra Sjöl byggde."³⁶⁷ Tiberg, som över lag är mycket kritisk till den nya Sjöl, menar att resultatet är en svårförståelig kompromisslösning mellan de två och att lagens förenlighet med Haag-Visbyreglerna i olika avseenden är tveksam.³⁶⁸ Visserligen kan just Sjöl 13:29 knappast anses vara en kompromiss med Hamburgreglerna,³⁶⁹ utan regeln innebär snarare en återgång till Haag-Visbyreglernas ursprungliga form. Hamburgreglerna kan dock vara ett tecken på att principen om normalersättning är på väg bort, eftersom de, som ovan nämnt, tillämpar vanliga värderingsprinciper. Lagändringen 1973 och ND 1987.160 antydde samma sak, men för närvarande tycks alltså lagstiftaren ha valt en "svag" normalersättningsregel över en uppmjukning av möjligheten att kräva ersättning för indirekt skada.

Vill man ha praktiska, rättstekniska, och ekonomiska fördelar, är en äkta normalersättningsregel att föredra. Tycker man att det är viktigare att kunna ta hänsyn till varje falls speciella omständigheter, är de regler som används på de flesta andra rättsområden bättre. Oavsett vilken metod man väljer, kommer resultatet i min mening bli mer tillfredsställande än Sjöl:s nuvarande reglering. Idag åtnjuts inte någon av metodernas fördelar till fullo. P.g.a. brister i förutsebarhet som ännu präglar tillämpningen av Sjöl 13:29, får dessutom rättsäkerheten anses lägre än om en av de andra två metoderna hade använts.

Finns det skäl för en ändring i Sjöl? En strikt tolkning av principen om normalersättning kräver ingen ändring i lagtexten, enbart en ändring i rättstillämpningen. Det är med andra ord domstolarnas sak. Att använda vanliga värderingsprinciper, skulle däremot fordra en upphävning av dels Sjöl 13:29, dels Haag-Visbyreglerna. Man måste ha i åtanke de praktiska svårigheter som en lagändring på sjörättens område innebär. Eftersom sjörätten bygger på internationella konventioner, är det många som skall tycka och godkänna innan en ändring kommer till stånd. Det är knappast rimligt att tro att en ändring är nära förestående. 1994 års Sjöl är en markering att indirekt skada inte skall vara ersättningsgill, samtidigt som det

³⁶⁷ Tiberg, s. 325.

³⁶⁸ Dock ifrågasätter Schelin om Tibergs kritik till alla delar är fullt berättigad. Enligt Schelin är den nya Sjöl trots vissa brister bättre än sin föregångare (SvJT 1995 s. 865).

³⁶⁹ Tiberg diskuterar inte Sjöl 13:29 specifikt i sin artikel, utan fokuserar på andra bestämmelser i 13 kap., samt gör en generell bedömning.

inte är troligt att det kommer att ruckas på principen att den skadelidande inte har rätt till högre ersättning än för att hållas skadelös. En fortsatt mellanväg, alltså.

När allt kommer omkring, torde betydelsen av vilken metod som används i praktiken inte vara så stor. Det är endast i undantagsfall de olika metoderna skulle leda till skiljaktiga resultat. Avvikelse aktualiseras främst när godset är av ovanligt slag och saknar en marknad på bestämmelseorten.³⁷⁰ Dock är beräkningsregeln för skadestånd vid sakskada en realitet inom sjörätten, varför den bör utformas och tillämpas på bästa sätt. Personligen tycker jag att en äkta normalersättningsregel är att föredra. En sådan lösning innebär att alla parter vet vad som gäller. Det blir inget bråk om ersättningens storlek, vilket är bra för fortsatta affärsrelationer. Man vinner praktiska och rättstekniska fördelar, t.ex. behöver domstolen aldrig undersöka den skadelidandes situation närmare och bevisningsfrågor är ofta inte nödvändiga att ta ställning till. P.g.a. att en normalersättningsregel är förutsebar, ökar rättsäkerheten. Vidare skulle sjöfarten gynnas ekonomiskt, eftersom transportören i större utsträckning skulle veta vad han måste försäkra sig mot, samt eftersom transportörens ansvar (och därmed också hans försäkringspremie) skulle bli något mindre. Ekonomiska fördelar åt sjöfarten är i mitt tycke motiverade med tanke på den betydelse sjöfarten faktiskt har för handeln i stort. Om de nordiska sjölagarna anslöt sig till den tysk-engelska modellen, skulle det dessutom skapas en enhetlig europeisk regel. Vad gäller de indirekta skadorna, tycker jag att varje lastägare borde ta ett större ansvar. Vet han med sig att en specifik last är mycket viktig, kan han försäkra sig mot risken att t.ex. bryta ett vidareförsäljningskontrakt eller ha stillestånd i sin fabrik. Sådana risker kan för övrigt minimeras med bra planering och lång framförhållning.

³⁷⁰ Selvig, Erstatningsberegningen s. 49.

Bilaga A: Lagstiftning (urval)

13 kap. 25 § sjölagen

Ansvar för sakskada

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

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

13 kap. 29 § sjölagen

Beräkning av skadestånd vid sakskada

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

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

13 kap. 33 § sjölagen

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

75 § försäkringsavtalslagen

Värdet av handelsvaror, å vilka försäkring tagits mot skada under sjötransport, skall anses motsvara det pris, som vid tiden för transportens början var i avlastningsorten gällande för sådana varor levererade fritt i

fartyg eller å banvagn eller annat forskaffningsmedel, med tillägg av dels tio procent av detta pris, dels ock kostnad för sedvanlig försäkring samt sådan frakt, som enligt fraktavtalet skulle utgå även om transporten icke fullbordades.

67 § köplagen

Skadestånd på grund av avtalsbrott omfattar ersättning för utgifter, prisskillnad, utebliven vinst och annan direkt eller indirekt förlust med anledning av avtalsbrottet. Skadestånd enligt denna lag omfattar dock inte ersättning för förlust som köparen tillfogas genom skada på annat än den sålda varan.

Som indirekt förlust anses

1. förlust till följd av minskning eller bortfall av produktion eller omsättning,
2. annan förlust till följd av att varan inte kan utnyttjas på avsett sätt,
3. utebliven vinst till följd av att ett avtal med tredje man har fallit bort eller inte har blivit riktigt uppfyllt, och
4. annan liknande förlust, om den varit svår att förutse.

Som indirekt förlust enligt andra stycket anses dock inte en sådan förlust som den skadelidande har haft för att begränsa en förlust av annat slag än som anges i andra stycket.

70 § köplagen

Den skadelidande parten skall vidta skäligen åtgärder för att begränsa sin skada. Försummar han det, får han själv bära en motsvarande del av förlusten.

Om skadeståndet är oskäligt med hänsyn till den skadeståndsskyldiges möjligheter att förutse och hindra skadans uppkomst samt omständigheterna i övrigt, kan skadeståndet jämkas.

5 kap. 7 § skadeståndslagen

Skadestånd med anledning av sakskada omfattar ersättning för

1. sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning,
2. annan kostnad till följd av skadan,
3. inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet.

Källförteckning

Litteratur

- Bengtsson, Bertil Kompendium i transporträtt, 4 uppl., Uppsala 1973
- Bergström, Sture
Håstad, Torgny
Lindblom, Per Henrik
Rylander, Staffan Juridikens termer, 8 uppl., Stockholm 2001
- D'Arcy, Leo
Murray, Carole
Cleave, Barbara Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 10 uppl., London 2000
- Falkanger, Thor
Bull, Hans Jacob
Rosenberg Overby, Lars Introduktion til søretten, 2 uppl., Köpenhamn 2001
- Gorton, Lars Transporträtt - En översikt, Stockholm 1996
- Grönfors, Kurt Inledning till transporträtten, Stockholm 1984
- Grönfors, Kurt Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (Under medverkan av Lars Gorton), Stockholm 1982
- Grönfors, Kurt Skadelidandes medverkan, Stockholm 1954
- Grönfors, Kurt Tidsfaktorn vid transportavtal, Göteborg 1974
- Hellner, Jan Skadeståndsrätt, 4 uppl., Stockholm 1991
- Hellner, Jan Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, 3 uppl., 1 häftet, Särskilda avtal, Stockholm 1996
- Hellner, Jan Speciell avtalsrätt II, Kontraktsrätt, 2 uppl., 2 häftet, Allmänna ämnen, Stockholm 1993
- Herre, Johnny Ersättningar i köprätten - särskilt om skadeståndsberäkning, Stockholm 1996
- Persson, Ulf Skada och värde, Lund 1953
- Rodhe, Knut Obligationsrätt, Lund 1956

Rune, Christer	Haag-Visbyreglerna, SvJT 1969, s. 12 ff.
Schelin, Johan	Last och ersättning, Stockholm 2000
Schelin, Johan	Styckegodsbefordran enligt nya sjölagen – en replik, SvJT 1995, s. 865 ff.
Selvig, Erling	Erstatningsberegningen ved lasteskader, Göteborg 1962
Selvig, Erling	Unit Limitations of Carrier's Liability, AfS vol. 5 s. 1 ff., Oslo 1961-1964.
Strömbäck, Erland Nordenson, Ulf	Kommentar till SkL i Karnov 2000/01, Stockholm 2000
Theunis, Jan	International Carriage of Goods by Road (CMR), London 1987
Tiberg, Hugo	Styckegodstransport enligt nya sjölagen, SvJT 1995, s. 321 ff.
Tullberg, Mats Ihre, Rolf	Försäkring av kommersiella transporter, Malmö 1989
Ullman, Harald	Försäkring och ansvarsfördelning, Uppsala 1999
Wilson, John F	Carriage of Goods by Sea, 3 uppl., London 1998

Offentligt tryck

Prop. 1972:5. Förslag till skadeståndslag m.m.

Prop. 1993/94:195. Om ny sjölag.

Internet

www.lexmercatoria.org

www.webfinanser.com

Rättsfallsförteckning

Norden

ND 1925.301
ND 1948.481
ND 1949.34
ND 1957.1
ND 1987.160
ND 1988.131
ND 1995.419

Sverige

NJA 1951 s. 130
NJA 1955 s. 661
NJA 1958 s. 21
NJA 1971 s. 126
NJA 1986 s. 61
NJA 1992 s. 141

England

Arpad, The [1934] P. 189
British Columbia Sawmill Co. v. Nettleship [1868] L.R. 3 C.P. 499
Cellulose Acetate Silk Co. v. Widnes Foundry Ltd [1933] A.C. 20
Finlay v. Kwik Hoo Tong [1929] 1 K.B. 400
Hadley v. Baxendale [1854] 9 Exch. 341
Patrick v. Russo-British Grain Export Co [1927] 2 K.B. 535
Pegase, The [1981] 1 Lloyd's Rep. 175
Pilkington v. Wood [1953] Ch. 770
Rodocanachi v. Milburn [1886] 18 Q.B.D. 67
Scaptrade, The [1983] 2 Lloyd's Rep. 253
Welsh Endeavour, The [1984] 1 Lloyd's Rep. 400
Williams Bros v. Agius [1914] A.C. 510

USA

Iossifoglu, The 1929 AMC 1157
McNelly & Price v. Ellerman & Bucknall 1951 AMC 1620
Saturnia, The 1958 AMC 1785