

Sjörättsbiblioteket

Nr 4/2019



”Någon jävla ordning ska det vara...”

De bevingade orden yttrades av dåvarande VPK-ledaren CH Hermansson på partikongressen år 1969 med anledning av splittringen mellan olika fraktioner inom partiet. En liknande splittring verkar även råda inom regeringen beträffande utformningen sjöfartsstödet. Närings- respektive finanspolitiska intressen synes här brytas mot varandra på ett sätt som gör att utformningen av stödet kommit att framstå som alltmer inkonsekvent och ologiskt. År 2013 konstaterade regeringen att Sverige är en nation som är beroende av sin sjöfart. I syfte att öka näringsens konkurrenskraft meddelade regeringen att den avsåg att utöka bemanningsstödet till att även omfatta fartyg sysselsatta med andra sjöfartstjänster än transporter av gods och passagerare. Fartyg sysselsatta inom den växande specialsjöfarten skulle därmed komma att bli stödberättigade. I en dom från år 2017 förklarade dock Högsta förvaltningsdomstolen att löner som utbetalas för arbete ombord på sådana fartyg inte är att betrakta som sjöinkomst eftersom fartygen inte utgör handelsfartyg i inkomstskattelagens mening (se Sjörättsbiblioteket nr 1/2018). Regeringen har emellertid ännu inte föreslagit att inkomstskattelagen bör ändras för att komma till rätta med problemet.

Vad regeringen däremot har gjort är att minska bemanningsstödet till att endast omfatta 99 % av skatten och arbetsgivaravgifterna på sjöinkomsten. Ändringen genomfördes trots att regeringen vid upprepade tillfällen har konstaterat att bemanningsstödet utgör den mest effektiva formen av stöd till näringen. Ändringen motiverades med att det framstod som nödvändigt av hänsyn till budgetlagen att kompensera för bortfallet av skatteintäkter efter införandet av tonnageskatten. Det sagda synes vara att jämföra äpplen och päron. Tonnageskatten syftar snarast till att för en viss kategori av rederier, närmast tankrederierna, möjliggöra en schablonbeskattning som ett alternativ till den ordinarie bolagsskatten i syfte att utjämna skatten över tid. Det är nödvändigt på grund av de kraftiga konjunktursvängningarna på bulkmarknaden där köp och försäljning av tonnage utgör en viktig del av affärsverksamheten. Vad regeringen i realiteten nu gör genom minskningen av bemanningsstödet är att omfördela stödet från de personalintensiva färjerederierna till de betydligt mindre personaltåta tankrederierna och det sker samtidigt som det finns åtminstone ett större färjerederi som överväger om det ska flagga ett nybygge i Sverige.

Vidare föreslår nu regeringen att kravet på svensk flagg ska slopas till förmån för EES-flagg utan att något annat krav på att verksamheten ska var kopplad till Sverige införs. Det innebär i praktiken att ett cypriotiskt rederi utan någon egentlig koppling till Sverige kommer att kunna erhålla svenskt sjöfartsstöd. Det är bara att bilda ett svenskt bemanningsbolag i vilket det svenska befälet anställs. Sedan går det utmärkt att på Cypern anställa manskap av vilken nationalitet som helst. Var det så den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenskraft skulle stärkas? Kanske borde regeringen nu ta ett helhetsgrepp i frågan? Någon jävla (stöd)ordning ska det väl ändå vara...?

Professor Johan Schelin

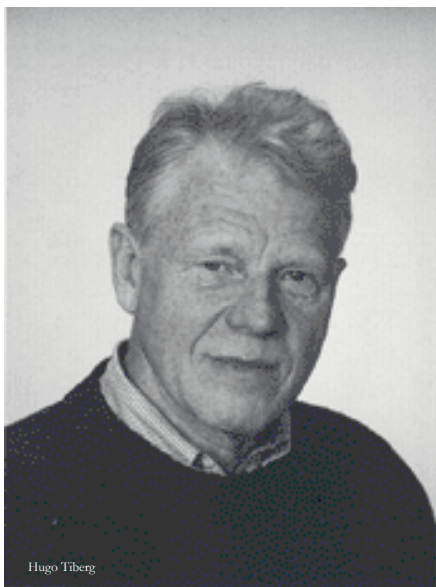
Ur innehållet

2

Nordisk sjörätt under 90 år –
Ett stycke samtidshistoria

8

Rättspraxis
Om artikel 2 CMR
”Piggy back operations”
i nordiskt ljus



Hugo Tiberg

Föredrag med anledning av professor em. Hugo Tibergs 90 årsdag

Nordisk sjörätt under 90 år

Ett stycke samtidshistoria

Av professor Johan Schelin

Den 22 augusti arrangerade Axel Ax:son Johnsons institut för sjö- och transporträtt ett jubileumsseminarium med anledning av institutets nestor Hugo Tibergs 90 årsdag. Seminariet ägde rum ombord på m/s Viking Grace. Sjörettsbiblioteket publicerar nu det första av de föredrag som hölls vid seminariet.

Inledning

Varje tidsepok rymmer sina ideologier och samhällsproblem och detta påverkar i högsta grad utformningen av rätten över tid. På grund av det nära sambandet mellan den internationella handeln och sjöfarten är detta särskilt påtagligt i fråga om sjörätten. Genom att ta del av lagstiftning och rättspraxis från vissa epoker kan rättsvetenskapsmannen få en uppfattning om vilka problem som gjorde sig gällande i samhället vid en viss tidpunkt och hur dåtidens jurister sökte lösa dessa, men också vilka rådande synsätt som låg bakom lösningarna. Att gräva i rättshistorien blir därmed till en sorts arkeologi där rättsvetenskapsmannen försiktigt arbetar sig igenom olika sedimentlager i syfte att nå en fördjupad bild av rättsutvecklingen på ett visst samhällsplan samt att söka svaren på varför rätten ser ut som den gör idag.

Utvecklingen inom den nordiska sjörätten under åren 1929–2019 följer de nordiska ländernas utveckling från agrarstater till moderna utvecklade ekonomier. Under 1920-talet utgjorde Sverige ett av de fattigaste länderna i Europa – ett land till stor del bestående av småbrukare och stutare. Den svenska handelsflottan var liten till storleken och till större delen sysselsatt i kustfart och närfart. Svenska sjömän i fjärrfart arbetade inte sällan ombord på engelska fartyg, så kallade ”limejosare”, för en låg hyra och, som Evert Taube uttrycker det i Eldarevalsen, en kost bestående ”teblask, konserver och kex”. Förhållandena i de övriga nordiska länderna var ungefär desamma. Idag hör de nordiska länderna till de mest utvecklade och innovativa länderna i världen med ett högt kostnadsläge. Med

undantag för Danmark och i någon mån Norge spelar den klassiska handelssjöfarten en relativt undanskymd roll i de alltmer digitaliserade ekonomierna. Perioden 1929–2019 kan därmed i stora drag sägas representera den nordiska sjöfartens uppgång och i någon mån fall. Skälet till att Danmark utgör undantaget som bekräftar regeln kan till stor del sägas bero på synen på sjöfarten som en viktig del av den danska tjänstesektorn, inte minst i fråga om containeroperatören Maersk Line.

Syftet med det här föredraget är att i ett sjörättsligt perspektiv söka visa på några av huvuddragen i utvecklingen av den nordiska sjörätten under de gångna nittio åren samt hur denna utveckling har lett fram till den situation vi har idag. Genom att göra vissa nedslag i ett antal centrala rättsfall har jag sökt fånga tidsandan och hur denna rättsligt sett manifesterat sig under varje period. Som titeln antyder gör genomgången inte på något sätt anspråk på att vara fullständig. Det finns flera viktiga aspekter av utvecklingen som av utrymmesskal inte har kunnat beaktas.

1929–1938 – Kris och utveckling

Mellankrigstiden representerar en period av ökad internationell handel och modernisering i hela Västeuropa. Efter det förödande första världskriget under åren 1914–1918 hade de centraleuropeiska ländernas ekonomier stabiliserats. Inte minst gällde detta den av hyperinflation märkta Weimarrepubliken. Totalt sett ökade världshandeln med cirka 60 % fram till år 1929. För de nordiska handelsflottorna betydde den ökade handeln en stigande efterfrågan på transporter och till följd av detta växte såväl de nordiska handelsflottorna som varvsnäringen i storlek. Samtidigt moderniserades handelsflottorna genom att de sista seglande skeppen successivt ersattes av nya maskindrivna fartyg, särskilt dieseldrivna sådana.

Den kanske främsta utvecklingen på sjörättens område under 1920-talet utgjordes av tillkomsten av Haagreglerna år 1924, vilka sedermera införlivades i svensk rätt genom 1936 års sjölagsändringar. Som en följd av att ekonomin under 1920-talet började internationaliseras på ett helt annat sätt än tidigare ökade också behovet av en gemensam internationell standard avseende

(fortsättning)

sjötransportörens ansvar för förlust av och skador på det transporterade godset. Att sedan reglerna hade sin förebild i 1893 års Harter Act visar på den framväxande amerikanska ekonomiska dominansen. USA höll sakta men säkert på att ersätta England som ledande stormakt i världen. Vidare pekar tillkomsten av Haagreglerna på en omställning i världsekonomin. Från att den transoceaniska sjöfarten huvudsakligen hade bestått av transporter av råvaror och produkter mellan kolonierna och moderländerna ledde nu den snabba industrialiseringen och tillkomsten av moderna maskindrivna lastfartyg till utvecklingen av en sektor inom sjöfarten, den moderna transkontinentala linjefarten. Styckegodstransporterna börjar med andra ord vid den här tiden att spela en allt viktigare roll och behovet av ett transportdokument i form av det moderna konossementet ökar därmed. Till detta kommer också att redarna utnyttjade konossementen till att friskriva sig från ansvar, vilket föranledde att reglerna blev tvingande.

Det sagda illustreras av rättsfallet ND 1929 s. 20 från danska Højesteret I det aktuella fallet bokade en dansk grossist en transport av juläpplen från New York till Köpenhamn med ett amerikanskt rederi. Ångfartyget s/s Bellbuckle avgick från New York den 30 november 1926. Under resan fick emellertid fartyget allvarliga problem med styrmaskineriet och till sist fick Bellbuckle tas på släp av ett systerfartyg till ett varv i Glasgow för reparation. Även efter reparationerna i Glasgow fick Bellbuckle maskinproblem och ankom därför till Köpenhamn först den 5 januari 1927. En stor del av juläpplena hade då tagit skada. I det aktuella konossementet hänvisades till 1893 års Harter Act. Redan innan Haagreglerna hade inkorporerats i de nordiska sjölagarna utövade de således på kontraktsrättslig grund ett starkt inflytande på den nordiska sjöretten. På grund av hänvisningen i konossementet fick Sø- og Handelsretten, vars dom sedan fastställdes av Højesteret, anledning att ta ställning till huruvida felet i styrmaskineriet utgjorde ett fel i handhavandet av fartyget eller en form av ursprunglig sjöovärdighet. Sø- og Handelsretten kom här fram till att felet inte hade orsakats av maskinpersonalen utan att fartyget redan vid resans början varit i ett sådant skick att det inte var ägnat att utföra den aktuella resan.

Det ekonomiska uppsvinget under andra hälften av 1920-talet avbröts emellertid tvärt. Den 29 oktober 1929 inträffade den stora börskraschen på Wall Street i New York, vilken i sin tur resulterade i en världsomspännande ekonomisk depression. Inte minst drabbade krisen den ekonomiskt och politiskt bräckliga Weimarrepubliken som en konsekvens av att amerikanska kreditgivare nu snabbt sade upp sina lån till republiken. I Sverige kulminerade krisen år 1932 genom den så kallade Kreugerkraschen i vilken tändstickskungens Ivar Kreugers företagsimperium föll samman. Det skulle dröja ända till år 1938 innan världshandeln

åter hade nått de nivåer som rådde före börskraschen.

Depressionen satte naturligtvis sina spår även i nordisk sjörettspraxis. Ett belysande fall i sammanhanget är ND 1933 s. 193 DH, den så kallade Ocean-saken. Det norska rederiet Ocean hade här slutit ett avtal med det danska varvet Burmeister & Wain rörande bygget av motortankfartyget Dagchild. Varvet krävde i en efterföljande pantobligation att samtliga delbetalningar skulle erläggas i pund enligt den så kallade guldmyntfoten. Efter det att England den 20 september 1931 på grund av depressionen suspenderat guldmyntfoten hävdade varvet att det var berättigat till en kompensation motsvarande nedgången i den engelska pappersvalutan (pund sterling). Varvet fick oväntat medhåll av danska Højesteret som bland annat motiverade detta med att rederiet godkänt pantobligationen och att förpliktelsen inte kunde anses vara av så svärberäknelig och betungande omfattning att förutsättningarna för dess giltighet därmed skulle ha bortfallit.

Utgången i danska Højesteret föranledde en mycket indignerad men samtidigt stringent kommentar i anslutning till den i Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender publicerade domen (ND 1933 s. 205–236 "Ocean-saken – En kritisk analys av domen). Kommentaren författades av direktören i Nordisk skibsrederforening, Johs. Jantzen. I dennes ögon var det närmast fråga om ett rättsövergrepp från dansk sida där norska redare tvingades betala för den ekonomiska krisen i den danska varvsnäringen. Hänvisningen till guldmyntfoten hade överhuvudtaget inte omtalats i förhandlingarna mellan rederiet och varvet utan smugits in av varvet i pantobligationen efter det att avtalet slutits. Begäran om verkställighet av domen i Norge avsågs sedermera av Oslo byrett med hänvisning till att det fick anses strida mot tro och heder att göra guld-klausulen i pantobligationen gällande (ND 1934 s. 337 Oslo). Varvet överklagade aldrig beslutet av fruktan för att förlora sina norska kunder.

Långt värre än den ekonomiska nedgången i Europa och USA var emellertid att depressionen tillsammans med de revanschistiska stämningarna i Tyskland efter nederlaget i första världskriget och de hårda villkoren i Versaillesfreden banade väg för nazisternas maktövertagande år 1933 – ett maktövertagande som skulle komma att störta världen ur askan i elden en andra gång.

1939–1945 – Ur askan i elden

Den ekonomiska återhämtningen efter depressionen avbröts tvärt genom Hitlertysklands angrepp på Polen den 1 september 1939. Återigen stod Europas länder på krigsfot. Att de nordiska länderna samma dag som Polen invaderades förklarade sig neutrala hjälpte föga i fråga om Danmark, Norge och Finland. Det sistnämnda landet drogs in i kriget redan den 30 november 1939 då landet angreps av Sovjetunionen. Hitlertyskland invaderade den 9 april 1940 såväl Danmark som Norge. Endast Sverige lyckades undgå att bli ockuperat, men till priset av stora eftergifter mot naziregimen i inledningen av kriget.

Den i svenskt perspektiv mest uppmärksammade sjörettsliga diskussionen under andra världskriget kom att gälla dispositionsrätten till de norska fartyg som vid tiden för invasionen av Norge befann sig i svensk hamn (se närmare Stridbeck, U., Kvarstadsbåtarna – ett politiskt drama på rättens scen, Kritisk Juss 1995 nr 3, s. 147–162 och Bring, O. mfl., Sverige och folkrätten, 5 uppl., Stockholm 2014, s. 110–112). Det rörde sig om ett trettiofå fartyg samt sex nybyggen på svenska varv. Genom en förordning utfärdad den 18 maj 1940 av den norska exilregeringen (under tiden i Tromsø) i samband med den tyska invasionen rekvirerades samtliga norska handelsfartyg av den norska staten för att användas i de allierades kamp mot Nazityskland. Fartygen kom sedan att administreras från London av den statliga sjöfartsdirektionen Nortraship.

(fortsättning)



Under sommaren år 1941 kom den norska exilregeringen överens med den brittiska regeringen om att den sistnämnda skulle få hyra tio norska fartyg som låg i Göteborgs hamn. Tyskland reagerade starkt på detta och krävde att den svenska regeringen skulle utlämna fartygen till de norska rederierna, det vill säga indirekt till den norska ockupationsregeringen och Tyskland. Den starka reaktionen från tysk sida hade sin grund i att fem norska fartyg, som blivit liggande i Göteborgs hamn, lyckats göra en framgångsrik utbrytning till England i december 1940 och januari 1941, den så kallade operation Rubble. Fartygen var dessutom lastade med specialstål och kullager till den engelska krigsmaterielindustrin.

För den svenska regeringens vidkommande var frågan om de tio kvarvarande fartygen diplomatiskt känslig eftersom den hotade att omintetgöra förhandlingarna med Tyskland om den för Sverige så viktiga lejdtrafiken. I syfte att undgå att behöva ta politisk ställning i frågan svarade den svenska regeringen med att göra dispositionsrätten till fartygen till föremål för rättslig prövning. Genom detta neutraliserades frågan samtidigt som det faktiska avgörandet sköts på framtiden. I praktiken tvingades därigenom de tyskkontrollerade norska rederierna att inkomma med en ansökan till överexekutor om att belägga fartygen med kvarstad samt en begäran om att befälhavarna skulle avhysas i syfte att hindra fartygen från att avsegla till England med lasten av stål och kullager. De norska rederierna hade i flera fall genom Gestapos försorg avtvingats en in blanco-fullmakt som gav svenska advokater rätt att processa om dispositionsrätten till fartygen.

Överexekutorn i Göteborg, rådmannen Andreas Cervin, avsåg emellertid den 25 oktober 1941 en inlämnad ansökan om kvarstad avseende ångfartyget Charente. Genom att fartyget rekviderats för krigsinsatserna omfattades detta av den norska exilregeringens respektive brittiska regeringens immunitet. Därmed borde ansökan enligt Cervin först delges de norska och brittiska regeringarna i London eftersom deras eventuella rätt till fartygen berördes.

Överexekutors beslut var vid den här tiden inte överklagbart, men den svenska regeringen hade emellertid initierat en lagändring rörande införandet av en sådan möjlighet. Efter en rekordsnabb behandling i riksdagen den 29 oktober trädde lagändringen i kraft den 31 oktober 1941. Samma dag lämnade rederiet in en förnyad ansökan om kvarstad. Överexekutor avsåg dock denna av samma skäl som tidigare. Rederiet överklagade då till Göta hovrätt, som den 1 november interimistiskt beviljade kvarstad i fartyget fram till dess att överexekutor fattat ett slutligt beslut i ärendet.



Den 6 november 1941 avslogs återigen begäran om kvarstad av överexekutor trots upprepade påtryckningar från regeringen om att ett negativt beslut skulle kunna äventyra den svenska folkförsörjningen. Samma beslut fattades sedan i fråga om de övriga fartygen. Redan den 7 november 1941 beviljade dock hovrätten efter ett nytt överklagande från rederierna interimistisk kvarstad i fartygen. Hovrätten meddelade därefter slutligt beslut i frågan den 15 december enligt vilket det av den norska respektive brittiska regeringen anförda argumentet att de rekviderade fartygen hade statsimmunitet lämnades utan avseende.

Den norska respektive brittiska regeringen överklagade besluten till Högsta domstolen. Domstolen undanröjde hovrättens beslut med hänvisning till att kvarstadsansökningarna i realiteten riktade sig mot den brittiska regeringen samtidigt som denna enligt överenskommelsen mellan regeringarna disponerade över fartygen för ”bruk i offentligt ändamål”, det vill säga statsändamål, och att regeringen i kraft av sin suveränitet ägde åtnjuta immunitet. Juridiskt sett var därmed de norska fartygen fria att avsegla.

Historien fick emellertid trots detta ett tragiskt slut. Den 31 mars 1942 kastade fartygen loss för färd mot Storbritannien. Tanken var att fartygen skulle kunna ta sig förbi Skagerackspärren i skydd av dimman. Det visade sig dock att dimman inte var tillräcklig för att skydda fartygen från upptäckt varför en order utgick om att dessa skulle återvända till Göteborg. Två av fartygen gjorde detta, men orden nådde aldrig de övriga åtta fartygen. Tyskarna hade genom spioner i Göteborg vetskap om att fartygen avseglat. De svenska örlogsfartyg som eskorterade de norska fartygen ut till den svenska territorialvattengränsen valde

dessutom att gå med tända lanternor, vilket ledde till de tyska örlogsfartygen kunde räkna ut var någonstans utbrytningsförsöket skulle komma att företas. När de norska fartygen passerat territorialvattengränsen attackerades de av fjorton tyska bevakningsfartyg samt flygplan. Flera av de norska fartygen sökte efter att ha attackerats på internationellt vatten återvända till svenskt territorialvatten, men blev avvisade av de svenska örlogsfartygen enligt den order som utgått från chefen för marinen. Sex av de norska fartygen sänktes antingen av tyskarna eller den egna besättningen. Endast två fartyg nådde Storbritannien. Av 471 personer ombord omkom 19 under utbrytningsförsöket medan 277 personer tillfångatogs av tyskarna. De sågs inte som krigsfångar utan sattes i koncentrationsläger. Av de tillfångatagna personerna dog 43 personer i fångenskapen. De två fartyg som återvände till Göteborg fick så småningom tillstånd av den svenska regeringen att lämna Sverige den 11 januari 1943. Krigslyckan hade då vänt till de allierades fördel. De två fartygen kom dock av olika anledningar att bli kvar i Göteborg under resten av kriget.

Kvarstadsbåtarna vållar problem än idag. Ett av de sänkta fartygen, Skytteren, utgör idag, enligt Havs- och vattenmyndighetens miljöriskutvärdering, det mest miljöfarliga vraket längs den svenska kusten. Vraket, som ligger i direkt anslutning till en känslig skärgård samt det skyddade havsområdet Bratten, innehåller uppskattningsvis 400–500 kubikmeter olja. Mätningar företagna år 2018 visar att skrovplåtarna är svårt angripna av rost och att det föreligger risk för betydande läckage. Kostnaderna för en sanering av Skytteren har av Havs- och vattenmyndigheten beräknats till cirka 25 miljoner kronor.

(fortsättning)

I ett rättsligt perspektiv kan fallet rörande kvarstadsbåtarna sägas utgöra en framgång, dels klargjorde Högsta domstolen väsentliga frågor om statsimmunitet, dels visade det sig att det svenska rättsväsendet klarade att motstå den politiska pressen från inte minst från den svenska regeringen att komma fram till ”rätt resultat”. Det rent faktiska resultatet blev emellertid att över sextio människors dog samt att vi idag har ett kostsamt miljöproblem att hantera. Kanske hade det bästa varit att den svenska regeringen hållit på neutraliteten i förhållande till såväl Tyskland som de allierade och kvarhållit fartygen under resten av kriget. Det är emellertid lätt att ha åsikter när man sitter med facit i hand.

1946–1972 – Där låg ett skimmer över Brækhus och Grönfors dagar

Perioden efter andra världskrigets slut och fram till oljekrisen år 1973 kan sägas utgöra den nordiska och inte minst den svenska sjöfartens guldålder. Efter andra världskriget ökade efterfrågan på varor kraftigt, inte minst genom den amerikanska så kallade Marshallhjälpen. Den svenska exportindustrin var efter kriget intakt och kunde därför snabbt svara på den ökade efterfrågan. I takt med den ökade exporten växte också den svenska handelsflottan, inte minst linjefarten. Det räcker här med att nämna rederier som Broströms, Johnsonlinjen och Transatlantic. De övriga nordiska handelsflottorna växte också i storlek även om den finska handelsflottan till följd av kriget gjorde detta från en låg nivå.

Den kraftiga tillväxten inom den nordiska sjöfartsnäringen medförde även att den rättsvetenskapliga forskningen på området tog ordentlig fart. År 1955 inrättades ett institut för sjörätt vid universitetet i Oslo med Sjur Brækhus som föreståndare, medan i Stockholm grundades år 1960 sjö-rättsinstitutet med hjälp av medel från Axel Ax:son Johnson. Det norska institutet omvandlades sedermera till Nordisk institutet för sjörett. I Göteborg tillträdde Kurt Grönfors en nyinrättad riksprofessur i sjö- och transporträtt vid Handelshögskolan i Göteborg.

Utvecklingen av nya metoder för lasthantering inom linjefarten, inte minst containeriseringen och ro/ro-transporterna, ledde under 1950- och 1960-talet till en kraftig omstrukturering av sjöfartsnäringen. I Sverige manifesterades den här utvecklingen kanske främst genom tillkomsten av Atlantic Container Line år 1967. Rederiet bildades som ett samriskföretag mellan Transatlantic, Broströms och Wallenius. Den här utvecklingen påverkade även sjötransporträtten. På grund av de nya metoderna för lasthantering blev det allt vanligare att gods lastades om mellan olika fartyg och andra transportmedel för att under vissa sträckor transporteras av undertransportörer samt att speditörer organiserade de olika transporterna. Frågan

aktualiserades i det omdebatterade så kallade Lulu-fallet (NJA 1960 s. 742).

I det aktuella målet hade Korsnäs slutit ett avtal med Sveabolaget om transport av pappersmassa till holländska hamnar med Sveabolagets eller andra samsägande rederiers egna eller förhyrda fartyg. Vid lossningen av ett parti pappersmassa som transporterades ombord på fartyget s/s Lulu upptäcktes att 31 massabalar saknades. Fartyget ägdes av det libanesiska rederiet Levant Shipping, men hade tidsbefraktats av det tyska rederiet Halm. Sveabolaget hade sedan träffat avtal med Halm om delbefraktning av fartyget.

Den centrala frågan i målet var huruvida Sveabolaget svarade för förlusten då det aktuella konossementet Conlinebill utställdes av linjeagenten ”for the master”. Varuför-säkringsgivaren menade här att Sveabolaget svarade i egenskap av transportör. Sveabolaget hävdade däremot att konossementet hade utställdes för fartygets räkning och att bolagets ansvar därför inskränkte sig till att ordna en transport, det vill säga att det endast agerat som förmedlare.

Enligt Högsta domstolen kunde befälhavaren ombord på fartyget Lulu inte anses ha företrätt Sveabolaget. Inte heller det faktum att Sveabolaget omnämns i konossementet föranledde att bolaget hade ett ansvar enligt detta. Med andra ord ansågs inte Sveabolaget vara part i avtalet.

Fallet kritiserades starkt av professorerna Sjur Brækhus och Kurt Grönfors, men även av den dåvarande docenten i civilrätt Hugo Tiberger (se Grönfors, K., *Successiva transporter*, Stockholm 1968, s. 87 och 116–134, särsk. s. 125–132 i vilken även de rättsutlåtanden som ingavs av Brækhus refereras, se s. 127–129 samt Tiberger, H., *Who is the Hague Rule Carrier?*, Six Lectures on the Hague Rules, Göteborg 1967, s. 127–149). Doktoranden Jan Ramberg försvarade emellertid utgången i Högsta domstolen (Ramberg, J. *The time-charterer's liability against bill of lading-holders*, *European Transport Law* 1966, s. 874–89). Lagstiftaren införde sedermera ett solidariskt ansvar mellan den kontraherande och den utförande transportören. Bestämmelserna återfinns numera i 13 kap. 35–37 §§ sjölagen. Det kan emellertid ifrågasättas om lagstiftaren genom detta verkligen löste det problem som gjorde sig gällande i Lulu-fallet. Precis som Lars Gorton anger i sin analys av domen i NJA 1960 s. 742 Lulu, *Sjörättsliga landmärken* (red. J. Schelin), Stockholm 2018, s. 38–39 gällde frågan om Sveabolaget agerade som transportör eller förmedlare (speditör) medan tillämpningen av lagbestämmelserna i fråga förutsätter att det är fråga om en kontraherande och en utförande transportör.

1973–1993 – Det svarta guldet...?

Den kraftiga ekonomiska tillväxten under 1950- och 1960-talet förde även med sig

problem. Som en konsekvens av tillväxten i världsekonomin ökade stadigt konsumtionen av olja. Därmed ökade även antalet tankfartyg samt storleken på dessa. Redan under 1950-talet började IMCO (numera IMO) att uppmärksamma problemet med det ökade antalet oljeutsläpp. Det skulle emellertid dröja till år 1967 innan världssamfundet på allvar reagerade över dessa. Den 18 mars 1967 förliste den liberiaflaggade supertankern Torrey Canyon efter en grundstötning i Engelska kanalen. Fartyget bröts itu och nästan 117 000 ton olja läckte ut i havet. Omkring 200 kilometer av den engelska sydkusten och 80 kilometer av den franska atlantkusten förorenades av oljan. År 1969 antogs den så kallade ingreppskonventionen respektive ansvars-konventionen (CLC). Ansvaret för utsläpp av olja som förs som last i bulk blev därmed strikt och begränsningsnivåerna höjdes väsentligt i förhållande till det allmänna redaransvaret. I syfte att förmå oljebolagen att ta ansvar för verksamheten antog IMO även den så kallade fondkonventionen år 1971 enligt vilken importörerna av olja betalar bidrag till den internationella oljeskadefonden (IOPC). Inte minst i samband med Amoco Cadiz-katastrofen år 1978 visade sig dock fondsystemet vara otillräckligt dimensionerat och systemet har därför byggts ut i omgångar. I tillägg till detta har IMO även antagit konventioner rörande ansvar för utsläpp av bunkerolja och farligt gods samt ansvar för vrak.

Det för nordiskt vidkommande mest omtalade målet rörande ansvar för oljeutsläpp är det så kallade Tsesis-målet (NJA 1983 s. 1, se vidare Ringbom, H., NJA 1983 s. 1 Tsesis, *Sjörättsliga landmärken* (red. J. Schelin), Stockholm 2018, s. 41–58). Det sovjetiska tankfartyget Tsesis grundstötte i närheten av ön Fifång i Stockholms södra skärgård varvid cirka 600 ton olja läckte ut. Det visade sig sedan att Sjöfartsverket hade information om grundet, men att detta inte utmärktes i sjökortet. Enligt ett undantag i art. III(2)(c) CLC-konventionen kan fartygsägaren befrias från det strikta ansvaret om staten brustit i sin underhållsskyldighet

(fortsättning)



av fyrar och andra hjälpmedel för navigering. En avgörande fråga i målet blev därför om sjökort kunde anses utgöra ett hjälpmedel för navigering i den mening som avses i konventionen.

Den svenska staten förordade i målet en restriktiv tolkning av uttrycket *andra hjälpmedel för navigering*. I enlighet med den engelska ejusdem generis-principen måste detta uttryck relateras till uttrycket *fyrar*. Sjökort kunde i det här avseendet inte anses utgöra ett sådant hjälpmedel. Utifrån såväl språkliga som ändamålsöverväganden kom emellertid Högsta domstolens majoritet fram till att sjökort fick anses vara omfattade av bestämmelsen om befrielse från ansvar. Enligt domstolens majoritet kännetecknades det aktuella fallet inte bara av att redaren var fri från vållande till olyckan utan även av att navigatören positivt hade vilselett av felaktiga navigatoriska hjälpmedel samt att felaktigheten berodde på vållande av den som skyldig att svara för hjälpmedlen, det vill säga Sjöfartsverket. Statens talan om ersättning för oljeskadorna lämnades därför utan bifall.

Utgången i målet kan ifrågasättas. Precis som två av de skiljaktiga justitieråden anförde åläggs fartygsägaren genom ansvarskonventionen ett strikt ansvar och detta talar för en restriktiv tolkning av befrielsegrunderna. I annat fall finns det en viss risk ansvarssystemet på sikt urholkas.

Oljan gav emellertid inte bara upphov till miljöproblem, den utvecklades också i ett ekonomiskt perspektiv till den svenska rederinäringens verkliga akilleshäla. Visserligen ökade den svenska handelsflottan i storlek efter andra världskriget i takt med den förbättrade konjunkturen, men det gjorde även personalkostnaderna. Ändringar i sjöarbetslagstiftningen, inte minst arbetstidslagstiftningen, ledde till att bemanningsfaktorn ombord blev allt ofördelaktigare i konkurrensen med utländska flaggor. Ett krav på trevaktssystem ombord

på fartyg om minst 500 brt. infördes samtidigt som sjömännen fick rätt till tillsvidareanställning istället för korttidsanställning per resa. Längre sökte den svenska rederinäringen kompensera detta genom byggandet av så kallade ”paragrafare” och en ökad automatisering av arbetet ombord, men den internationella konkurrensen blev allt hårdare. År 1967 stängde emellertid Suez-kanalen på grund av kriget mellan Israel och Egypten. Över en natt ökade efterfrågan på större tankfartyg och fraktraterna sköt i höjden. Svenska redare var inte sena med att satsa på stora tankfartyg och under några år kunde redarna skära guld med täljkniv. År 1973 chockhöjde emellertid OPEC priset på råolja samtidigt som varven levererade mängder av nybyggen och krisen var ett faktum, men medan Norge, Danmark och så småningom Finland insåg behovet av ett internationellt register i konkurrenssyfte motverkade Sverige länge utflaggningsen av fartyg samtidigt som subventionerna till näringen i form av sjöfartsstödet var otillräckliga för att klara konkurrensen. Det svenska sjöfolksfacket sökte också länge inom ramen för ITF-kampanjen bekämpa utflaggningsen genom att med benäget bistånd från Transportarbetareförbundet blockera fartygen i svenska hamnar.

Det kanske mest välbekanta målet under den här perioden är det så kallade Britanniamålet (AD 1989 nr 120, se vidare Schelin, J., AD 1989 nr 120 JSS Britannia, Sjörettsliga landmärken (red. J. Schelin), Stockholm 2018, s. 59–68). Det kan sägas stå som symbol för den bittra striden om sjöfartspolitik och utflaggningsfrågan. Det cypriotiskflaggade containerfartyget JSS Britannia blockerades i Göteborgs hamn. Ombord hade fartyget en besättning bestående av huvudsakligen filippiner. Dessa omfattades av ett kollektivavtal som ingåtts mellan den filippinske bemanningsagenten och ett likaledes filippinskt fackförbund. Blockaden vidtogs av Svenska Transportarbetareförbundet på begäran av

dävarande Svenska Sjöfolksförbundet. För att häva blockaden ställde arbetstagarorganisationerna krav på att rederiet skulle påteckna ett ITF-kollektivavtal med högre lönenivåer. Längre hade Arbetsdomstolen godkänt ITF-blockaderna genom att konstatera att det rädde avtalslöst tillstånd mellan rederiet och Sjöfolksförbundet och att denna typ av stridsåtgärd således var lovlig. Nu fastslog emellertid domstolen att en blockad som riktades mot ett bestående utländskt kollektivavtal måste betraktas som olovlig enligt 42 § första stycket medbestämmandelagen (1976:580). Situationen kunde inte jämföras med fackliga stridsåtgärder i syfte att få till stånd ett konkurrerande kollektivavtal på ett avtalsområde där kollektivavtal redan fanns. I det nu aktuella fallet hade stridsåtgärderna vidtagits i syfte att undantränga det befintliga kollektivavtalet och inte för att få till stånd ett anslutande avtal med den begränsade tillämplighet som följde av gällande principer för konkurrens mellan kollektivavtal.

Britanniadomen markerar som ovan antytts en helomvändning i domstolens synsätt. Utgången i Britanniamålet kan emellertid bara förstås i ljuset av Nerviondomen (NJA 1987 s. 885). I den sistnämnda domen konstaterade Högsta domstolen att frågan om giltigheten av det ITF-avtal som slutits på grundval av den i svensk hamn vidtagna blockaden reglerades av flaggens lag och inte svensk lag. Britanniadomen framstår därmed som en följdriktig och logisk anpassning till Nerviondomen. Att tillåta en stridsåtgärd som endast resulterat i ett ogiltigt avtal enligt flaggens lag framstod inte som godtagbart.

I praktiken fick kanske inte Britanniadomen särskilt stor betydelse. Lagstiftaren gjorde genom Lex Britannia åter blockaderna lovliga, låt vara med vissa begränsningar till följd av unionsrätten. Domen visar emellertid på ett intressant sätt hur globaliseringen inskränker möjligheterna att reglera frågor som arbets- och näringsvillkor på ett sätt som skiljer sig från resten av världen. Kanske utgör också insikten att globaliseringen ställer andra och nya krav en vattendelare i den nordiska sjöfartspolitik, något som i sin tur har varit avgörande för den fortsatta utvecklingen av sjöfartsnäringen i de nordiska länderna. Som inledningsvis antydde har den danska synen att sjöfartsnäringen utgör en tjänstesektor med globala villkor fört till att denna med Maersk Line i spetsen numera är den mest framgångsrika i Norden. Den svenska traditionella synen att sjöfartsnäringen snarast utgör ett bihang till exportindustrin och att denna i grunden bör styras av svenska villkor har däremot lett till att den svenska rederinäringen jämfört med i slutet av 1960-talet marginaliserats. I backspegeln kan den svenska handelsflottans uppgång under 1950- och 1960-talet snarast ses som

(fortsättning)



en tillfällighet. Salénrederierna gick i konkurs år 1984 och Wallenius avvecklade allt engagemang i tankfarten till förmån för biltransporterna. Efter en kort återhämtning i slutet av 1980-talet och början av 1990-talet såldes de allra flesta av de resterande stora tankrederierna ut till utländska intressen. Det gällde Frontline, Nordström & Thulin samt Argonaut. Kvar inom stortanksegmentet blev egentligen bara Stena Bulk i Göteborg. Den svenska sjöfartsnäringen har efter detta egentligen aldrig hämtat sig från krisen. Det sagda gäller även om det nu råder en viss optimism i näringen.

1994–2019 – Mayday, mayday, Estonia, Estonia...

Färjetrafiken är av stor betydelse för kommunikationerna såväl mellan de nordiska länderna som mellan Norden och kontinenten. Den 28 september 1994 sjönk ro/pax-färjan m/s Estonia efter det att fartyget tagit in vatten på bildäck genom den trånga bogporten. Ombord på färjan befann sig 989 passagerare och besättningsmän, endast 137 personer överlevde katastrofen trots en massiv räddningsoperation. Näst efter Titanic är Estoniakatastrofen i människoliv räknat den värsta fartygskatastrofen som inträffat i fredstid.

Estoniakatastrofen fick tillsammans med andra stora färjekatastrofer som exempelvis m/s Herald of Free Enterprise's kapsejsning år 1987, branden ombord på m/s Scandinavian Star år 1990 och m/s Jan Heweliusz förlisning år 1993, ett antal olika rättsliga efterspel. Förutom ändringar i SOLAS avseende ro/pax-fartygens konstruktion skärptes genom 2002 års Atenprotokoll även sjötransportörens ansvar för personskador som uppkommit vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, explosion eller brand eller till följd av fel i fartyget från att ha varit ett exculpationsansvar till att bli ett i princip strikt ansvar. Även begränsningsbeloppen höjdes väsentligt. Det bör i sammanhanget påpekas att ansvarsförsäkringsgivaren Skuld betalade ut en högre ersättning till de överlevande och efterlevande efter Estoniakatastrofen än vad som gällde enligt lag. Trots detta har det drivits ett antal mål rörande ytterligare ersättning. Vissa efterlevande krävde ersättning av rederiet för sveda och värk samt psykiskt lidande (ND 2001 s. 37 Svea). Ersättningskraven gjordes gällande på utomobligatorisk grund, men talan ogillades av Svea hovrätt med motiveringen att endast den som haft kostnader till följd av dödsfallet eller förlorat underhåll var berättigad att resa krav på ersättning.

Så sent som sommaren 2019 förlorade drygt 1 100 överlevande och efterlevande ett mål i fransk domstol mot det franska klassifikationssällskapet Bureau Veritas och det tyska Meyer Werft. Enligt domstolen var det inte bevisat att klassifikationssällskapet eller varvet hade handlat grovt vårdslöst i samband med bygget och klassificeringen av fartyget. Det är oklart om



domen kommer att överklagas till högre instans.

En infekterad debatt uppstod också om bärgningen av de omkomna och den beslutade övertäckningen av vraket i syfte att skydda detta mot vrakplundrare. Ett antal efterlevande förde talan mot svenska staten rörande skyldigheten att bärga de omkomna (ND 1996 s. 20 Svea). Svea hovrätt kom dock fram till att någon sådan skyldighet inte förelåg enligt vare sig sedvanelag eller Europakonventionen. Inte heller vann de efterlevande framgång med yrkandet om förbud för staten att låta övertäcka vraket. Övertäckningen stoppades emellertid av politiska skäl av regeringen sommaren 1996.

Slutord

Det är allmänt känt bland Hollywoodregissörer att för att sälja bra ska en filmberättelse ha ett lyckligt slut. Berättelsen om den nordiska sjöfarten och sjörättens

utveckling under perioden 1929–2019 har inget sådant lyckligt slut. Precis som i fråga om all annan historieskrivning är det istället en berättelse om mer eller mindre ständiga kriser och katastrofer av olika slag. Emellertid visar den också på människans förmåga att lösa dessa kriser och att hantera katastroferna, inte minst med hjälp av olika juridiska verktyg. Såväl de ekonomiska och politiska kriserna som fartygskatastroferna har alla föranlett lagstiftning och vägledande rättspraxis av olika slag i syfte att komma till rätta med de problem som under olika perioder gjort sig gällande. Sjørätten utgör under den här perioden därmed en spännande och många gånger dramatisk spegel av ett stycke nordisk samtids historia och till skillnad från filmen har historien inget slut.

Johan Schelin är professor i sjö- och transporträtt vid Juridiska fakulteten, Stockholms universitet. Han förestår även Axel Ax:son Johnsons institut för sjörett och annan transporträtt.





Rättspraxis

Om artikel 2 CMR

”Piggy back operations” i nordiskt ljus

Den 14 maj 2019 meddelade norska Høyesterett en dom rörande tolkningen av 4 § vegfraktloven som i sin tur genomför artikel 2 CMR-konventionen. Domen rymmer flera intressanta aspekter.

Omständigheterna i fallet

Nexans Norway AS lät i november 2014 transportera en kabel för fjärrstyrning av undervattensfarkoster från sin fabrik i Rognan till ett lager i Risavika. Kabeln hade köpts av en engelsk köpare i Wallsend utanför Newcastle. För den vidare transporten till Wallsend svarade sedan transportören Kühne & Nagel AS (K&N). Kabeln som var upplindad på en kabeltrumma och vägde 20 ton överfördes av den anledningen till K&N:s terminal i Risavika. K&N engagerade i sin tur Pentagon Freight Services AS (Pentagon) för utförande av transporten. Pentagon uppdrog därefter åt Kåre Lode AS att lasta kabeln på en trailer och med hjälp av en dragbil köra denna till Sea Cargo AS kaj i Risavika för vidare transport till England. Trailern med kabeln drogs sedan ombord på fartyget m/v Norrland. Vid ankomsten till Immingham var det sedan planerat att ett engelskt åkeri skulle avhämta trailern och dra denna till Wallsend. Under överfarten råkade emellertid fartyget ut för en kraftig storm. På grund av de kraftiga krängningarna på upp till 35 grader lossnade kabeltrumman från trailern och föll över en annan trailer lastad med fönster som stod bredvid. När fartyget ankom till Immingham befanns kabeln vara totalförstörd.

Nexans och varförsäkringsgivaren Axa Corporate Solutions (AXA) stämde sedan K&N med krav på ersättning för den skadade kabelns fulla värde samt vissa ytterligare kostnader. Nexans och AXA gjorde gällande att de utförande transportörerna för vilka K&N svarade hade handlat grovt oaktsamt. K&N krävde sedan inom ramen för samma rättegång ersättning av Pentagon motsvarande det belopp den förstnämnda transportören skulle komma att bli skyldig att erlägga till Nexans och AXA.

Internationell vägtransport eller ren multimodal transport?

Den första frågan i målet gällde vilka ansvarsregler som i utgångspunkt skulle tillämpas i fråga om skadan på kabeln. Utgångspunkten måste enligt Høyesterett här vara vilken typ av transport som parterna hade ingått avtal om. I fråga om kombinerade transporter måste det enligt domstolen bli fråga om en samlad bedömning av det avtalade uppdragets karaktär och av det sätt på vilket transporten rent faktiskt hade utförts.

Beträffande det avtalade uppdragets karaktär gällde att det här inte var helt tydligt vilken typ av transport parterna hade kommit överens om och därmed heller inte vilka ansvarsregler som skulle tillämpas. I ramavtalet mellan Nexans och K&N föreskrevs att transportören hade möjlighet att själv välja lämpligt transportmedel, transportmetod och transportsträcka samt att transportörens ansvar skulle följa Haag Visby-reglernas rörande lastskador som uppkommit under sjötransport. Den av K&N utställda vägfraktsedeln innehöll dock samtidigt en uppgift om att hela transporten var underlagd vegfraktloven och CMR-konventionen. K&N:s påstående om att fraktsedeln endast hade utställts för tulländamål fäste domstolen inte någon vikt vid.

Gällande andra kriteriet, det vill säga på vilket sätt transporten hade utförts, diskuterade Høyesterett detta i ljuset av lagstiftningen på området. Høyesterett konstaterade här att CMR-konventionens bestämmelser hade införlivats med norsk rätt genom vegfraktloven och att en förutsättning för att denna skulle vara tillämplig var att transporten kunde karakteriseras som internationell vägtransport. Domstolen fann sedan att även om den inledande transporten

*Till havs, till havs,
till storms, du djärva jakt.
Till havs, till storms,
var man på vakt.
Till havs!*

Jonatan Reuter

från K&N:s terminal till kajen i Risavika var mycket kort utgjorde den en separat transportsträcka på väg och inte en del av lastningen av fartyget. Detta motiverades med att transporten hade utförts av en undertransportör mot vederlag, att den framstod som nödvändig för att få fram godset till fartyget samt till största delen företogs på allmän väg. Förhållandena var därmed annorlunda än de som rådde i fallet ND 1984 s. 292 Eidsivating där godset endast hade dragits cirka 300 meter från terminalen längs kajen fram till fartyget. I det sistnämnda fallet bedömde lagmannsretten operationen som en del av lastningen av fartyget.

Det faktum att kabeln under sjötransporten fortfarande var lastad på trailern samt att det var planerat att en engelsk dragbilsåkare skulle avhämta godset i Immingham och transportera detta den sista sträckan till Wallsend talade enligt Høyesterett för att transporten måste anses utgöra en internationell vägtransport snarare än en ren multimodal transport bestående av två inrikes vägtransporter och en sjötransport. Av detta följde att vegfraktoven i utgångspunkt skulle tillämpas i fråga om ansvaret för skadan på kabeln.

En intressant iakttagelse är här att norska Høyesterett fäste en sådan avgörande vikt vid hur transporten rent faktiskt kom att utföras. Utgångspunkten i art. 1 CMR-konventionen är att den ska tillämpas i fråga om avtal om internationell transport på väg. I det aktuella fallet hade parterna inte kommit överens om något specifikt transportsätt utan detta hade istället överläts till transportören att avgöra under förutsättning att transportsättet framstod som rimligt. Flera speditjonskontrakt innehåller också ansvarsbestämmelser som blir tillämpliga i avsaknad av någon tvingande ansvarsreglering. Trots detta kom Høyesterett här fram till att vegfraktovens bestämmelser ändå skulle tillämpas. Ett argument som talar för en sådan tolkning är att denna förhindrar att transportören söker undkomma den tvingande ansvarsregleringen på området genom att lämna frågan om transportsättet öppen i avtalet. Det innebär i förlängningen att de multimodala transportavtalen och logistikavtalen inte kan ses som egna avtalstyper skilda från de övriga unimodala transportavtalen vad beträffar lastskadeansvaret. Istället kommer det tvingande lastskadeansvaret för det transportmedel som rent faktiskt begagnades då förlusten eller skadan uppkom även att reglera förhållandet mellan parterna i det multimodala transportavtalet och logistikavtalet.

Det sagda påminner om den rättsliga lösning som återfinns i art. 18(4) Montrealkonventionen. Det är inte ovanligt att i fråga om flygtransporter fraktföraren kan välja att helt eller delvis låta transportera godset med andra transportmedel, vanligtvis lastbil (s.k. truckning), men att denne

fortsatt svarar enligt de lufttransporträttsliga reglerna.

Det finns dock åtminstone ett exempel på att domstolarna bedömt saken annorlunda. I det engelska rättsfallet *Quantum Corp. v. Plane Trucking* [2002] 2 Lloyd's Rep. 25 C.A. utgjorde huvuddelen av transporten av en flygtransport mellan Singapore och Paris. Trots detta kom emellertid Court of Appeal fram till att ansvarsreglerna i CMR-konventionen skulle tillämpas på den avslutande transporten med lastbil mellan Paris och Dublin. Domstolen motiverade detta med att den sistnämnda transportsträckan utgjorde en internationell vägtransport och att denna var underlagd den tvingande CMR-konventionen. En jämförelse mellan domarna ger vid handen att till skillnad från norska Høyesterett gjorde engelska Court of Appeal i *Quantum*-fallet aldrig någon helhetsbedömning av omständigheterna i fallet utan såg endast till hur transporten under olika delsträckor rent faktiskt hade genomförts. Att parterna i grunden fick anses ha avtalat om en flygtransport och att transportören utställt en flygfraktsedel som bekräftade detta spelade således inte någon roll i sammanhanget enligt Court of Appeal. Det norska synsättet förefaller mer betydligt mer realistiskt, men till den engelska domstolens försvar kan möjligen sägas att den leder till en högre grad av förutsägbarhet. En helhetsbedömning görs alltid utifrån en mängd faktiska omständigheter vilka kan variera från fall till fall. Resultatet av en sådan helhetsbedömning blir därmed alltid svårare att förutse.

Orsakssambandet

Vegfraktoven innehåller i 4 § andra stycket en bestämmelse som genomför art. 2 CMR-konventionen i norsk rätt. Den grundläggande tanken med bestämmelsen är precis som Høyesterett konstaterade i domen att vägfraktföraren ska bära samma ansvar i förhållande till lastägaren som han har möjlighet att göra gällande gentemot den utförande transportören (här sjötransportören) i regressomgången. Bestämmelsen fungerar med andra ord som en utjämningsregel mellan de olika kontraktsleden.

En förutsättning för att bestämmelsen ska vara tillämplig är emellertid att skadan inte har orsakats genom vägfraktförarens försummelse. Av omständigheterna i målet framgick att vägfraktföraren försummat att säkra kabeltrumman på trailern på ett sådant sätt att den skulle tåla en vägtransport. Enligt Høyesterett hade detta emellertid inte någon avgörande betydelse för att kabeltrumman sedan välte ombord på fartyget i stormen. Den uppkomna skadan berodde istället på att sjötransportören hade nöjt sig med att endast säkra trailern istället för såväl denna som kabeltrumman med hjälp av kätting direkt i fartygsdäcket. Med andra ord förelåg det inte någon kausalitet mellan vägtransportörens försummelse

och den inträffade skadan. Kabeltrumman hade med andra ord på grund av dess höga tyngdpunkt samt den kraftiga sjörollningen i sidled välvt även om den säkrats på ett tillräckligt sätt på trailern.

Det kan möjligen ifrågasättas om inte sjötransportörens försummelse borde tillräknas vägfraktföraren. Den förstnämnde utför i praktiken en del av transporten på vägfraktförarens uppdrag. Det är emellertid viktigt att som ovan antytts här komma ihåg att syftet med bestämmelsen är att åstadkomma en utjämning av ansvaret i de olika kontraktsleden och inte att frita vägtransportören från ansvar. Frågan är således inte om vägtransportören ska svara för förlusten av eller skadan på godset utan hur denne ska göra detta. En tolkning enligt vilken vägtransportören tillräknades sjötransportörens försummelse skulle i praktiken leda till att bestämmelsen endast skulle bli tillämplig i situationer där det inte föreligger försummelse hos någon av transportörerna. Med andra ord skulle med en sådan tolkning bestämmelsens tillämpningsområde kraftigt begränsas.

Skada typisk för transportmedlet

Enligt 4 § andra stycket vegfraktoven krävs även att förlusten eller skadan vara av sådan art att den endast har kunnat uppkomma vid transport med det andra transportmedlet. I art. 2 CMR-konventionen uttrycks detta som att förlusten eller skadan ska ha uppkommit ”by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport”. En fråga i målet var om skadan utgjorde en typisk sjöskada. I princip hade kabeltrumman även kunnat välta under vägtransporten, men Høyesterett menade ändå att de skador som riskerar att materialiseras vid en vägtransport skiljer sig åt från de som gör sig gällande vid en sjötransport. I det förstnämnda fallet är det fråga om helt andra risker, exempelvis att kabeltrumman välter på grund av starka sidvindar, tvåra svängar i hög fart eller skador på vägbanan. I det sistnämnda fallet är det istället fråga om att fordonet vid sjögång kan förflytta sig eller falla av, något som i sin tur kan påverka fartygets stabilitet. Dessa risker ställde enligt Høyesterett krav på särskilda säkringsåtgärder. I det nu aktuella fallet kom sedan domstolen fram till att risken för att trailern skulle komma att välta ombord utgjorde en särskild risk som var säregen för det andra transportmedlet, i det här fallet fartyget.

Høyesterett hänvisade i domskälen uttryckligen till det tyska målet BGH 15.12.2011 i I ZR 12/11 i vilket Bundesgerichtshof med en liknande argumentation fann att en omfattande brand ombord på en ro/ro-färja, vilken ledde till att det med lastbil befördade godset totalförstördes, utgjorde en för sjötransporten typisk risk. Enligt Bundesgerichtshof kunde inte frågan avgöras på grundval av ett abstrakt antagande

(fortsättning)

utan istället måste en konkret bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet göras. Även om en omfattande brand teoretiskt sett hade kunnat utbryta även under vägtransporten, exempelvis i en vägtunnel utgjorde en sådan brand ombord på en färja en för sjötransporten säregen risk (se avsn. 34 samt äv. Bahnsen, K. U., Art. 2 CMR und die UND ADRIYATIK, TranspR 10/11 2012 s. 400–407, avsn. 3).

En intressant fråga är även hur Høyesteretts argumentation förhåller sig till det engelska rättsfallet *Thermo Engineers v. Ferry-masters*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 200 Q.B. En skillnad mellan det norska (men även det tyska) och det engelska rättsfallet är att i det förstnämnda fallet det var oomtvistligt att skadan uppkommit medan lastbilen med godset befann sig ombord på fartyget. I det engelska målet uppkom emellertid skadan på godset när trailern rullades ombord på fartyget och blev en av de avgörande frågorna i målet huruvida den inledande vägtransporten hade avslutats och sjötransporten påbörjats. Neill, J. anförde i målet (s. 204) att:

”With respect I am unable to accept Mr. Aikens’ argument that the road transport continued until the trailer and its load were secured in the ship. There is force in Mr. Mance’s submission that C.M.R. was intended to fit in with other conventions,

and I incline to the view that as a general rule the first condition of art. 2 will be satisfied where it is proved that sea carriage as understood in The Hague Rules has begun. I recognize, however, that there may be cases where the exact line between two successive means of transport will be difficult to draw. I must concern myself with the facts of the present case. Here I am satisfied that the damage occurred during the carriage by the other means of transport.”

Neill, J., motiverade ställningstagandet med att det tvingande ansvaret enligt Haag-reglerna även omfattade lastningsoperationerna. Frågan om skadan utgjorde en typisk sjöskada framstår dock som betydligt mer underordnad i argumentationen. Här anmärkte Neill, J. (s. 205) endast kortfattat att:

”An overhead obstruction, said Mr. Aikens, is not a peril peculiarly associated with the sea; a similar incident could have occurred on land, if for example, the trailer had collided with a low bridge or the entrance to a garage. I see the force in this argument but I am not persuaded by it. One is concerned to consider not whether the loss or damage could only have occurred in the course of the other means of transport but whether the event could only have so occurred. It seems to me that any

adequate description of the relevant events in this case would have to include a statement to the effect that a collision with a bulkhead of a ship have taken place in the course of the loading of the ship. Such an event could only have occurred in the course of, and by reason of the carriage by sea.”

Avslutande anmärkningar

Domen från norska Høyesterett kan sägas ligga väl i linje med den kontinentaleuropeiska traditionen på området. Medan de engelska domstolarna synes vara upptagna av att i första hand söka premiera förutsägbarheten (även om det kan ifrågasättas huruvida detta verkligen blev resultatet i Quantum-fallet) har Høyesterett här sökt att mot bakgrund av syftet med artikel 2 CMR genom en helhetsbedömning av omständigheterna i fallet åstadkomma ett rimligt resultat. Överlag gäller att domstolen har lyckats med detta.

Johan Schelin
Professor i sjö- och transporträtt

God jul och gott nytt år

Avslutningsvis tillönskas alla läsare av Sjørättsbiblioteket en riktigt god och avkopplande jul- och nyårshelg.

Nästa nummer av Sjørättsbiblioteket utkommer sedan under första kvartalet 2020.



Adress till redaktionen
Juridiska institutionen
Stockholms universitet
SE-106 91 Stockholm
E-post: johan.schelin@juridicum.su.se
Hemsida: www.sjorattsbiblioteket.se

Distribution: Poseidon Förlag AB