ACTA ACADEMIAE ABOENSIS, SER. A
HUMANIORA
HUMANISTISKA VETENSKAPER · SOCIALVETENSKAPER OCH JURIDIK · TEOLOGI

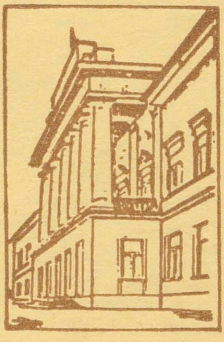
Vol. 58

GLOBALBEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

EN SKADESTÅNDSRÄTTSLIG STUDIE

AV

PETER WETTERSTEIN



ÅBO AKADEMI
ÅBO 1980

JURIDISKA INSTITUTIONEN
vid Uppsala Universitet
JUR
Oeäd D 21875

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

• Kopiera och vidaredistribuera materialet oavsett medium eller format

• Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

• Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.

• Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.

• Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att gör något som licensen tillåter.

Se även information på
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv

http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f441e

GLOBALBEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

GLOBALBEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

EN SKADESTÅNDSRÄTTSLIG STUDIE

AV

PETER WETTERSTEIN
jurislicentiat, vicehäradshövding

Akademisk avhandling som med tillstånd av juridiska fakulteten vid Åbo universitet framlägges till offentlig granskning i auditorium I torsdagen den 12 juni 1980 kl. 12.

ÅBO 1980

ACTA ACADEMIAE ABOENSIS, SER. A
HUMANIORA
HUMANISTISKA VETENSKAPER · SOCIALVETENSKAPER OCH JURIDIK · TEOLOGI

Vol. 58

GLOBALBEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

EN SKADESTÅNDSRÄTTSLIG STUDIE

AV

PETER WETTERSTEIN

With an English Summary

ÅBO AKADEMI
ÅBO 1980

UPPSALA UNIVERSITET
JURIDISKA INSTITUTIONS

Inlämnad 19. 12. 1979
Anmäld av Leif Nordberg

ISBN 951-648-615-0

Ekenäs Tryckeri Aktiebolag
Ekenäs 1980

UPPSALA UNIVERSITET
JURIDISKA INSTITUTIONEN

Förord

Föreliggande arbete behandlar det sjörättsliga skadeståndsansvaret och dess globalbegränsning. Detta ämne har i nordisk rätt inte varit föremål för mera ingående undersökning sedan Nils Grenander år 1953 framlade sin avhandling "Studier rörande redareansvarets legala begränsning". Efter denna tidpunkt har både tvenne internationella konventioner i ärendet antagits och de nordiska sjölagarnas stadganden om globalbegränsning ändrats. Det är min förhoppning att detta arbete skall fylla den lucka i fråga om ämnets vetenskapliga penetrering som uppstått.

När jag nu står inför slutmålet efter flera års vedermödor är det mig en angenäm uppgift att framföra mitt tack till alla dem som under arbetets gång stått mig bi. Ett särskilt tack går till professor Lars Erik Taxell utan vars stöd och uppmuntran denna avhandling inte hade kommit till. Det var han som väckte mitt intresse för vetenskapen — av hav och sjöfart har jag alltid varit intresserad. Professor Taxell har även verkat som förhandsgranskare av avhandlingen och härvid framfört konstruktiva råd och anmärkningar. Jag vill även tacka min andra förhandsgranskare professor Thor Falkanger, som välvilligt åtagit sig uppdraget som opponent, för hans uppbyggande och kritiska synpunkter. Ett varmt tack går även till professorerna Erling Selvig och Sjur Braekhus och de andra personerna verksamma vid Nordisk Institutt for Sjørett i Oslo för det vänliga bemötandet och all den hjälp jag erhållit vid mina många besök på institutet.

Även flera andra personer är jag ett tack skyldig. Med docenten, hovrättsrådet Hans Saxén, som läst avhandlingen i manuskript, har jag fört många givande och nyttiga diskussioner om centrala frågor i avhandlingen. Lagstiftningsdirektören Leif Sevón har vänligen ställt för denna avhandling centralt konferens- mm. material till mitt förfogande. Jag har även fört uppbyggande diskussioner kring avhandlingens tema med min vän och kollega t. f. professor Allan Rosas — särskilt vad gäller de folkrättsliga aspekterna. Mina vänner juris licentiaten Hannu Honka och riksdagsman Christoffer Taxell har bistått mig på det psykiska planet under de "mörka stunder" som alltid vidhänger ett projekt av denna omfattning. Min far, sjöfartsrådet Nils Wetterstein, och pol.kand.

Per-Stefan Nyholm har hjälpt mig med korrekturläsningen och fru Ulla Henriksson har renskrivit avhandlingen. Lektor Christopher Grapes har översatt den engelskspråkiga sammanfattningen. Ett stort tack går slutligen till min familj för den förståelse och uppmuntran som kommit mig till del.

Ekonomiskt bistånd för avhandlingsarbetet har jag erhållit av Svenska Kulturfonden, Svenska Vetenskapliga Centralrådet, Eugen Schaumans fond, Sjöfartsstiftelsen, Waldemar von Frenckells Stiftelse, Nordisk Institutt for Sjørett och Stiftelsens för Åbo Akademi forskningsinstitut. Till dessa framför jag ett varmt tack. Jag tackar också Sjöassuransföreningen i Finland, vars bibliotek jag fått utnyttja, och Åbo Akademis konsistorium, som intagit boken i Acta-serien.

Material som tillkommit efter december 1979 har endast undantagsvis kunnat beaktas.

Åbo i maj 1980, när s/y Medeias sjösättning står för dörren.

P. W.

Innehållsförteckning

DEL I

§ 1 *Inledning* 11
1.1. Den skadeståndsrättsliga utgångspunkten 11
1.2. Globalbegränsningsinstitutet och dess särdrag 12
1.3. Undersökningens syften och avgränsning av ämnet 14
1.4. Materialet 15
1.5. Avhandlingens disposition 16

§ 2 *Historik* 18
2.1. Globalbegränsningsinstitutets uppkomst och de tidigaste utvecklingsskedena 18
2.2. De senare utvecklingsskedena 22
2.2.1. Abandonsystemet 22
2.2.2. Exekutionssystemet 23
2.2.3. Det engelska systemet 25
2.2.4. Det amerikanska systemet (USA) 27
2.3. Internationella unifieringssträvanden 32
2.3.1. Förberedande strävanden 32
2.3.2. 1924 års globalbegränsningskonvention 36
2.3.3. 1957 års globalbegränsningskonvention 40
2.3.4. 1976 års globalbegränsningskonvention 46
2.3.5. Värdering av unifieringssträvandena 47

§ 3 *Globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund* 49
3.1. Det historiska perspektivet 49
3.1.1. Sjöfartens riskfylldhet 50
3.1.2. Redarens bristande kontroll -och övervakningsmöjligheter 52
3.1.3. Konkurrenspolitiska verkningar 53
3.1.4. Associationsrättsliga synpunkter 53
3.2. Den nutida argumentationen 55
3.2.1. Försäkringshänsynen. Den principiella utgångspunkten 55
3.2.2. Grunden för 1976 års globalbegränsningskonvention 55
3.2.2.1. "Unbreakability" 56
3.2.2.2. Försäkringsmarknadens kapacitet 58

3.2.2.3. "Möjligast höga ansvarsbelopp till rimliga kostnader" 60
3.2.3. Konklusion 64

DEL II

§ 4 *Tolkning av konventionsstyrd lag* 67
4.1. Tolkningsmetoden 67
4.2. Tolkningsmaterialet 68

§ 5 *De till globalbegränsning berättigade ansvarssubjekten* 71
5.1. Inledande kommentarer 71
5.2. Redaren 73
5.3. Fartygsägaren 78
5.4. Befraktaren 80
5.5. Medhjälpare vid fartygsdriften 83
5.5.1. Allmänt 83
5.5.2. Befälhavare, medlem av besättningen och lots 84
5.5.3. Övriga medhjälpare 85
5.5.4. Tjänsterekvisitet enligt sjölagen § 20 mom. 2 88
5.5.5. Utomnordisk rätt 89
5.6. Begränsning när flera är ansvariga 90
5.7. De lege ferenda-synpunkter. 1976 års globalbegränsningskonvention . . 91
5.7.1. Allmänt 91
5.7.2. Bärgarna 91
5.7.3. Anställda personer och anlitade medhjälpare 94
5.7.4. Försäkringsgivarna 102

§ 6 *Förutsättningarna för globalbegränsning* 105
6.1. Ansvarsbegränsningsfältet enligt sjölagen § 13 mom. 1 105
6.1.1. Inledande kommentarer 105
6.1.2. Skadetypen 106
6.1.2.1. Personskada 106
6.1.2.2. Egendomsskada 107
6.1.3. Skadans anknytning till fartygsdriften 115
6.1.3.1. Skadeobjektets anknytning till fartyget 115
6.1.3.1.1. Skadeobjekt befintliga ombord på fartyget 115
6.1.3.1.2. Tilläggsrekvisitet "för att medfölja fartyget" 119
6.1.3.2. Skadeorsakarens anknytning till fartyget 120
6.1.3.3. Skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner . . . 123
6.1.3.3.1. Navigeringen av fartyget 123
6.1.3.3.2. Handhavandet av fartyget 127
6.1.3.3.3. Lastningen, befordringen eller lossningen av lasten 131
6.1.3.3.4. Inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna . 134
6.1.3.4. Skada å hamnanläggning o. dyl. 135
6.1.3.5. Ersättning för avlägsnande av vrak m. m. 136
6.1.4. Ansvarets art 137
6.1.4.1. Culpaansvar 137
6.1.4.2. Strikt ansvar 138
6.1.4.3. Ansvar grundat på sjöpanträtt 141
6.1.5. Jämförelse mellan ansvarsbegränsningsfältet och bestämmelserna om redarens principalansvar 142
6.1.6. De lege ferenda-synpunkter. 1976 års globalbegränsningskonvention . . 144
6.1.6.1. Allmänt 144

6.1.6.2. Skadans anknytning till fartygsdriften 145
6.1.6.3. Dröjsmålsansvar 149
6.1.6.4. Ersättning för avlägsnande av vrak m. m. 149
6.1.6.5. Ersättning för förebyggande åtgärder 150
6.2. Frånvaro av egen culpa 150
6.2.1. Inledande kommentarer 150
6.2.2. Culparekvisitet 151
6.2.3. Identifikation 154
6.2.3.1. Allmänt om frågeställningen 154
6.2.3.2. I rättslitteraturen framförda ställningstaganden 155
6.2.3.3. Rättspraxis 157
6.2.3.4. Utomnordisk rätt 159
6.2.3.5. Riktlinjer för frågans lösning 163
6.2.3.5.1. Rederidrift i form av aktiebolag 166
6.2.3.5.2. Annan rederidrift 167

§ 7 *Globalbegränsningsreglernas tillämplighet på icke-kommersiell sjöfart* . . . 169
7.1. Allmänt om frågeställningen 169
7.2. Begreppet fartyg enligt globalbegränsningskonventionerna 170
7.3. Begreppet fartyg i nationell rätt 173
7.4. Betydelsen av stadgandet i sjölagen § 9 177
7.5. Krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål 178
7.5.1. Nordisk rätt 178
7.5.1.1. Äldre nordisk sjölagstiftning 179
7.5.1.2. I rättslitteraturen framförda ställningstaganden 180
7.5.1.3. Rättspraxis 181
7.5.2. Utomnordisk rätt 184
7.5.3. Konklusioner 185
7.6. Fritidsbåtar 189
7.6.1. Nordisk rätt 189
7.6.2. Utomnordisk rätt 191
7.6.3. Konklusioner 192

DEL III

§ 8 *Globalbegränsningsrätten och skadeståndslagens bestämmelser* 199
8.1. Inledande kommentarer 199
8.2. Rätten för redaren att åberopa skadeståndslagens jämkningsregler? . . . 200
8.2.1. Skadeståndslagens tillämplighet på det specialreglerade (sjölagen §§ 10 och 11 mom. 1) redaransvaret 200
8.2.2. Globalbegränsningsreglernas betydelse 204
8.3. Rätten för de av sjölagen § 20 mom. 1 omfattade ansvarssubjekten att åberopa skadeståndslagens jämkningsregler? 208
8.4. Medhjälparnas globalbegränsningsrätt och bestämmelserna i skadeståndslagen 210
8.4.1. Allmänt 210
8.4.2. De olika medhjälparkategorierna 212
8.4.2.1. Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 och 3 212
8.4.2.1.1. Arbetstagare 212
8.4.2.1.2. Självständig medhjälpare 213
8.4.2.1.3. Uppdragstagare 215
8.4.2.2. Sjölagen § 11 mom. 1 216
8.4.2.2.1. Befälhavare, medlem av besättningen och lots 216

8.4.2.2.2. Övriga medhjälpare 219
8.4.2.2.3. Kravet på anknytning till fartygsdriften 223
8.4.2.2.4. Uppdragsrekvisitet 224
8.4.2.3. Konklusioner 225
8.4.3. Begreppen "i arbetet" enligt skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 och "i tjänsten" enligt sjölagen § 11 mom. 1 226
8.4.3.1. Den direkta arbetsuppgiften och handlande i anknytning till denna 228
8.4.3.2. Fritidsverksamhet och handlingar av privat natur 229
8.4.3.2.1. Arbetsgivarens principalansvar 229
8.4.3.2.2. Redarens principalansvar 233
8.4.3.3. Det subjektiva ansvarsrekvisitet 236
8.4.3.3.1. Arbetsgivarens principalansvar 236
8.4.3.3.2. Redarens principalansvar 236
8.4.3.4. Konklusioner 237

DEL IV

§ 9 *Rättspolitisk granskning av globalbegränsningsinstitutet* 239
9.1. Inledande kommentarer 239
9.2. Undersökningar angående globalbegränsningens ekonomiska och praktiska betydelse för redarna 241
9.2.1. Grenanders undersökning 241
9.2.2. Assuranceforeningen Skulds undersökning 243
9.3. Försäkringshänsynen 245
9.3.1. Principiell utgångspunkt 245
9.3.2. Detaljgranskning av de försäkringsmässiga aspekterna 247
9.3.2.1. "Katastrofrisken" 247
9.3.2.2. Försäkring av obegränsad ansvarighet 248
9.3.2.3. Försäkringskostnaderna 250
9.3.2.4. Konklusioner 253
9.3.3. Rättspolitiska synpunkter med hänsyn till olika skadefall 253
9.3.3.1. Personskador 254
9.3.3.1.1. Skador som drabbar anställda personer och anlitade medhjälpare . 254
9.3.3.1.2. Skador som drabbar passagerare 255
9.3.3.1.3. Övriga personskador 259
9.3.3.2. Egendomsskador 261
9.3.3.2.1 Skador som drabbar fartygets last 261
9.3.3.2.2. Skador som drabbar intressen utanför fartyget 266
9.3.3.3. Konklusioner 274
9.3.4. Icke-försäkringsbart ansvar 275
9.3.5. Jämkningsregel i stället för globalbegränsning? 278
9.4. Andra än försäkringsmässiga argument för globalbegränsningsinstitutet . 279
9.4.1. Förmånen av "begränsningsuppgörelsen" och kvarstadssynpunkterna . . 279
9.4.2. Globalbegränsning som motvikt mot redarens stränga skadeståndsansvar 281
9.5. Konklusioner 282
9.6. Obligatorisk ansvarsförsäkring? 283

English Summary 289
Förkortningar 303
Litteratur 307
Rättsfallsregister 327
Konventionstexter 335
Sakregister 348

DEL I

"Who may successfully dispute the wisdom of this legislation", *The Katie*, 40 F. 480 (1889)

§ 1 Inledning

1.1. DEN SKADESTÅNDSRÄTTSLIGA UTGÅNGSPUNKTEN

Den principiella utgångspunkten i såväl inom- som utomkontraktuell skadeståndsrätt är, att den som är skadeståndsansvarig skall ersätta skadan till fullo. Den skadelidande skall såvitt möjligt försättas i samma ekonomiska ställning som han innehade före skadefallet. I och med att hans förlust fullt ersätts uppfylls skadeståndets reparativa funktion. Det sagda gäller både culpaansvar och ansvar som bygger på objektiv grund.

Från denna huvudregel om full ersättning åt den skadelidande görs emellertid avsteg i flera fall. Dessa avvikelser föranleds av olika rättsliga principer och normkomplex. För det första har domstolarna möjlighet att i rättstillämpningen modifiera huvudregeln vid prövningen av ersättningsbetingelserna: kravet på adekvans och ersättningsgill skada etc. För det andra innehåller den skadeståndsrättsliga lagstiftningen en mängd ansvarsnedsättnings- och jämkningsstadganden.[1] Till denna kategori är även att hänföra de i lagstiftningen ingående olika stadgandena om beloppsmässig begränsning av skadeståndsansvaret, dvs. begränsning av ansvaret till ett i lag fastslaget belopp. Denna ansvarsbegränsning är karaktäristisk för det transporträttsliga skadeståndsansvaret. Stadganden av denna typ, vilka begränsar transportörens skadeståndsansvar för skador som drabbar gods och passagerare, ingår i sjölagen (167/39) §§ 120 och 182, konossementslagen (168/39) § 4 punkt 5, L om luftbefordringsavtal (45/77) § 23, L om vägbefordringsavtal (345/79) §§ 32—35 och F om befordran på järnväg (714/75) §§ 63—66. Förutom begränsningen av ansvaret till ett visst belopp är det

---

[1] Se skadeståndslagen (412/74) kap. 2, kap. 3 § 6 och kap. 4. Stadganden om befogenhet för domstol att jämka skadestånd enligt skälighet med hänsyn till skadans storlek, ådagalagd skuld etc. ingår även t. ex. i patentlagen (550/67) § 58, mönsterrättslagen (221/71) § 36, varumärkeslagen (7/64) § 38, L om affärsbanker (540/69) § 91, L om sparbanker (541/69) § 114, L om hypoteksbanker (545/69) § 78, L om andelslag (247/54) § 162, L om arbetsavtal (320/70) § 51, luftfartslagen (595/64) § 53, L om vägbefordringsavtal (345/79) § 39, sjölagen (167/39) § 67 och sjömanslagen (423/78) § 64.

kännetecknande för dessa begränsningsregler att ansvarsbegränsningen enbart gäller de i lagrummen uttryckligen reglerade individuella skadeståndskraven.[2] Bl. a. i sistnämnda hänseende skiljer sig den i sjölagen kap. 2 reglerade s. k. globalbegränsningen av det sjörättsliga skadeståndsansvaret markant från det nämnda specialreglerade transportansvaret.

1.2. GLOBALBEGRÄNSNINGSINSTITUTET OCH DESS SÄRDRAG

Globalbegränsningen av skadeståndsansvaret innebär en beloppsmässig begränsning av det samlade ansvar (= helhetsansvaret) — därav beteckningen globalbegränsning — för inom- och utomkontraktuella person- och egendomsskador som samma händelse ger upphov till. Karaktäristiskt för globalbegränsningsreglerna är, att ansvarsbegränsningen genomförs medelst en uppgörelse, där ställning tas till alla krav som uppstått vid händelsen (sjölagen §§ 15—19), och att ansvarsbeloppet (fonden) fördelas mellan de skadelidande i förhållande till fordringarnas storlek, varvid personskadekraven har en prioriterad ställning i förhållande till egendomsskadekraven (sjölagen §§ 14—15). Vidare innehåller dessa ansvarsbegränsningsregler stadganden om aggregering (sammanföring) av skadeståndskrav, vilket leder till att de till begränsning berättigade ansvarssubjektens samlade skadeståndsskyldighet i anledning av samma händelse inte överstiger det lagstadgade ansvarsbeloppet (sjölagen § 20). De sjörättsliga ansvarssubjektens rätt till globalbegränsning av skadeståndsansvaret skiljer sig således både i fråga om sin rättsliga karaktär och praktiska funktion väsentligt från den transporträttsliga ansvarsbegränsningen.[3] Denna globalbegränsningsrätt utgör tema och föremål för den föreliggande undersökningen.

Globalbegränsningsinstitutet har gammal hävd i det sjörättsliga skadeersättningssystemet.[4] Dess rötter torde sträcka sig till de medeltida kontinentaleuropeiska rättsordningarna och -samlingarna, eventuellt ännu längre bakåt i tiden. Vidare präglas detta rättsinstitut av en långtgående internationalism. Principen om globalbegränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret har vunnit universellt godkännande samt erhållit allmän tillämpning i sjöfartsländerna. De gällande finska, liksom de övriga nordiska globalbegränsningsreglerna bygger på den i Bryssel den 10 oktober 1957 antagna internationella konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö (International Convention relating to the

---

[2] Kontraktuell ansvarsfriskrivning och -begränsning utanför tillämpningsområdet för ovannämnda begränsningsstadganden är möjlig. Se t. ex. i fråga om sjötransport av gods och passagerare sjölagen §§ 72 och 169 a.

[3] Stadgandena om transportörens inomkontraktuella skadeståndsansvar utgör vanligen resultatet av en kompromiss mellan å ena sidan transportör- och å andra sidan last- och passagerarintressen. Förutom att detta haft betydelse i fråga om reglernas utformning innebär det även, att den transporträttsliga ansvarsbegränsningen har en i förhållande till globalbegränsningen avvikande rättspolitisk grund.

[4] Enligt *Drion* s. 1 har den sjörättsliga globalbegränsningsprincipen kallats "'clé de voûte', the 'keystone', of maritime law".

Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships),[5] vilken trädde i kraft den 31 maj 1968. Sedermera har en ny internationell konvention i samma ärende antagits den 19 november 1976 i London. Denna begränsningskonvention har ännu inte internationellt trätt i kraft.[6]

Sjölagens globalbegränsningsregler är egenartade i vår skadeståndsrätt. Någon möjlighet till globalbegränsning av såväl inom- som utomkontraktuell skadeståndsansvarighet existerar normalt inte för övriga näringsidkare — varken för landbaserad verksamhet eller för övrig transportdrift. I fråga om de sistnämnda ansvarssubjekten har vi såsom skadeståndsrättslig utgångspunkt principen om full skadeståndsskyldighet (vilken dock eventuellt i rättstillämpningen modifieras på ovannämnt sätt, se s. 11).[7]

Ansvarsbegränsningsprinciper liknande den sjörättsliga globalbegränsningen har likväl förverkligats i nyare ersättningslagstiftning. I atomansvarighetslagen (484/72) ingår ett ansvarsbegränsningsstadgande av denna typ (§ 18). Likaså ingår globalbegränsningsbestämmelser i art. V i den i Bryssel den 29 november 1969 antagna internationella konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), vars principer redan införlivats med nationell rätt i de övriga nordiska länderna.[8] I motsats till sjölagens globalbegränsningsregler är nämnda begränsningsstadganden emellertid delar av en skadeståndsrättslig specialreglering, som i det närmaste uttömmande reglerar ifrågavarande ersättningsområde, dvs. som förutom ansvarsbegränsningsreglerna innehåller stadganden om strikt ansvar, om ansvarskanalisering, om möjligheter att framställa yrkanden direkt mot försäkringsgivaren, om försäkringsplikt etc. De sjörättsliga globalbegränsningsreglerna begränsar däremot enbart den i samband med fartygsdriften uppkomna ansvarigheten utan att vara delar i en på nämnt sätt "sluten" ersättningsreglering. Denna divergens är beaktansvärd.

Det sjörättsliga globalbegränsningsinstitutets särpräglade karaktär ger följaktligen anledning dels till frågan hur man i dag kan motivera denna redarens (vanligen den person som driver sjöfart med fartyget, se nedan s. 73 ff.) hävdvunna skadeståndsrättsliga särställning, dels till frågan hur behövliga och ändamålsenliga ansvarsbegränsningsreglerna i själva verket är med beaktande av försäkringsväsendets riskspridningsmöjligheter samt moderna skadeståndsrättsliga regler och principer om ansvarsnedsättning och -jämkning.

---

5 Med finsk rätt införlivades konventionens principer genom en sjölagsändring den 8 juni 1964 (316/64) i svensk rätt medelst lagändring den 3 april 1964 (nr 85), i norsk rätt medelst lagändring den 12 juni 1964 (nr 4) och i dansk rätt medelst lagändring den 27 maj 1964 (nr 159). Dessa lagändringar trädde i kraft den 1 juli 1964. Globalbegränsningskonventionen av år 1957 avlöste en äldre konvention av den 25 augusti 1924, som var den första i unifierande syfte antagna konventionen rörande globalbegränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret.

6 Finland har undertecknat konventionen den 30 december 1977.

7 Se dock § 9 i L angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift (8/98) och § 12 i L angående elektriska anläggningar (167/28). Den i dessa lagrum stadgade ansvarsbegränsningen skiljer sig dock till sin rättsliga karaktär och omfattning väsentligt från den sjörättsliga globalbegränsningen.

8 I Finland föreligger ett lagförslag i ärendet, se *Reg. prop.* 1979:130.

1.3. UNDERSÖKNINGENS SYFTEN OCH AVGRÄNSNING AV ÄMNET

Undersökningen har två centrala syften. Det första är att närmare granska de gällande ansvarsbegränsningsstadgandenas innehåll och tillämpning samt framställa tolkningsrekommendationer. De kasuistiskt utformade begränsningsbestämmelserna ger nämligen upphov till en mängd svåra tolkningsfrågor. Bristen på undersökningar beträffande detta är i nordisk rätt markant. Utöver de lege lata-aspekterna ges tolkningsrekommendationer utgående från bestämmelserna i 1976 års globalbegränsningskonvention, vilka ännu inte utgör gällande rätt. Principerna i nämnda begränsningskonvention håller för närvarande på att inarbetas i de nordiska sjölagstiftningarna medelst internordiskt lagstiftningssamarbete.

Undersökningens andra centrala syfte är att företa en kritisk analys av globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund särskilt i belysning av följande faktorer:

1) gjorda erfarenheter angående ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska och praktiska betydelse för sjöfartsnäringen,
2) det gällande försäkringsläget och de försäkringsmässiga aspekterna i övrigt, dvs. försäkringens ersättningstryggande och -kompletterande funktion, dess betydelse som medel att uppnå rationell riskfördelning och -spridning etc. Det är särskilt i fråga om de försäkringsmässiga aspekterna som enligt min uppfattning viss kritik kan anföras mot de — dock fåtaliga — uttalanden om globalbegränsningens rättspolitiska grund som gjorts i rättslitteraturen.[9] Man synes i allmänhet ha godtagit vad som i frågan uttalats inom försäkringsväsendet (omöjligheten att försäkra obegränsad ansvarighet, inverkan av höga ansvarsbelopp på redarnas försäkringskostnader etc.) utan att man närmare kritiserat eller reflekterat över dessa synpunkter. Någon allvarligare diskussion om alternativa lösningar har inte förts. Försäkringsaspekterna har inte heller berörts i belysning av en rättspolitisk ändamålsanalys på basen av de olika skadesituationerna och
3) moderna strömningar i skadeståndsrätten rörande allmän ansvarsnedsättnings- och jämkningsmöjlighet (för den finska rättens del förverkligade genom skadeståndslagen (412/74)), något som spelar en central roll vid bedömningen av ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska och praktiska betydelse för de olika ansvarssubjekten.

Globalbegränsningsregleringen i dess helhet kan naturligtvis inte undersökas, eftersom avhandlingen då skulle anta orimliga proportioner. Följaktligen måste kraftiga begränsningar företas. Undersökningen tar i främsta rummet sikte på det utomkontraktuella skadeståndsansvaret, dvs. skador som drabbar tredje man. Av sakens natur följer, att tyngdpunkten i en diskussion om globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund koncentreras till dessa skadesituationer. Denna avgränsning följs dock inte kategoriskt,

---

[9] Frågan har berörts av bl. a. *Grenander* och *Braekhus*, Rederansvaret, i deras undersökningar rörande redaransvarets legala begränsning. Se även *Lund*, AfS 8 s. 306 ff., *Selvig*, TfR 1977 s. 431 ff. och *Rosenmeyer* s. 133 ff.

utan med hänsyn till undersökningens syfte är det viktigt och ändamålsenligt att i viss mån även beakta de sjörättsliga inomkontraktuella skaderelationerna.

Beträffande ansvarsbegränsningsbestämmelsernas innehåll och tillämpning har jag valt att uppta till behandling tre till den centrala frågan om globalbegränsningens "raison d'être" nära anknutna problemkomplex, nämligen frågan om den begränsningsberättigade personkretsen, dvs. de ansvarssubjekt vilka äger rätt att åberopa stadgandena om ansvarsbegränsning (sjölagen §§ 13 och 20), frågan om förutsättningarna för globalbegränsning (sjölagen § 13) och frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på icke-kommersiell sjöfart.

1.4. MATERIALET

De i undersökningen behandlade frågeställningarna berörs utgående från finsk rätt. På grund av bristen på rättslitteratur och -praxis i inhemsk rätt och ämnets internationella karaktär har främmande rätt i stor utsträckning beaktats.

Att den nordiska rätten intar en central plats i undersökningen är naturligt med beaktande av att de väsentligt likalydande nationella ansvarsbegränsningsbestämmelserna tillkommit efter nordiskt lagstiftningssamarbete.[10] Beträffande utomnordisk rätt har i främsta rummet engelsk och amerikansk rätt uppmärksammats. Globalbegränsningskonventionen av år 1957 har utformats i nära anslutning till engelsk begränsningslagstiftning. Naturligt är därför, att intresset knyts till de ståndpunkter man i engelsk rätt intagit. Med hänsyn till det inflytande tysk rätt har utövat på den nordiska sjörättens utveckling är även den tyska rättens ansvarsbegränsningsregler och -principer av intresse. Det amerikanska globalbegränsningssystemet (USA), som beträffande både innehåll och systematik väsentligt skiljer sig från de europeiska ansvarsbegränsningslagstiftningarna, erbjuder ett intressant jämförelsematerial.

Tolkningsrekommendationer beträffande ansvarsbegränsningsbestämmelsernas innehåll och tillämpning har givits med beaktande i främsta rummet av de förpliktelser 1957 års globalbegränsningskonvention föranlett,[11] globalbegränsningens rättspolitiska grund och strävandena till rättsenhet på både nordiskt och utomnordiskt plan. I enlighet med denna infallsvinkel har utländsk doktrin och rättspraxis samt konventions-

---

[10] Island har inte deltagit i det nordiska sjölagssamarbetet. Med uttrycket "nordisk rätt" avses i denna undersökning endast dansk, norsk, svensk och finsk rätt. Enär i det nordiska lagstiftningssamarbetet deltagit personer som varit med om att utarbeta globalbegränsningskonventionen, förhöjs lagförarbetenas värde som tolkningsmaterial. Se om detta samarbete t. ex. *Kom.bet.* 1961:8 s. 3 f. och mera allmänt t. ex. *Selvig*, SDVIS s. 1 ff. och *Gram* s. 14.

[11] En konvention förpliktar de anslutna staterna att fullgöra de åtaganden som gjorts genom anslutningen, se t. ex. *Eek* s. 257, *Lødrup* s. 104, *Almering*, SvJT 1973 s. 775, *Rosas*, JFT 1973 s. 507, *Klami* s. 41 och *Börresen*, Skrifter Halvar G. F. Sundberg s. 117. Globalbegränsningskonventionen av år 1957 har för Finlands del undertecknats den 22 mars 1961 och ratificerats den 19 augusti 1964. Genom F om bringande i kraft av konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö (61/68) trädde konventionen i kraft i Finland från den 31 maj 1968.

och lagförarbeten använts som tolkningsmaterial.[12] Detta innebär även, att tolkningsrekommendationerna givits på grundval av en konkret helhetsavvägning av de olika tolkningskriterierna.[13] Beträffande de tolkningsrekommendationer som givits utgående från 1976 års globalbegränsningskonvention bör påpekas, att nordiska lagförslag i ärendet ännu saknas. Enär de nordiska sjölagskommittéerna i sak följer konventionstexten[14] torde likväl tolkningsrekommendationerna i stor utsträckning bibehålla sin relevans även efter det lagförslag utarbetats och lagstiftning i ärendet antagits.

1.5. AVHANDLINGENS DISPOSITION

Framställningen inleds med ett historiskt avsnitt. Härvid redogörs för globalbegränsningsinstitutets utveckling samt för begränsningssystem under olika tider och i olika länder. Avsnittet hjälper läsaren att bättre förstå begränsningsinstitutets rättsliga karaktär och utgör en nödvändig bakgrund för följande avsnitt, som gäller globalbegränsningens rättspolitiska grund. I detta behandlas dels mera historiskt färgade argument, dels den moderna argumentationen dominerad av de försäkringsmässiga aspekterna.

I del II behandlas globalbegränsningsbestämmelsernas innehåll och tillämpning. Härvid upptas till närmare granskning frågan om de till ansvarsbegränsning berättigade ansvarssubjekten och om förutsättningarna för ansvarsbegränsning. Sistnämnda frågeställning sönderfaller i två delfrågor, nämligen frågan om ansvarsbegränsningsfältet (de begränsning underkastade kraven) och frågan om frånvaro av egen culpa hos den ansvarige. I samband med granskningen ges tolkningsrekommendationer utgående från både gällande rätt och 1976 års globalbegränsningskonvention. Del II avslutas med en undersökning av ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på den icke-kommersiella sjöfarten. Härvid berörs distinktionen kommersiell/icke-kommersiell sjöfart i belysning av globalbegränsningsinstitutets "raison d'être".

---

[12] Frågan om tolkning av konventionsstyrd lag berörs närmare nedan s. 67 ff. Lagförarbeten, ställningstaganden i doktrinen, rättspraxis etc. har i rättslitteraturen ofta betecknats som rättskällor, se om dessa t. ex. *Alanen* s. 45, *Aarnio* s. 96 ff., *Lahtinen* s. 165 ff., *Ross* s. 90 ff., *Lauridsen* s. 346 ff., *Illum* s. 65 ff., *Eckhoff* s. 11 ff., *Bolding* s. 50 ff., *Peczenik* s. 47 ff., *Sundberg*, SvJT 1977 s. 126 ff. och *Germann* s. 32 ff. Jag har undvikit det obestämda och svårdefinierbara begreppet rättskälla och i stället använt termen tolkningsmaterial för att klargöra, att nämnda faktorer används i denna undersökning som hjälpmedel vid tolkningen av ansvarsbegränsningsstadgandena.

[13] Betonandet av staternas konventionsenliga förpliktelser, globalbegränsningens rättspolitiska grund och unifieringssträvandena som tolkningskriterier innehåller vissa drag av teleologisk tolkningsmetod. Tolkningsrekommendationerna i denna undersökning ges likväl inte utgående från någon bestämd tolkningsmetod, utan tolkningen sker på grundval av en helhetsavvägning där i främsta rummet ovannämnda tolkningskriterier beaktas. Se beträffande olika tolkningsmetoder t. ex. *Eckhoff* s. 112 ff., *Ekelöf* s. 21 ff., *Bolding* s. 24 ff., *Peczenik* s. 65 ff., *Alanen* s. 124 ff., *Aarnio*, Lainoppi s. 101 ff., *Ross* s. 159 ff., *Schmidt*, Sc.St.L. s. 157 ff. (1957), *Allen* s. 482 ff. och *Larenz* s. 291 ff.

[14] Detta enligt uppgift av den finska kommitténs sekreterare Leif Sevón (intervju den 27 augusti 1979).

I del III granskas globalbegränsningsrätten i belysning av skadeståndslagens stadganden. Härvid knyts särskilt intresse till frågan om de i skadeståndslagen ingående ansvarsnedsättnings- och jämkningsstadgandena minskar globalbegränsningsreglernas praktiska och ekonomiska betydelse för de olika ansvarssubjekten och i så fall i vilken utsträckning detta är fallet. Även begränsningsbestämmelsernas betydelse vid tillämpningen av stadgandena i skadeståndslagen berörs.

Avhandlingen avslutas med en kritisk undersökning av globalbegränsningsinstitutet (del IV). Härvid detaljgranskas de försäkringsmässiga aspekterna och analysen utsträcks till de olika skadesituationerna. Likaså behandlas frågeställningar som nära anknyter till den rättspolitiska bedömningen, såsom frågan om en jämkningsregel borde ersätta globalbegränsningen och frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för sjöfarten.

§ 2 Historik

2.1. GLOBALBEGRÄNSNINGSINSTITUTETS UPPKOMST OCH DE TIDIGASTE UTVECKLINGSSKEDENA

Vid försöken att utreda och beskriva globalbegränsningsinstitutets uppkomsthistoria samt dess vidare utveckling ställs man inför flera svårigheter. För det första är bristen på informerande källmaterial påfallande. Vidare präglas de i litteraturen framförda åsikterna och ställningstagandena av en långtgående meningsskiljaktighet särskilt vad gäller globalbegränsningsinstitutets ursprung och tidigaste utvecklingshistoria. Slutligen försvåras utredningen av att den historiska utvecklingen uppvisar en uppspjälkning i olika utvecklingslinjer med uppkomsten av divergerande ansvarsbegränsningssystem som följd. Trots dessa svårigheter kan följande drag i rättsutvecklingen urskiljas:

Varken den romerska rätten,[1] den delvis i den romerska rätten upptagna äldsta kända sjölagen, den Rhodiska[2] eller de tidigaste medeltida sjörättsliga regelsamlingarna[3] innehöll särskilda regler om begränsat sjörättsligt skadeståndsansvar.

Ställningstaganden för att det i romersk rätt ingående rättsinstitutet noxae datio skulle utgöra ursprunget för globalbegränsningsreglerna står likväl att finna.[4] Enligt nämnda rättsprincip kunde den skadeståndsansvarige (redaren) frigöra sig från sitt ansvar genom att överlämna

---

[1] Se yttranden av bl. a. *Borttscheller* s. 4, *Boyens* s. 183, *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 5, *Noulis* s. 12, *Sotiropoulos* s. 4, *Miller*, ILA s. 627, *Klaestad* s. 2 och från amerikansk rättspraxis Judge Wares belysande utredning i avgörandet *The Rebecca*, 20 Fed. Cas. 373 (1831) s. 378.

[2] Se *Borttscheller* s. 4 och yttranden av Judge Ware i det amerikanska avgörandet *The Rebecca*, 20 Fed. Cas. 373 (1831), s. 378.

[3] Se *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 5.

[4] Åsikter i denna riktning har framförts av bl. a. *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 638, *Dietrich* s. 69 och *Platou* s. 100. *Noulis* anför s. 18, trots att även han erkänner regeln om obegränsad ansvarighet som utgångspunkt i den romerska rätten, att noxae datio-institutet haft inverkan på uppkomsten av senare tids abandonsystem. Se även *Borttscheller* s. 20, *Wagner* s. 179, *Ehrenberg* s. 14 och från nordisk rätt *Bentzon* s. 77 och *Rosenmeyer* s. 120. *Grenander* s. 9 synes också vilja dra paralleller mellan noxae datio-företeelsen och senare tids ansvarsbegränsningssystem. Jfr även *Siesby*, AfS 9 s. 160.

det skadeorsakande föremålet till de skadelidande. Enär noxae datio inte utgjorde något för sjörätten särpräglat rättsinstitut, utan var en i den romerska rätten ingående allmän skadeståndsrättslig princip, är det skäl att med försiktighet uppdraga eventuella utvecklingslinjer.[5]

I rättslitteraturen är man någorlunda ense om att den på den franska västkusten kring år 1000—1100 uppkomna Oléronska sjörätten, vilken fått sitt namn av ön Oléron vid La Rochelle och som utgjordes av en samling skriftliga sjörättsstadganden, också saknade bestämmelser om redaransvarets begränsning.[6]

Den i fråga om sjörättens utvecklingshistoria följande betydande rättssamlingen är den s. k. Consolato del mare. Denna samling av sjörättsliga kutymer och sedvänjor, avfattad på det för stora delar av södra Europa gemensamma romanska språket, åtnjöt vidsträckt tillämpning. Consolato del mare tillämpades i Medelhavsområdet från Spanien till Italien. Även om sjörättshistorikerna är oense om den exakta tidpunkten för samlingens uppkomst[7] kan man dock fastslå, att de rättsliga sedvänjorna samlades och upptecknades i Barcelona mellan åren 1270—1400.[8]

Consolato del mare innehöll flera stadganden vilka gav uttryck för principen att redaren ansvarade för befälhavarens handlingar endast med sin andel i fartyget. Redaren ansvarade således inte personligen och hans ansvar var endast knutet till fartyget, medan befälhavaren bar ett personligt och obegränsat ansvar för de avtal han ingått samt för sina skadeorsakande handlingar.[9]

Uppkomsten och utformningen av dessa ansvarsprinciper synes i väsentlig grad ha påverkats av den s. k. commendasammanslutningen, vilken även omnämns i Consolato del mare. Denna sammanslutning uppstod i samband med den livliga handels- och sjöfartsverksamhet som idkades mellan de italienska stadsrepublikerna på 1100-talet.[10] Commenda var ett kontrakt mellan handelsmän och sjöfarare om drivandet av sjöfart. De förstnämnda insköt kapital i företaget medan de senare stod för den praktiska fartygsdriften. Investerarna erhöll eventuell vinst i förhållande till sin insats i företaget. Vidare ansvarade de endast med sin insats för uppkommande skulder och bar således

---

5 *Marsden* s. 130, *Klaestad* s. 10 och *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 18 fotnot 2 tar bestämt avstånd från teorierna om noxae datio-institutets inverkan på senare tids rättsutveckling i nämnda avseende. För en överblick över de sjörättsliga reglerna i det romerskrättsliga ansvarssystemet hänvisas till bl. a. *Rehme* s. 6 ff., *Desjardins* s. 11 ff., *Pardessus* s. 53 ff. och *Sotiropoulos* s. 4 ff. Se även de nordiska författarna *Klaestad* s. 1 f. och *Platou* s. 92, 97 f.

6 Se bl. a. *Abbott* s. 338, *Maclachlan* s. 91, *Miller*, ILA s. 627, *Marsden* s. 130 och *Møller* s. 359. Se även från amerikansk rättspraxis Judge Browns anförande i avgörandet *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894) s. 126 och Justice Wares yttrande i avgörandet *The Rebecca*, 20 Fed. Cas. 373 (1831) s. 378. *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 19 anför, att man inte med bestämdhet kan avgöra huruvida redarens ansvar för underordnades fel var begränsat eller obegränsat. Se närmare om den Oléronska sjörätten t. ex. *Ehrenberg*, Handbuch VII.2 s. 12, *Rodière* s. 20 f., *Ripert* I s. 83 f., *Pardessus* s. 283 ff. och *Hambro* s. 2.

7 Se om detta närmare *Klaestad* s. 5 fotnot 1 med hänvisningar.

8 Se *Hambro* s. 3. *Klaestad* är mera exakt när han på s. 5 nämner ca år 1370.

9 Se närmare om Consolato del mare t. ex. *Ripert* I s. 82 f., *Hennebicq* s. 23 ff., *Rodière* s. 22 ff., *Sotiropoulos* s. 16 ff. och *Klaestad* s. 5 ff. Consolato del mare är återgiven i bl. a. *Black Book* s. 50 ff.

10 Se om de därvid uppkomna regelsamlingarna *Ripert* I s. 85 och *Desjardins* s. 25 ff., 38 f.

inget personligt ansvar (jfr kommanditbolaget). Detta arrangemang innebar en väsentlig förändring i befälhavarens ställning. Från att förut närmast ha varit jämställd med en vanlig besättningsman, som arbetade under den medföljande redarens kontroll och övervakning, innebar den omständigheten att redaren stannade kvar på land att befälhavaren blev företagets egentliga ledare (lo senyor de la nau), som även ålades personligt ansvar för de förpliktelser och skyldigheter han ådragit sig.[11]

När man försöker bedöma den betydelse commenda och Consolato del mare haft för den historiska utvecklingen av globalbegränsningsinstitutet möter man divergerande åsikter i litteraturen. En del författare ser dessa rättsföreteelser och -institut som stadier i en fortsatt utvecklingsprocess,[12] medan andra författare intar en försiktigare hållning.[13] Med beaktande av att såväl commendasammanslutningens som Consolato del mares ansvarsprinciper gällde kapitalinsatsen och således inte begränsade det personliga skadeståndsansvaret synes en viss försiktighet i frågan befogad.

Ett drygt århundrade efter Consolato del mare publicerades en samling rättsregler kallad Visby sjörätt.[14] Denna sjörätt, som även kallades Gotländska waterrecht, antogs av köpmän och sjöfarare som samlades i staden Visby på Gotland och bestod, trots sitt namn, till väsentliga delar av sjörätten i Lübeck samt flamländsk och amsterdamsk sjörätt.[15] Visby sjörätt erhöll på 1500-talet vidsträckt tillämpning. De i samlingen ingående stadgandena tillämpades i Östersjöhamnarna och i hela norra Europa.

Beträffande samlingens betydelse i fråga om globalbegränsningsinstitutets historiska utveckling är åsikterna än en gång divergerande. Det finns författare som uttalar, att Visby sjörätt saknade bestämmelser om begränsat ansvar och därmed även betydelse

---

11 Se om commenda t. ex. *Noulis* s. 14 ff., *Ehrenberg*, Handbuch I s. 101 ff., *Rehme* s. 29 ff., *Hennebicq* s. 16 ff., *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 639 och från nordisk rätt *Braekhus*, Rederansvaret s. 197, *Klaestad* s. 3 f., *Platou* s. 93 f., *Grenander* s. 11 och *Sundström* s. 56. I anknytning till detta är det skäl att även omnämna den s. k. colonnasammanslutningen, vilken torde ha utgjort ett förstadium till commenda. Colonna, som omnämns i den italienska stadsrepubliken Amalfis rättssamling Tabula de Amalfi från slutet av 1000-talet, var ett slags intressegemenskap mellan varuägare, redare och besättning för sjöresans utförande. Kommandot över fartyget fördes gemensamt och eventuell vinst eller förlust delades mellan intressenterna enligt ingånget avtal. Ett av de ledande motiven för colonnasammanslutningens uppkomst var strävan att gemensamt möta sjöfartens ökade faror, bl. a. det växande sjöröveriet i Medelhavet och att därigenom utsprida de ekonomiska riskerna. Från senare tids commenda skiljde sig colonna bl. a. därigenom att varuägarna och redarna själva följde med fartyget. Se om colonna t. ex. *Hennebicq* s. 22 f., *Rehme* s. 22 ff., *Sotiropoulos* s. 13, *Noulis* s. 14 och *Platou* s. 93.

12 Se t. ex. *Noulis* s. 17, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 639 och *Braekhus*, Rederansvaret s. 191. Jfr även *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 371 fotnot 7 och kommentaren i 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 247 fotnot 1. Bland författare, vilka ser samband mellan Consolato del mares stadganden och senare tids abandonsystem, se om detta system nedan s. 22 f., kan nämnas bl. a. *Lyon-Caen* V s. 153 och *Rosenmeyer* s. 120. Jfr även *Hennebicq* s. 47. *Klaestad* s. 7 opponerar sig mot detta samt anför, att abandonsystemet följer andra grundsatser. Han vill hellre dra paralleller mellan Consolato del mares stadganden och det gammalgermanska "sakhäftandet". Se om denna rättsprincip nedan s. 21.

13 Se t. ex. *Marsden* s. 129, *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 7 och *Grenander* s. 10.

14 Samlingen trycktes i Köpenhamn år 1505, se närmare *Klaestad* s. 16 fotnot 1. Se även *Hambro* s. 3. Visby sjörätt finns återgiven i *Pardessus* s. 463 ff.

15 Se *Hambro* s. 4 och *Schmidt* s. 11.

i föreliggande avseende,[16] medan även motsatta ståndpunkter står att finna.[17] Särskilt intresse knyts i detta sammanhang till Klaestads utförliga och belysande framställning av reglerna i Visby sjörätt. Han påvisar flera stadganden, vilka utformats under inverkan av den gammalgermanska rättsföreställningen om "sakhäftande", dvs. det skadeorsakande föremålet ansågs som ett självständigt rättssubjekt, vilket skulle stå för skadan. Tillämpad på sjörätten innebar denna princip att endast fartyget svarade, inte redaren.[18] Enär detta "sakhäftande" kom att utöva inflytande på utvecklingen av det s. k. exekutions- eller sjöpantsystemet,[19] vilket, såsom senare visas, kom att få stor betydelse i nordeuropeisk och nordisk sjörätt, är det skäl att notera berörda utvecklingsskede.

Ofta har i litteratur[20] och rättspraxis[21] betonats, att rötterna till de moderna globalbegränsningssystemen, dvs. närmast abandonsystemet och de under påverkan av den kontinentala sjörätten uppkomna amerikanska och engelska ansvarsbegränsningslagstiftningarna, står att finna i de protektionistiska strävanden som 1600-talets europeiska merkantilism medförde. I fråga om redarens rätt till ansvarsbegränsning var Holland föregångslandet. Hugo Grotius skrev år 1625, att principen om begränsat redaransvar för av befälhavaren ådragna förpliktelser hade varit gällande en längre tid i Holland. Han motiverade regeln med protektionistiska hänsynstaganden; redarna avskräcktes från att investera i fartyg ifall de pålades obegränsad ansvarighet för sina befälhavares handlingar.[22] Enligt den holländska rätten var ansvarigheten begränsad till fartyg och frakt (sjöförmögenheten).[23]

Som konklusion kan beträffande den ovan berörda rättsutvecklingen konstateras, att man inte med säkerhet kan skönja någon sammanhängande utvecklingslinje från den romerska rätten och dess noxae datio-institut eller från commendaregleringen till nämn-

---

16 Se t. ex. *Abbott s.* 338, *Maclachlan* s. 91, *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 5 och *Møller* s. 359. Se även Judge Browns yttrande i avgörandet *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894) s. 126.

17 Bl. a. *Braekhus*, Rederansvaret s. 191, *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 19 och *Rosenmeyer* s. 120.

18 Se närmare *Klaestad* s. 16 ff. Han nämner också på s. 15, att redan Hamburgs stadsrätt av år 1306 och Visby stadslag från medlet av 1300-talet bar spår av ovannämnda princip.

19 *Borttscheller* s. 22, *Wagner* s. 179 och *Rosenmeyer* s. 120. Jfr emellertid *Grenander* s. 10 som påpekar: "Tvivelsmål ha även uttalats huruvida dessa och andra gammalgermanska rättsregler verkligen kausalt påverkat rättsutvecklingen och bidragit till uppkomsten av de nu gällande reglerna angående redareansvarets legala begränsning."

20 Se t. ex. *Abbott* s. 339, *Singh & Colinvaux* s. 159, *Chorley & Giles* s. 45, *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 6, *Marsden* s. 130, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 371, *Baer* s. 230, *Sotiropoulos* s. 25 ff., *Platou* s. 101 och *Møller* s. 360.

21 Se yttranden av bl. a. Lord Blackburn i avgörandet *Stoomvaart Maatschappy Nederland v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, [1882] 7 A.C. 795 s. 812, Lord Stowell i avgörandet *The Dundee*, (1823) 1 Hagg. 109, 121, Justice Bradley i avgörandet *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104, (1871) s. 116 och Judge Ware i avgörandet *The Rebecca*, 20 Fed. Cas. 373 (1831) s. 376.

22 "Absterrentur enim homines ab exercendis navibus, si metuant ne ex facto magistri quasi in infinitum teneantur." *Grotius* Caput XI § XIII.

23 *Grotius* Caput XI § XIII.

da ansvarsbegränsning i Holland. Antagligt är dock, att båda dessa rättsinstitut har givit impulser till utvecklingen i Holland.[24] Sambandet mellan Visby sjörätts stadganden och utvecklingen av det s.k. exekutions- eller sjöpantsystemet synes lättare påvisbart.

Rättsläget i Holland utgjorde ett mycket viktigt skede i den historiska utvecklingen. Härifrån framåt är utvecklingen lättare att följa och klara linjer kan skönjas. För att uppnå större översiktlighet och klarhet har jag valt att behandla den fortsatta utvecklingen utgående från de ansvarsbegränsningssystem som uppkommit. Å ena sidan har vi det under inflytande av rättsläget på kontinenten (i avsevärd grad holländsk rätt) uppkomna abandonsystemet, jämte andra ansvarsbegränsningssystem som uppkommit under inverkan av abandonsystemet, dvs. det amerikanska och i viss mån även det engelska. Å andra sidan har vi exekutions- eller sjöpantsystemet, vars utveckling, som ovan har framgått, delvis gått andra vägar. Slutligen är det skäl att även beröra de internationella unifieringssträvandena.

2.2. DE SENARE UTVECKLINGSSKEDENA

2.2.1. ABANDONSYSTEMET

Det s.k. abandonsystemet uppkom och utvecklades under inverkan av den ovan berörda holländska rätten[25] och fick sin klassiska utformning i 1681 års franska Ordonnance de la Marine.[26] Denna Ordonnance, vilken till väsentliga delar utarbetats av Ludvig XIV:s finansminister Colbert, innehöll nämligen följande stadgande (Liv. 2, tit. 8. art. 2): "Les propriétaires de Navires seront responsables des faits du Maistre; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur Bâtiment et le Fret."[27]

Karaktäristiskt för abandonsystemet var, att redaren bar ett personligt ansvar, d.ä. med hela sin egendom, för befälhavarens handlingar.[28] Men han kunde befria sig från

[24] Jfr *Borttscheller* s. 20.

[25] Se *Wagner* s. 179, *Noulis* s. 18, *Borttscheller* s. 21 och *Platou* s. 101. *Selvig*, Marius 25 s. 5 fotnot 7 anför: "Det er sannsynlig at abandonsystemet historisk sett ble utviklet ganske enkelt som en konsekvens av at rederen kun heftet med sjøformuen."

[26] I detta sammanhang är det även skäl att notera *Klaestads* framställning s. 9 ff. om abandonsystemets uppkomst i fransk rätt. Han anför, att abandonsystemet uppkom genom ett slags kompromisslösning. I Frankrike föregick vid denna tidpunkt en kamp mellan två motsatta rättsuppfattningar: å ena sidan den av romersk rätt influerade principen om personlig och obegränsad skadeståndsansvarighet samt å andra sidan principen om ansvarsbegränsning till sjöförmögenheten. Som en kompromisslösning gavs åt redaren rätt att frigöra sig från det personliga ansvaret genom att överlämna fartyg och frakt till borgenärerna. Denna konstruktion överensstämde bättre med den romerskrättsliga dogmatiken. Se även *Sotiropoulos* s. 33.

[27] En engelskspråkig översättning av Ordonnance de la Marine finns införd i 30 F. 1203 (1897). Se beträffande Ordonnance de la Marine även *Rodière* s. 35 ff. och *Ripert* I s. 86 f.

[28] I fransk doktrin uppstod sedermera meningsskiljaktigheter beträffande frågan huruvida ordet "faits" omfattade såväl kontraktuella som utomkontraktuella förpliktelser och skyldigheter eller om endast utomkontraktuella ansvarsförpliktelser inrymdes i begreppet. Frågan avgjordes genom lagstiftning så sent som år 1841 till förmån för den vidsträcktare tolkningen. Se närmare om detta *Hennebicq* s. 48 och *Klaestad* s. 11 med hänvisningar.

detta vidsträckta personliga ansvar genom att överlämna, abandonera, fartyg och frakt till sina borgenärer. Dessa erhöll en säkerhetsrätt (med rätt till försäljning) i den överlämnade egendomen.[29] En nödvändig förutsättning för befrielsen från personlig ansvarighet var, att redaren avgav en s. k. abandonförklaring, d. ä. en viljeyttring varav hans önskan om abandonering framgick.

Abandonsystemet innebar sålunda, att en redare som avgivit nämnda förklaring inte kunde påföras ansvarighet utöver sjöförmögenhetens värde, och denna begränsning gällde alla under resan uppkomna fordringar. Av begränsningssystemets karaktär följde vidare, att ifall fartyget sjönk innan borgenärerna erhållit täckning för sina fordringar, så blev de utan säkerhet. Vid skada på fartyget reducerades begränsningsbeloppet i motsvarande mån. Inte heller fraktfordringar uppstod ifall fartyget sjönk, enär rätten till dessa såsom huvudregel förutsatte att lasten befordrades till avtalad destinationsort.[30]

Genom Ordonnance de la Marine hade således abandonprincipen blivit manifesterad i fransk rätt och dess ställning befästes ytterligare i 1807 års Code de Commerce.[31] Från den franska rätten spred sig abandonsystemet till ett flertal andra europeiska länder, bl. a. till Italien, Spanien, Portugal, Nederländerna, Ryssland, Grekland och Turkiet. Så småningom fick abandonprincipen även fotfäste på den amerikanska kontinenten. USA antog sedermera ett med abandonsystemet närbesläktat ansvarsbegränsningssystem, varom närmare nedan. Även i den latin- och sydamerikanska världen erhöll abandonprincipen tillämpning.[32]

2.2.2. EXEKUTIONSSYSTEMET

Det s. k. exekutions- eller sjöpantsystemet utvecklades i nordeuropeisk, främst tysk och nordisk rätt. Som ovan anfördes har den gammalgermanska principen om "sakhäftande" utövat inflytande på exekutionssystemets uppkomst och vidare utveckling. Likaså på-

---

[29] Se *Lyon-Caen* I s. 154 ff., *Danjon* s. 439 ff., *Ripert* s. 134 och *de Valroger* s. 324 ff. Se även från nordisk doktrin *Knoph* s. 112, *Møller* s. 362, *Klaestad* s. 242, 253 f. och *Selvig*, Marius 25 s. 5. Åsikter har även anförts att borgenärerna erhöll äganderätt, alltså inte endast säkerhetsrätt, till den abandonerade egendomen, se t. ex. *de Courcy* s. 304 ff., *Ehrenberg* s. 15 och från nordisk doktrin *Lang* s. 227 och *Platou* s. 101. Frågans praktiska betydelse låg bl. a. däri, att ifall man ansåg, att äganderätten övergått till borgenärerna, tillkom ett eventuellt överskott (= skillnaden mellan de influtna medlen och skadebeloppets storlek) vid egendomens försäljning borgenärerna, i motsatt fall var borgenärerna tvungna att återställa överskottet till redaren.

[30] För en belysande framställning av abandonsystemets utformning i fransk rätt kan hänvisas till bl. a. *Lyon-Caen* V s. 154 ff., *Danjon* s. 266 ff., *Ripert* II s. 142 ff. och *Martins* omfattande undersökning. Abandonsystemet beskrivs även av *Ehrenberg* s. 14 ff., *Møller* s. 361 ff., *Klaestad* s. 217 ff. och *Sotiropoulos* s. 80 ff.

[31] Art. 216 stadgade: "Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret." I detta sammanhang är det av intresse att notera, att abandonprincipen även omfattades av Karl XI:s svenska sjölag av år 1667, se närmare *Klaestad* s. 22, *Sotiropoulos* s. 27 och *Grenander* s. 11.

[32] Se beträffande abandonsystemets spridning t. ex. *Manca* s. 125 och *Møller* s. 360 fotnot 23.

visades, att Visby sjörätt hade utformats under inverkan av de gammalgermanska rättsföreställningarna.

Bland äldre nordiska sjölagar, vilka omfattat rättsprinciper i enlighet med nämnda ansvarsbegränsningssystem, är det skäl att för det första nämna Fredrik II:s Søret av år 1561. Utom att denna berömda danska lag omfattade exekutionssystemets ansvarsbegränsningsprincip, uttalade den även en i nordisk sjörätt hittills okänd princip (art. 46): redaren ansvarade för befälhavarens rättshandlingar, men ansvaret var begränsat till fartyget.[33] Exekutionssystemets principer återfinner man i den norska søfartsloven av år 1860[34] och den svenska sjölagen av år 1864, vilken helt frigjort sig från abandonsystemets inverkan.[35]

I den tyska rätten, vilken utövat starkt inflytande på utformningen av nämnda nordiska 1800-tals sjölagar, manifesterades exekutionssystemet i 1861 års Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch.[36]

Enligt exekutions- eller sjöpantsystemet bar redaren inte personligt ansvar för sina underordnades kontraktuella eller deliktuella förpliktelser, utan ansvaret var begränsat till sjöförmögenheten (fortune de mer), dvs. fartyg och frakt. Redaren ansvarade således inte med sina övriga tillgångar eller med sin landförmögenhet (fortune de terre). Ifall redaren ägde flera fartyg utgjorde varje fartyg jämte vidhängande frakt en särskild fortune de mer. Borgenärerna hade en legal sjöpanträtt till sjöförmögenheten och denna rätt gav dem prioritet framom redarens övriga borgenärer. Enär borgenärerna vid

---

[33] Se *Møller* s. 362 fotnot 40, *Platou* s. 105 och *Klaestad* s. 19. *Rygh* s. 9 ff. opponerar sig kraftigt mot att man i lagen velat införa ovannämnda princip. Han anför, att stadgandet tolkats felaktigt på grund av ett tryckfel. Enligt honom är ordet "skibet" tryckfel för "skiperen". Art. 46 hade följande lydelse:

> "Kommer en skiper ud i fremmede lande oc giør der nogen handel vere sig kiøp sal fragt eller hvad anden handel der nefnis kand, oc hafver met bref oc siegel der ud i forpligtet sine redere som hieme ere at skulde svare oc undgielde da ere de icke pligtig at undgielde ud i nogen maade, fordi en skiper er ikke redernis gods maegtig mere end hand hafver under haenderne som er det nerverendes skib oc gods som hand hafver med et fare. Men hafver nogen kiøbet solgt eller handlet med skiperen den maa fremkomme sin skade hos skibet oc icke hos rederne uden at samme hans redere befatter sig met samme kiøbmands gods."

Oaktat Ryghs argumentering, vilken förbigås här, är intressant och välmotiverad, bör man dock enligt min uppfattning i brist på klara och ostridiga bevis om ett eventuellt tryckfel inte förbise den uttryckliga lagtexten.

[34] Det är dock skäl att notera, att i 1890-års norska motiv till ny sjøfartslov anförs, att då gällande norska søfartslov skulle tolkas så att redaren svarade obegränsat för av befälhavaren ingångna kontrakt, se *Udkast til Sølov.* Norske Motiver s. 11, 15. Jfr *Platou* s. 105.

[35] Se fotnot 31 ovan. Det är skäl att notera, att både Kristian V:s danska lagbok av år 1683 och hans norska lagbok av år 1687 omfattade den i Fredrik II:s Søret ingående principen om till fartyget begränsat ansvar.

[36] Spår av exekutionssystemets principer stod redan att finna både i den Ordonnance, som år 1721 utkom i Rotterdam, se *Borttscheller* s. 23, *Maclachlan* s. 91, *Abbott* s. 339 och *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 640, och i 1727 års preussiska sjörätt, oaktat denna även innehöll stadganden om abandonering av fartyg och frakt, se *Grenander* s. 12, *Sotiropoulos* s. 41 och *Klaestad* s. 25. Jfr dock även *Borttscheller* s. 21 som anför, att frågan huruvida 1727 års preussiska sjörätt omfattat abandon- eller exekutionssystemet är omstridd.

tillämpningen av ansvarsbegränsningsreglerna åtnjöt nämnda prioriterade panträtt i sjöförmögenheten, utgjorde ansvarsbegränsningsreglerna och reglerna om sjöpant en helhet.[37]

Redarens ansvar var ipso jure begränsat till sjöförmögenheten. Någon med abandonförklaringen jämförbar viljeyttring behövdes inte för utnyttjandet av ansvarsbegränsningsrätten. Den stora principiella skillnaden mellan abandon- och exekutionssystemen låg däri, att redaren enligt det förstnämnda systemet bar ett personligt och obegränsat ansvar, vilket han kunde begränsa genom abandonering av fartyg och frakt, medan han enligt exekutionssystemet inte hade personlig ansvarighet överhuvudtaget. I likhet med abandonsystemet förlorade borgenärerna sina krav ifall fartyget förliste. Försäkringssumman ingick inte i sjöförmögenheten och några fraktkrav uppstod normalt inte. Slutligen gällde även enligt exekutionssystemet, att det sammanlagda ansvarstak fartyg och frakt utgjorde omfattade alla under resan uppkommande fordringar, dvs. om fartyget under resan råkade ut för flera olyckor ökades inte ansvarsbeloppet, tvärtom minskades det alltefter som fartyget led skador.[38]

Exekutionssystemets principer omfattades sedermera även av 1873 års finska sjölag, 1891 års svenska sjölag, 1892 års danska sølov och 1893 års norska sjøfartslov. I den tyska rätten återfinner man principerna i 1897 års HGB.

2.2.3. DET ENGELSKA SYSTEMET

Globalbegränsningssystemets uppkomst och vidare utveckling i engelsk rätt[39] grundar sig helt på lagstiftning. Före år 1733 var rättsläget i England det, att redaransvaret var obegränsat både enligt engelsk common law[40] och enligt den sjörätt som tillämpades i Admiralty Court. Enligt Responsibility of Shipowners Act, 1733[41] begränsades redarens ansvarighet för lastminskning och -skada till följd av stöld och annan oredlighet

---

[37] Härvid illustreras det nära samband som förelåg mellan ansvarsbegränsningsreglerna och reglerna om sjöpant. Jfr *Knoph* s. 115. Detta samband poängteras också i förarbetena till 1890-talets nordiska sjölagar, se t. ex. *Udkast til Sølov.* Norske Motiver s. 14, 21 och *Motiv till Förslag till Sjölag* s. 14. I engelsk rätt har man även sett paralleller mellan ansvarsbegränsningstanken och kvarstadsreglerna. På grund av svårigheterna att instämma utländska redare inför engelskt forum, inskränktes nämligen deras skadeståndsansvarighet i praktiken ofta till värdet av det fartyg och vidhängande frakt, som Admiralty Court hade belagt med kvarstad ("the res arrested by the Court"), se *Marsden* s. 131.

[38] Se om exekutionssystemets utformning i tysk och nordisk rätt t. ex. *Ehrenberg* s. 13, *Wagner* s. 180 ff., *Borttscheller* s. 24 f., *Sotiropoulos* s. 49 ff., *Braekhus*, Rederansvaret s. 192 f., *Platou* s. 101 ff., *Lang* s. 227 f., *Knoph* s. 115 ff. och *Klaestad* s. 33 ff.

[39] För belysande översikter över den engelska utvecklingen se t. ex. *Maclachlan* s. 92 ff., *Abbott* s. 339 ff., *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 7 ff. och *Marsden* s. 131 ff. Det engelska globalbegränsningssystemets historia berörs även av Justice Brown och Justice Bradley i de amerikanska avgörandena *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894) s. 127 ff. och *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871) s. 117 ff.

[40] Se t. ex. yttranden i avgörandena *Wilson v. Dickson*, (1818) 2 B. & Ald. 2 och *The Dundee*, (1823) 1 Hagg. 109.

[41] 7 Geo. 2, c. 15.

från befälhavarens och besättningens sida till värdet av fartyg och frakt. Den direkt utlösande faktorn till denna lagstiftning var fallet *Boucher v. Lawson*,[42] men klart är att den framskridande merkantilismen med dess protektionistiska strävanden och den därav föranledda återspeglingen på det kontinentala rättsläget gett starka impulser till samt skapat ett gynnsamt klimat för nämnda lagstiftning.[43]

Nästa engelska lagstiftning angående redarens rätt till ansvarsbegränsning var Responsibility of Shipowners Act, 1786.[44] Enligt denna lag utsträcktes ansvarsbegränsningsrätten till fall av stöld, förskingring etc. av andra personer än befälhare och besättning. Vidare befriades redarna från ansvarighet för lastskador till följd av brand.[45]

År 1813 utvidgades rätten till ansvarsbegränsning ytterligare. Enligt Responsibility of Shipowners Act, 1813[46] kunde ansvaret för kollisionsskador på andra fartyg och last ombord begränsas till värdet av fartyg[47] jämte tillbehör[48] samt införtjänad

[42] (1734) Cas. T. Hard. 85. I detta rättsfall ålades redarna ansvarighet för förlusten av en last omyntat guld, vilken lastats i Portugal och som befälhavaren sedermera vägrade tillställa mottagarna.

[43] Detta framgår med all tydlighet ur inledningen till lagen. I denna uttalas nämligen bl. a.: "That it is of the greatest consequence and importance to this kingdom to promote the increase of the number of ships and vessels, and to prevent any discouragement to merchants and others from being interested and concerned therein; and that it has been held, that in many cases owners of ships or vessels are answerable for goods and merchandise shipped or put on board the same, although the said goods and merchandise, after the same have been so put on board, should be made away with by the masters or mariners of the said ships or vessels, without the knowledge or privity of the owner or owners, by means whereof merchants and others are greatly discouraged from adventuring their fortunes as owners of ships or vessels, which will necessarily tend to the prejudice of the trade and navigation of this kingdom." Citatet är återgivet i *Abbott* s. 339. Se även *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 8, *Marsden* s. 131 fotnot 15 och *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 371 fotnot 9. Liknande ställningstaganden står också att finna i engelsk rättspraxis. I avgörandet *The Amalia*, (1863) 1 Moore N.S. 471 anförde Dr. Lushington 473: "The principle of limited liability is, that full indemnity, the natural right of justice, shall be abridged for political reasons." Se även yttrande av Lord Stowell i avgörandet *The Dundee*, (1823) 1 Hagg. 109, 121.

[44] 26 Geo. 3, c. 86.

[45] Denna lagstiftning var en följd av en anhållan, som köpmän och redare i London avlämnade till House of Commons i anledning av avgörandet *Sutton v. Mitchell*, (1785) 1 T.R. 18. Detta rättsfall gällde ett rövaröverfall på ett fartyg i floden Thames, varvid stora mängder mynt stals. Trots att redarens ansvar begränsades på grund av att en besättningsman hade varit delaktig i stölden, väcktes köpmännens och redarnas oro. Se *Maclachlan* s. 92 och *Abbott* s. 340.

[46] 53 Geo. 3, c. 159.

[47] Värdet beräknades enligt tidpunkten för olyckans inträffande, "the existing value at the time when the loss takes place", se närmare avgörandet *Wilson v. Dickson*, (1818) 2 B. & Ald. 2, 15. Ifall fartyget sjunkit vid kollisionen blev värdet omedelbart före sammanstötningen avgörande, "... the value at the time of the loss, to which the damages were there restrained, is the value at the moment the loss commences, by the collision with the defendants' ship, whence the injury; and it is not to be reduced by the consideration that the defendants' vessel is about to founder, at which time it really is of no value; for that would be to exempt the defendants altogether, which the statute certainly does not contemplate under any circumstances", se *Brown v. Wilkinson*, (1846) 15 M. & W. 391, 398. Se även *Abbott* s. 340.

[48] Om innebörden av begreppet tillbehör ("appurtenances") i nämnda avseende se t. ex. avgörandena *The Dundee*, (1823) 1 Hagg. 109 och *Gale v. Laurie*, (1826) 5 B & C 156.

frakt.[49] Ansvarsbegränsningsrätten gällde "seagoing British ships". Vidare föreskrev lagen, att ansvarsbegränsningen gällde varje "distinct occasion", dvs. ansvaret begränsades per inträffad händelse, och inte per resa såsom enligt rättsläget på kontinenten.

Följande skede i rättsutvecklingen var Merchant Shipping Act, 1854.[50] Genom denna lagstiftning utsträcktes ansvarsbegränsningsrätten till att omfatta personskador. Ansvarsbeloppet beräknades på samma sätt som tidigare men med det viktiga tillägget, att ansvarsgränsen vid fall av personskada inte fick understiga ett belopp om £ 15 per ton av fartygets dräktighet. Denna lagstiftning innebar även, att utländska redare gavs rätt till ansvarsbegränsning.[51]

År 1862 tog man i England steget fullt ut och avskaffade fartygsvärderegeln till förmån för metoden att fastställa ansvarstaket enligt ett bestämt belopp per ton av fartygets dräktighet. Det var införandet av denna beräkningsmetod som gav det engelska ansvarsbegränsningssystemet dess särdrag i förhållande till samtida kontinentala ansvarsbegränsningssystem. Enligt Merchant Shipping Amendment Act, 1862[52] var ansvarsgränsen för sakskador £ 8 per ton av fartygets dräktighet, medan för personskador gällde ett tilläggsansvar om £ 7 per ton av fartygets dräktighet, alltså sammanlagt £ 15 per ton av fartygets dräktighet. Ansvarsgränsen om £ 8 motsvarade ett genomsnittsvärde av de engelska fartygen vid denna tidpunkt. Lagstiftarnas avsikt var dock inte att införa något revolutionerande nytt; de strävade endast till att stabilisera värdet av fartyg och frakt (= ansvarsbeloppet).[53] Merchant Shipping Act, 1894 omfattade också metoden att fastställa ansvarsbeloppet enligt fartygets dräktighet.[54]

2.2.4. DET AMERIKANSKA SYSTEMET (USA)

Trots den ovan beskrivna utvecklingen på kontinenten tog man i amerikansk rätt länge avstånd från alla former av globalbegränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret. Liksom engelsmännen före år 1733, tillämpade de amerikanska domstolarna

---

[49] På förhand betald frakt togs i beaktande, se t. ex. avgörandet *Wilson v. Dickson*, (1818) 2 B. & Ald. 2, men frakt som aldrig förtjänades lämnades obeaktad, se t. ex. avgörandet *Cannan v. Meaburn*, (1824) 1 Bing. 465.

[50] 17 & 18 Vict., c. 120.

[51] Se närmare om denna lagstiftning *Marsden* s. 133 och *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 9.

[52] 25 & 26 Vict., c. 63.

[53] Se *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 10. Fartygsvärderegeln hade i praktiken givit upphov till främst två slag av svårigheter. För det första hade själva värderingen visat sig vara svår samt även dyr. Vidare företedde de i olika länder tillämpade värderingsmetoderna olikheter. För det andra medförde de faktiska skillnaderna fartygen emellan vad beträffar ålder, skick och underhåll att redarna skadeståndsrättsligt ställdes i olika ställning. Se *Giles*, 21 Modern L. Rev. (1958) s. 643 fotnot 1 och *Khodie* s. 48 f.

[54] Se beträffande den fortsatta engelska rättsutvecklingen t. ex. *Maclachlan* s. 92, *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 11 och *Marsden* s. 133 ff.

common law-doktrinen om obegränsad och personlig ansvarighet.[55] Så småningom blev dock den amerikanska rätten mottagligare för de nya vindar som blåste från Europa; man började på den nordamerikanska kontinenten acceptera ansvarsbegränsningstanken.

Liksom i England bygger rätten till ansvarsbegränsning i USA helt på lagstiftningsåtgärder. Den tidigaste amerikanska lagstiftningen beträffande ansvarsbegränsning fanns i Massachusetts år 1818 (med ändringar år 1836). Tre år senare, dvs. år 1821, utkom en lag med samma innehåll i Maine. Till sitt innehåll överensstämde dessa lagar till väsentliga delar med den engelska rätten.[56] Även om utformningen av lagarna i Massachusetts och Maine följde de engelska principerna, synes dock ansvarsbegränsningens idé och grundtanke i amerikansk rätt härstamma från "general maritime law", dvs. närmast från rättsläget på kontinenten.[57]

Den första federala lagstiftningen i amerikansk rätt beträffande redarens rätt till ansvarsbegränsning var Limitation of Liability Act av den 3 mars 1851.[58] Även vid tillkomsten av denna lag spelade protektionistiska hänsynstaganden en väsentlig roll.[59]

---

55 I avgörandet *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894), yttrade Justice Brown (s. 126): "By the common law, as administered both in England and America, the personal liability of the owner of a vessel for damages by collision is the same as in other cases of negligence, and is limited only by the amount of the loss and by his ability to respond."

56 Responsibility of Shipowners Act, 1733, 7 Geo. 2, c. 15, se framställningen ovan s. 25 f. Se närmare om lagarna i Massachusetts och Maine t. ex. *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 640, *Benedict* s. 1—35 f. och Justice Bradleys belysande utredning i avgörandet *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871) s. 119. Se även *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 16 och *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 525.

57 Se *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 373 fotnot 22, 374 fotnot 30 och kommentaren i 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1681. Detta illustreras även av Supreme Courts ställningstagande i avgörandet *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871). Domstolen hänvisade nämligen till "general maritime law" och avgörandet reflekterar ett godtagande av abandonsystemets grundtanke. Jfr *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 526.

58 9 Stat. 635 (1851).

59 Att sjöfartspolitiska och protektionistiska skäl motiverade lagens antagande framgår med all tydlighet av t. ex. senator Hamlins uttalanden i kongressen. Han yttrade bl. a.: "I desire to call the attention of the Senate to a single point — this bill is predicated on what is now the English law, and it is deemed advisable by the Committee on Commerce that the American marine should stand at home and abroad as well as the English marine. Senators who may be disposed to look into the provisions of the English law, will find in the 9th, 16th, and 30th volumes of the English Statutes the very principle contained in this bill..." och vidare "...We should place our commercial marine upon an equal footing with (England)". Citatet är återgivet i *Benedict* s. 1—42 f. Se också 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 565. Även uttalanden i amerikansk rättspraxis ger belägg för detta: "The policy and justice of the limitation of the liability of the owners, under this act of 1851, are as applicable to this navigation as to that of the ocean. The act was designed to promote the building of ships, and to encourage persons engaged in the business of navigation, and to place that of this country upon a footing with England, and on the continent of Europe", *Moore v. American Transportation Company*, 65 U.S. 1 (1860) s. 39, "The great object of the law was to encourage ship-building and to induce capitalists to invest money in this branch of industry", *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871) s. 121 och "The Limitation of Liability Act was passed over a century ago in order to encourage

Kongressen strävade nämligen till att medelst denna lagstiftning förstärka den amerikanska handelsflottan samt förbättra de amerikanska redarnas konkurrensställning i förhållande till redarna på kontinenten, i främsta rummet de engelska.[60]

Innehållet i denna lag togs till väsentliga delar från engelsk rätt[61] och från lagstiftningen i Maine.[62] Lagens två första avdelningar fritar redaren dels från ansvarighet för brandskada på last ombord som uppstått utan redarens "design or neglect", dels från ansvarighet för förlust av och skada på värdesaker (juveler, dyrbara metaller eller penningar) såframt redaren inte på förhand erhållit skriftlig underrättelse om den värdefulla lasten.[63] I lagens tredje avdelning ingår stadgandet om ansvarsbegränsning:

> "The liability of the owner or owners of any ship or vessel, for any embezzlement, loss, or destruction, by the master, officers, mariners, passengers, or any other person or persons, of any property, goods, or merchandise, shipped or put on board of such ship or vessel, or for any loss, damage, or injury by collision, or for any act, matter, or thing, loss, damage, or forfeiture, done, occasioned, or incurred, without the privity or knowledge of such owner or owners, shall in no case exceed the amount or value of the interest of such owner or owners respectively, in such ship or vessel, and her freight then pending."[64]

Den fortsatta rättsutvecklingen kan sammanfattas enligt följande:

År 1871 uttalade Supreme Court, att en förutsättning för utnyttjandet av ansvarsbegränsningsrätten var, att domstolen innehade kontroll över begränsningsfonden (dvs. begränsningsbeloppet). Detta kunde ske antingen genom uppställandet av säkerhet eller genom överlämnandet av fartygskontrollen till en av den behöriga domstolen

---

the development of the American Shipping industry, by assuring that the maritime entrepreneur's risks would not exceed the amount of his investment", *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711 s. 1712. Se även yttranden i rättsfallen *The Henrietta*, 1929 AMC 327, *Butler v. Boston Steamship Co.*, 130 U.S. 527 (1889), *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894) och *The Trillora II*, 1948 AMC 132.

60 Den impulsgivande faktorn till denna lagstiftning var ett med det närmare 120 år äldre engelska rättsfallet *Boucher v. Lawson*, (1734) Cas. T. Hard. 85 likartat fall. Rättsfallet *New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchants' Bank*, 47 U.S. 344 (1848) gällde ångfartyget Lexingtons brand i Long Island Sound. Som en följd av branden ålades redarna ansvarighet för $ 18.000 i värdepapper, vilka hade fraktats ombord på fartyget. Avlastaren hade inte meddelat bortfraktarna om lastens natur. Rättsfallet väckte de amerikanska redarnas oro för att dessa i konkurrenshänseende skulle ställas i ett sämre läge än deras utländska konkurrenter, dvs. i främsta rummet engelsmännen. Följaktligen utövade de påtryckning i kongressen och som en följd härav erhöll de den ovannämnda lagen. Se t. ex. *Gilmore & Black* s. 819 fotnot 5, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 372, *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 525, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 641, *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 959, *Symmers* s. 5, *Haberbusch* 1 *JMLC* (1969) s. 147 och 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 106.

61 26 Geo. 3, c. 86 (1786). Se *Gilmore & Black* s. 819 fotnot 5.

62 Revised Statute of Maine, 1840, c. 47. Se *Gilmore & Black* s. 819 fotnot 5 och *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 641 fotnot 18.

63 Se Act. Mar. 3, 1851, c. 43 § 1 och Act. Mar. 3, 1851, c. 43 § 2 gällande 46 U.S.C. §§ 182, 181. Se även *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 372 ff. och *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 959.

64 Act. Mar. 3, 1851, c. 43 § 3, gällande 46 U.S.C. § 183 (a).

utsedd "trustee".[65] Vidare bestämde Supreme Court, att värdet av begränsningsfonden skulle fastställas till värdet av fartyg och frakt efter olyckan.[66]

År 1881 utsträcktes ansvarsbegränsningsrätten till utländska redare.[67] Samma år uttalades i rättspraxis, att ansvarsbegränsningen gällde "per voyage", dvs. redaren kunde begränsa sin ansvarighet till fartyg och frakt för alla under resan uppkomna fordringar.[68]

År 1886 fastslog Supreme Court, att utbetalda försäkringsersättningar inte ingick i ansvarsbegränsningsfonden.[69] Samma år utvidgade den amerikanska kongressen ansvarsbegränsningsrätten till att omfatta i det närmaste alla slags fartyg.[70] Enligt Limitation of Liability Act, 1851 gällde nämligen ansvarsbegränsningsrätten inte "vessels used solely in rivers and inland navigation".[71]

År 1889 uttalade Supreme Court, att ansvarsbegränsningsreglerna inte enbart var tillämpliga i fråga om egendomsskador utan även beträffande personskador.[72]

År 1894 tolkade Supreme Court uttrycket "freight then pending" så, att det betydde den under resan införtjänade bruttofrakten.[73]

År 1920 stadgade kongressen, att en fartygsredare, som ådragit sig ansvarighet för dödsvållande "on the high seas" enligt något annat lands lagstiftning än den amerikanska, inte kunde begränsa sin ansvarighet enligt amerikansk rätt.[74]

Den viktigaste ändringen i 1851 års ansvarsbegränsningslagstiftning företogs som en följd av Morro Castle-olyckan år 1934.

---

65 *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871). Jfr det som ovan s. 21 f. anfördes om sambandet mellan rättsläget på kontinenten och den amerikanska utvecklingen.

66 *Norwich Company v. Wright*, 80 U.S. 104 (1871). Se även *The Scotland*, 105 U.S. 24 (1881), *The Great Western*, 118 U.S. 520 (1886) och *The City of Norwich*, 118 U.S. 468 (1886). Före år 1871 hade de lägre domstolarna följt den engelska regeln om fastställande av begränsningsbeloppet till värdet omedelbart före olyckan. Se *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 374 fotnot 29 och kommentaren i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 570.

67 *The Scotland*, 105 U.S. 24 (1881). Se även *La Bourgogne*, 210 U.S. 95 (1908) och *The Titanic*, 233 U.S. 718 (1914).

68 *The Alpena*, 8 F. 280 (1881). Se även *The Rose Culkin*, 52 F. 328 (1892), *The Puritan*, 94 F. 365 (1899) och *La Bourgogne*, 210 U.S. 95 (1908). Som ovan s. 27 framgått, begränsade man ansvarigheten i engelsk rätt enligt varje enskild händelse.

69 *The City of Norwich*, 118 U.S. 468 (1886). Röstningen i avgörandet föll 5—4. Minoriteten kritiserade kraftigt majoritetens ställningstagande, enligt vilket redaren kunde erhålla full ersättning av försäkringsgivaren, medan de skadelidande eventuellt blev helt utan ersättning. Se kommentarerna av *Baer* s. 234, *Gilmore & Black* s. 907 ff. och i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 573 f. Se även rättsfallen *The Scotland*, 118 U.S. 507 (1886) och *The Great Western*, 118 U.S. 520 (1886).

70 24 Stat. 80 (1886) gällande 46 U.S.C. § 188. Se även framställningen nedan s. 174 f.

71 Act. Mar. 3, 1851, c. 43 § 7.

72 *Butler v. Boston Steamship Co.*, 130 U.S. 527 (1889).

73 *Main v. Williams*, 152 U.S. 122 (1894). Jfr även *In re W. E. Hedger Co.*, 59 F. 2d 982 (1932) och se kommentaren av *Gilmore & Black* s. 914.

74 Death on the High Seas Act, Mar. 30, 1920, c. 111. Se avgörandet *The Vestris*, 1931 AMC 1553 och kommentarer beträffande lagstiftningen av bl. a. *Benedict* s. 4—4 och *Vickery*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 924.

Då lyxkryssaren Morro Castle den 8 september 1934 var på returresa från en kryssning till Karibiska havet, totalförstördes den av brand utanför New York när endast några timmar återstod av resan. Som en följd av olyckan omkom 123 människor och skadades ett flertal. De mot redarna framställda skadeståndskraven uppgick ursprungligen till sammanlagt $ 13.500.000. Redarna krävde att få begränsa sin ansvarighet till $ 20.000, vilket belopp representerade värdet av passagerarbiljetter och frakt. Det utbrunna vraket av Morro Castle hade inget ekonomiskt värde (i oskadat skick var fartyget värt ca $ 5.000.000 och det var försäkrat för $ 4.200.000). Före den rättsliga behandlingen av ärendet hann inledas, gick emellertid redarna med på att erlägga $ 890.000 till en förlikningsfond. Denna fond delades proportionellt mellan de skadeståndskrävande så att dessa, sedan deras sammanlagda krav av en för ändamålet tillsatt värderingsnämnd värderats till $ 1.450.000, erhöll ca 60 % av de värderade kraven.[75]

Morro Castle-fallet väckte en stark allmän opinion mot gällande ansvarsbegränsningssystem och krav om ändringar framställdes. Detta resulterade i den s. k. Sirovich Amendment år 1935.[76] Det centrala i lagändringen, vilken bar spår av starkt engelskt inflytande,[77] var att säkerställa personskadekraven genom en fond, varur ersättning kunde erläggas oberoende av om fartyget hade lidit totalhaveri eller inte.

Enligt 46 U.S.C. § 183 b skall redaren uppställa en minimibegränsningsfond om $ 60 per ton av fartygets "limitation tonnage".[78] Fonden skall vara tillgänglig för personskadekrav även i det fallet att fartyget förliser.[79] Vidare stadgas i lagändringen, att nämnda begränsningsfond skall uppställas för varje "distinct occasion", alltså inte per resa,[80] att reglerna om begränsningsfonden endast är tillämpliga beträffande "seagoing vessel"[81] och att fel eller försummelse (privity or knowledge)[82] av "the master ... or

---

75 För närmare detaljer om fallet och förlikningen se *The Morro Castle*, 1939 AMC 895, *Gilmore & Black* s. 919 fotnot 135 och *Baer* s. 233 fotnot 11.

76 Denna lagstiftning fick sitt namn efter senator William J. Sirovich från New York. Han var den drivande kraften bakom kraven om ökat ekonomiskt skydd för passagerare och förde sedermera fram nämnda ändringsförslag. Se *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 643 fotnot 28.

77 Merchant Shipping Act, 1862, 25 & 26 Vict., c. 63 och efterföljande lagar, vari man helt hade övergivit fartygsvärderegeln till förmån för metoden att fastställa ansvarsbeloppen enligt fartygens tontal. Se den tidigare framställningen s. 27.

78 Med detta begrepp avses enligt 46 U.S.C. § 183 c fartygets bruttotonnage med avdrag av manskapsutrymmena.

79 49 Stat. 960 (1935), 49 Stat. 1479 (1936), 46 U.S.C. § 183 b:
"In the case of any seagoing vessel, if the amount of the owner's liability as limited under subsection (a) of this section is insufficient to pay all losses in full, and the portion of such amount applicable to the payment of losses in respect of loss of life or bodily injury is less than $ 60 per ton of such vessel's tonnage, such portion shall be increased to an amount equal to $ 60 per ton, to be available only for the payment of losses in respect of loss of life or bodily injury. If such portion so increased is insufficient to pay such losses in full, they shall be paid therefrom in proportion to their respective amounts."

80 46 U.S.C. § 183 d.

81 46 U.S.C. § 183 f. Se om innebörden av detta begrepp framställningen nedan s. 175.

82 Se om begreppet "privity or knowledge" framställningen nedan s. 159.

of the superintendent or managing agent" skall beträffande personskadorna identifieras med redarens fel eller försummelse.[83]

2.3. INTERNATIONELLA UNIFIERINGSSTRÄVANDEN

2.3.1. FÖRBEREDANDE STRÄVANDEN

Ovan har beskrivits det sjörättsliga globalbegränsningsinstitutets uppkomst och utveckling. Resultatet av denna utveckling, dvs. fyra huvudsystem, som sinsemellan företedde avsevärda olikheter både vad gäller begränsningsmetod och ansvarsbegränsningens omfattning, var naturligtvis med beaktande av den internationella samfärdselns behov synnerligen otillfredsställande. Nackdelarna framhävdes av att olika länder följde olika regler för bestämmandet av vilket lands lag som bör tillämpas vid lagkonflikter. Uppkommande lagvalsfrågor löste en del länder så att domstolslandets lag (lex fori) blev tillämplig, medan andra däremot tillämpade lagen på den plats där den skadeorsakande tilldragelsen inträffat (lex loci delicti) eller flaggans lag osv.[84] Ett sådant rättsläge ledde följaktligen till "forum shopping", dvs. de skadelidande strävade till att anhängiggöra sin talan i ett land, vars domstolar tillämpade sådana ansvarsbegränsningsregler som var förmånliga för dem, medan redarna å sin sida försökte få en sådan lagstiftning tillämpad som i möjligaste mån tillgodosåg deras intressen.[85]

> Ett belysande exempel på lagvalsfrågans betydelse för ansvarsbeloppens storlek och även för frågan om val av forum utgör Titanics förlisning på Atlanten år 1912. Enligt amerikansk lag (Limitation of Liability Act, 1851), tillämplig som lex fori, begränsades redaransvaret till värdet av räddade livbåtar, "pending freight" och biljettintäkter, dvs. inalles $ 91.805. Uträknat enligt engelsk rätt (Merchant Shipping Act, 1894), dvs. flaggans lag, skulle ansvarsbeloppet ha uppgått till $ 3.750.000 för dödsfall och personskador. Ersättningskraven för dödsfallen i anledning av Titanic-katastrofen uppgick till $ 22.000.000.[86]
>
> Det liberianska tankfartyget Torrey Canyons grundstötning utanför den engelska sydvästkusten i mars år 1967 utgör också ett exempel, ehuru från modern tid, på nämnda problematik. De genom denna grundstötning uppkomna föroreningsskadorna värderades till ca $ 12.000.000. Enligt amerikansk rätt uppgick begränsningsfonden till $ 50, dvs. värdet

---

83 46 U.S.C. § 183 e. Se om identifikationsproblematiken framställningen nedan s. 159 ff. Se i övrigt beträffande ovan i korthet beskrivna lagändring t. ex. *Gilmore & Black* s. 919 ff., *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 375 ff., *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 643 och *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 790. Rättsfallet *In re Panama Transp. Co.*, 98 F. Supp. 114 (1951) utgör ett illustrativt exempel på fördelningen av $ 60-fonden när personskadekraven överstiger ansvarsbeloppet.

84 Se om dessa frågeställningar *Sundströms* omfattande undersökning.

85 Se allmänt om nackdelarna med "forum shopping" *Siesby*, AfS 9 s. 4 f. Se även *Pineus*, AfS 2 s. 622 ff. För en belysande översikt över den internationella ansvarsbegränsningsflorans brokighet kan hänvisas till *Pineus* utredningar i ND 1945 s. 70 ff. och i Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1965:5. Se även *Manca* s. 124 ff.

86 Se *Duncan*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1046 ff., *Baer* s. 235 fotnot 14 och kommentaren i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 633.

av en livbåt, medan engelsk rätt skulle ha givit ett ansvarsbelopp om $ 4.746.000 (Merchant Shipping Act, 1894 section 503, as amended by Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958).[87]

De nationella olikheterna i fråga om ansvarsbegränsningsreglerna medförde även en betydande olägenhet samt skapade osäkerhet för redarnas försäkringsgivare, i främsta rummet P & I (Protection & Indemnity)-klubbarna.

I slutet av förra århundradet framträdde allt starkare krav på en unifiering av ansvarsbegränsningsreglerna. Den första internationella sjörättskonferensen som behandlade denna fråga hölls i Hamburg år 1885. Konferensen, som försiggick i International Law Associations[88] regi, beslöt att tillställa engelsmännen en anhållan om att dessa måtte frångå det engelska och anta det kontinentala ansvarsbegränsningssystemet, dvs. begränsning till fartyg och frakt. Enär engelsmännens motvilja i detta avseende var välkänd för konferensens deltagare, torde svaret på nämnda anmodan ha varit på förhand givet. Trots engelsmännens avoga inställning fortsatte man unifieringssträvandena. Vid fortsatta konferenser i Antwerpen samma år och i Bryssel år 1888 hade man lyckats uppnå enighet — dock med nämnda reservation beträffande engelsmännen — om att redarens ansvar skulle vara personligt samt att han kunde välja mellan två olika begränsningsmetoder: antingen abandon av fartyg och frakt eller erläggande av sjöförmögenhetens värde. Vidare hade man vid den senare nämnda konferensen enats om att sjöförmögenhetens värde vid slutet av den resa under vilken fordringen hade uppstått skulle vara avgörande.[89]

Oaktat ovan berörda internationella unifieringssträvanden i och för sig var betydelsefulla och gav uttryck för en positiv samarbetsvilja, förlorade den uppnådda enigheten mycket av sin praktiska betydelse på grund av engelsmännens avvisande inställning. Enär England vid denna tidpunkt var den ledande sjöfartsnationen i världen, var det naturligt, att de fortsatta internationella unifieringssträvandena inriktades på att överbrygga den klyfta som förelåg mellan det engelska och de kontinentala ansvarsbegränsningssystemen.

Ny vind i seglen fick dessa strävanden i och med grundandet av Comité Maritime

---

87 Se *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711. Se även *Sweeney*, 37 Fordham L. Rev. (1968) s. 162, *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 810 och *Tulokas* s. 3 ff. Liknande frågeställningar har aktualiserats i samband med Amoco Cadiz-olyckan se *Ringdal*, Marius 37 s. 11 ff.

88 International Law Association grundades i Bryssel den 10 oktober 1873. Se närmare om föreningen och dess arbete t. ex. *Boeg*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 10 ff., *Rodière* s. 62 och *Kilander* s. 146 ff.

89 Under Antwerpenkonferensen hade man enats om den lösningen, att värdet vid olyckstillfället skulle vara avgörande. Se närmare om ovannämnda konferenser *Kierulff*, RIDM I s. 276 f., *Autran*, RIDM I s. 425 ff., *Lewis*, ZHR 32 (1886) s. 87 ff. och *Sieveking*, ZHR 36 (1889) s. 147 ff. Se även *Klaestad* s. 332 f. och *Møller* s. 374. Nämnas kan, att en ytterligare konferens hölls i Genua år 1892. Härvid antog man en resolution enligt vilken fartyget i framtiden skulle betraktas som en juridisk person och att ansvarigheten följaktligen var begränsad i enlighet med detta. Se *Grenander* s. 217 f.

International i Belgien år 1897. CMI antog som sin främsta uppgift att utarbeta internationellt enhetliga sjörättsregler.[90]

Naturligt var, att frågan om unifiering av ansvarsbegränsningsreglerna upptogs på CMI:s program. År 1897 höll sammanslutningen ett möte i Bryssel och vid detta möte poängterade den engelska delegationen under ledning av Mr. Owen kraftigt det orättvisa i det kontinentala systemet, som tillät redaren att begränsa sin ansvarighet till värdet av fartyg och frakt efter olyckan, samt vidhöll sin åsikt att det engelska systemet (begränsning till £ 8 och 15 per ton av fartygets dräktighet) var lämpligare, i hopp om att andra länder skulle anta det.[91] Denna kontrovers mellan engelsmän och kontinentala jurister fortfor under CMI:s möten i Antwerpen år 1898 och London år 1899.[92]

Enär positionerna på detta sätt var låsta, fanns ingen annan utväg än en kompromiss: på Londonmötet antog man både abandon- och det engelska systemets ansvarsbegränsningsmetoder och redaren gavs valrätt mellan dessa. Emedan engelsk rätt inte medgav någon begränsningsrätt beträffande skyldigheten att uppfylla av befälhavaren ingångna avtal omfattade det antagna förslaget inte detta ansvar.[93] Ej heller omfattade förslaget personskador.[94] Förslaget var dock långt ifrån tillfredsställande och unifieringsarbetet fortsatte.

På CMI:s möte i Paris år 1900 behandlades ansvarsbegränsningsfältet, dvs. frågan om de begränsningsbara fordringarna, och härvid fastställde man, att begränsningsrätten förutom fartygs- och lastskador även skulle omfatta skador på hamn-, kaj- och andra anläggningar i land.[95]

År 1905 på CMI:s konferens i Liverpool behandlade man återigen ansvarsbegränsningsfrågan och bilden blev om möjligt ännu oklarare: till den i London år 1899 utar-

---

90 CMI är en internationell expertorganisation som verkar för förenhetligandet av internationell sjö- och handelsrätt. Se närmare om CMI:s historia och dess uppgifter t. ex. *RIDM* XII s. 373 ff., *Singh & Colinvaux* s. 154 ff., *Lilar*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 125 ff. och *Kilander* s. 34 ff.

91 Se närmare om Brysselmötet *RIDM* XIII s. 496 ff.

92 Under dessa möten splittrades den engelska delegationen i två läger: å ena sidan fanns det engelsmän, vilka under ledning av Mr. Carver motsatte sig varje form av den kontinentala ansvarsbegränsningsmetodens inarbetning i en framtida internationell konvention, å andra sidan förklarade Sir J. Glover och Mr. Miller, att engelska redare i allmänhet var missnöjda med gällande ansvarsbegränsningsmetod och att de kunde tänka sig att övergå till kontinentala principer under förutsättning att en maximigräns om £ 8 per ton av fartygets dräktighet antogs för att skydda ägare av dyrare och större fartyg. Debatten under konferenserna var således till stora delar en drabbning mellan olika engelska intressen. Se närmare om konferenserna *CMI*, Bulletins 2—3, *CMI*, London Conference 1899, *RIDM* XIV s. 427 ff., *de Valroger*, RIDM XV s. 256 ff. och *Wittemans*, RIDM XV s. 275 ff.

93 Nämnas kan, att man redan under Brysselkonferensen år 1888 uppnådde enighet, dock utan engelsmännen, om att dessa förpliktelser kunde begränsas.

94 Ovan beskrivna kompromissförslag framfördes av Mr. McArthur och antogs enhälligt av konferensen (USA:s representant avstod från röstningen och inom den engelska delegationen föll rösterna 10—5).

95 Se närmare om mötet *Marais*, RIDM XVI s. 276 ff.

betade kompromissen fogades ett tredje alternativ, nämligen möjligheten att erlägga sjöförmögenhetens värde vid resans slut.[96] Detta innebar, att redaren hade tre valmöjligheter: han kunde abandonera fartyg och frakt, erlägga sjöförmögenhetens värde eller begränsa sitt ansvar enligt tonregeln (£ 8 per ton av fartygets dräktighet). Vid konferensen försökte man igen utvidga ansvarsbegränsningsrätten till att omfatta av befälhavaren ingångna avtal, men det engelska motståndet var för starkt.[97]

Vid den följande CMI-konferensen i Venedig år 1907 blev förvirringen fullständig. Härvid fogades nämligen en fjärde begränsningsmöjlighet till de tre ovannämnda: redaren hade ett sakrättsligt ansvar med fartyg och frakt utan någon personlig ansvarighet.[98] Såtillvida innebar Venedigförslaget dock ett framsteg, att av befälhavaren ingångna avtal omfattades av ansvarsbegränsningsrätten, likväl med betydande undantag.[99] Däremot krävde engelsmännen att redarens ansvar för personskador fortsättningsvis skulle hållas utanför förslaget.[100]

Efter över 20 års internationellt förarbete var tiden nu mogen för en diplomatisk konferens i ärendet. En sådan sammankallades till Bryssel år 1909. Resultatet av denna konferens var, att Venedigförslaget i sak antogs, dock med den betydande inskränkningen att redarens abandonmöjlighet vid sidan av de tre övriga begränsningssätten ströks. Vidare överenskom man om att redaren vid användandet av £ 8-regeln inte kunde begränsa sin ansvarighet för av befälhavaren ingångna förpliktelser.[101]

Vid det fortsatta konferensarbetet i Bryssel år 1910 utarbetade man två konventionsutkast, A och B, vilka avvek väsentligt från varandra. Dessa konventionsutkast utsändes till de deltagande ländernas regeringar för närmare studium. Beträffande frågan om ansvarsbegränsningsfältet var dessa utkast i stort sett överensstämmande. Fältet omfattade i huvudsak materiella skador på fartyg, last och anläggningar i land jämte förpliktelsen att avlägsna sjunket vrak. Det var beträffande begränsningsmetoden skiljaktigheterna framträdde. Utkast A byggde i detta avseende i väsentlig grad på Brysselutkastet av år 1909, dvs. redaren kunde välja mellan exekutionssystemet, begränsning

---

96 Jfr den vid sjörättskonferensen i Bryssel år 1888 uppnådda lösningen (ovan s. 33). Se även *Klaestad* s. 337.

97 Även vid antagandet av Liverpool-förslaget spelade den engelska delegationen under ledning av Mr. L. Scott en dominerande roll. Se närmare om konferensen *CMI*, Bulletin 12 och *Marais*, RIDM XXI s. 249 ff.

98 Denna begränsningsmöjlighet byggde på ett förslag som hade uppgjorts av en av CMI tillsatt underkommitté i Paris år 1906. Underkommittén hade fått till uppgift att vidareutarbeta Liverpool-förslaget. Som ett resultat strök underkommittén abandonmöjligheten och ersatte den med exekutionssystemets princip om sakrättsligt ansvar. Venedigkonferensen kunde dock inte välja mellan det ursprungliga Liverpool-förslaget och Pariskommitténs ändrade förslag utan antog båda. Se *Klaestad* s. 337 ff.

99 Se närmare *Sotiropoulos* s. 225.

100 Se närmare om Venedigkonferensen och det antagna förslaget *CMI*, Bulletin 19 och *Barbey*, RIDM XXIII s. 556 ff. Se även *Klaestad* s. 338 ff., *Grenander* s. 14, *Sotiropoulos* s. 224 ff. och kommentarer av *Brodmann*, ZHR 64 (1909) s. 242 ff. och *Boyens*, ZHR 64 (1909) s. 289 ff.

101 Se närmare om under konferensen framförda ställningstaganden och fattade beslut *Conférence* Internationale de Droit Maritime, Procès-Verbaux, Bruxelles 1909. Se även *Grundtvig*, UfR 1910 s. 51 ff. Konventionsförslaget finns infört i RIDM XXV s. 702 ff.

enligt sjöförmögenhetens värde eller den engelska £8-regeln. I utkast B hade man slopat "sakhäftandet" samt uttalat, att redarens ansvar alltid var personligt. I de fall ansvarsbegränsning tilläts var ansvarigheten begränsad till värdet av fartyg och frakt, dock så att ansvarsbeloppet inte fick överstiga ett värde som motsvarade £8 per ton av fartygets dräktighet.[102] Efter det att utlåtanden införskaffats från de berörda länderna, visade det sig, att utkast B erhållit i det närmaste enhälligt stöd och följaktligen lades det till grund för det fortsatta arbetet. Detta skedde i Bryssel år 1913.

Arbetet avbröts dock av världskriget åren 1914—1918. Omedelbart efter fredsslutet återupptog man arbetet. Efter konferenser i Antwerpen år 1921[103] och Bryssel år 1922 samlades man till en diplomatisk konferens i Bryssel år 1924, där den första internationella konventionen i ärendet antogs.

2.3.2. 1924 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

Konventionen, vars benämning är "International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels", undertecknades den 25 augusti 1924. Denna konvention bygger till väsentliga delar på 1910 års utkast B.

Såsom ovan beskrivna förarbeten utvisar, utformades konventionen som en långtgående kompromiss mellan kontinentala och engelska ansvarsbegränsningssystem. Till formen överensstämde konventionen nära med det engelska begränsningssystemet, men sakligt hade man blivit tvungen till stora eftergifter till förmån för kontinental begränsningsmetodik. Det faktum att man slutligen måste ty sig till en kompromiss visar hur besvärligt CMI:s arbete hade varit. Utom att de olika begränsningssystemen till formen och innehållet skilde sig från varandra, försvårades unifieringsarbetet av de stora principiella olikheter i fråga om rättsåskådning och -tradition som låg bakom de olika systemen.

> Förutom på grund av divergensen i fråga om begränsningsmetod (fartygsvärderegeln/£ per ton-regeln), vilken var den centrala svårigheten i unifieringsarbetet, motsatte sig engelsmännen det kontinentala inflytandet även av den anledningen att de i enlighet med sin kasuistiska rättstradition ansåg, att frågan om rätten till ansvarsbegränsning inte kunde lösas enligt någon abstrakt allmän regel, utan ansvarsbegränsning kunde medges endast i på förhand noga avgränsade situationer. En allmän regel skulle enligt engelsk uppfattning leda till osäkerhet och brokighet i rättstillämpningen. En ytterligare svårighet vid uppnåendet av nämnda kompromiss var skillnaden i ansvarsbegränsning per resa ("voyage") och per inträffad händelse ("distinct occasion").

---

102 Se närmare om nämnda utkast *Wüstendörfer*, ZHR 71 (1912) s. 4 ff., *Klaestad* s. 343 ff. och *Møller* s. 375 ff.

103 Vid denna konferens poängterade främst engelsmännen under ledning av Mr. L. Scott kraftigt behovet av att snabbt få till stånd en internationell konferens i ärendet. De anförde, att en av förutsättningarna för att de engelska redarna före kriget hade gått med på ansvarighet vid tvångslotsning (The Pilotage Act, 1913, section 15 (1)) var antagandet av en internationell konvention rörande begränsning av redaransvaret. Se närmare om förhandlingarna vid konferensen *CMI*, Bulletin 47.

Dessa olikheter var givetvis en följd av att ansvarsbegränsningssystemen uppkommit och utvecklats under skilda tider och i olika rättsmiljöer.

Utgångspunkten för begränsningssystemet enligt 1924 års globalbegränsningskonvention var redarens personliga ansvarighet. Redaren gavs begränsningsrätt beträffande följande fordringar (art. 1 nr 1—8): fordringar på grund av

— skador till sjöss och i land orsakade av befälhavare, besättningsman, lots eller någon som utför arbete i fartygets tjänst,
— skador på last och egendom ombord,
— konossementsförpliktelser,
— förpliktelser härrörande av navigationsfel vid fullgörande av avtal och av skyldigheten att avlägsna sjunket vrak,[104]
— bärgarlön,
— bidrag till gäldande av gemensamt haveri och
— förpliktelser, som befälhavaren på grund av sin ställningsfullmakt ådragit redaren.

Beträffande dessa fordringar och förpliktelser kunde redaren välja mellan att begränsa sin ansvarighet till värdet av sjöförmögenheten (fartygets värde efter olyckan + frakt beräknad till 10 % av fartygets värde vid resans början) eller enligt £ 8 (guldvärde) per ton av fartygets dräktighet.[105] Med fartygets dräktighet avsågs nettodräktigheten ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten avdragits från bruttodräktigheten (art. 11). Vidare infördes i konventionen den engelska principen om ansvarsbegränsning enligt varje inträffad händelse.[106]

> Man kan likväl ifrågasätta huruvida valet mellan ansvarsbegränsning per resa/inträffad händelse har någon större praktisk betydelse. Att ett fartyg råkar ut för flera olyckor under samma resa torde vara mycket sällsynt. Detta poängterades även av Nils Grenander under CMI:s konferens i Brighton år 1954, vilken föregick 1957 års globalbegränsningskonvention. I sina forskningar rörande redaransvarets begränsning hade Grenander undersökt denna fråga. Hans undersökning gällde tidsperioden 1880—1939 och omfattade alla de viktigaste sjöfartsnationerna. Grenander hade funnit endast tre-fyra fall där denna fråga haft större ekonomisk betydelse för parterna.[107] Från försäkringsgivarhåll har även uttalats, att frågan inte har betydelse för försäkringspremierna.[108]

För personskador slutligen bar redaren ett tilläggsansvar om £ 8 per ton av fartygets dräktighet.[109]

---

104 Beträffande förpliktelsen att avlägsna sjunket vrak och fordringar på grund av skador på kaj- och hamnanläggningar gavs de fördragsslutande staterna i signaturprotokollet till konventionen rätt att göra reservationer mot ansvarsbegränsningsrätten, se signaturprotokollet I.

105 På grund av denna valmöjlighet har systemet även kallats optionssystemet.

106 Ett stadgande om detta ingick redan i det tidigare nämnda A-utkastet från Brysselkonferensen år 1910. Se *Klaestad* s. 343.

107 Se närmare *CMI*, Brighton Conference 1954, Draft verbatim reports V/LL/1150/AG/26. Jfr även *Grenander* s. 225 f.

108 Se *Innstilling* Nr. 23 1927 s. 2.

109 Frågan om personskadorna utgjorde en central punkt vid köpslåendet om konventionens kompromisslösning. Engelsmännen gick hårt in för att £ 8-regeln för personskadornas del skulle införas i konventionen, och som bytesobjekt gick de med på den alternativa fartygsvärderegeln, se

Förutom redaren gällde konventionens begränsningsregler fartygets ägare och underbortfraktare (art. 10). Förutsättningen för utövande av begränsningsrätten var dock, att den till ansvarsbegränsning berättigade inte själv vållat skadan (art. 2 nr. 1).

Trots högt uppskruvade förväntningar och mycket nedlagt arbete blev 1924 års globalbegränsningskonvention inte någon större internationell framgång. Konventionen ratificerades av tio stater[110] och tillträddes av ytterligare fyra stater.[111] Beaktansvärt är, att av de ledande sjöfartsnationerna både England och USA stannade utanför konventionen.[112]

> Den främsta orsaken till Englands och USA:s negativa inställning var en i dessa länder allt kraftigare opposition mot valmöjligheten beträffande begränsningsmetod. I England kunde man inte godta den alternativa fartygsvärderegeln, medan man i USA motsatte sig tonregeln.[113] En ytterligare källa till missnöje från engelsmännens sida var konventionens bestämmelser beträffande skyldigheten att avlägsna vrak. Engelsmännens inställning dikterades nämligen i väsentlig mån av hamn- och dockmyndigheternas starka motstånd mot ansvarsbegränsning i dessa fall. I England hade man vidare dåliga erfarenheter av guldvärdeklausulen som internationell värdestabilisator, närmast på grund av den i Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ingående guldklausulen.[114]

Konventionens betydelse får dock inte underskattas. Speciellt redarkretsarna var mycket nöjda med att de internationella unifieringssträvandena äntligen hade lett till ett konkret resultat. Man var inne på rätt väg och konventionen utgjorde en god grund för fortsatta strävanden.

Förutom av det svala internationella mottagande konventionen erhållit framkallades ett behov av revision även av brister i konventionen. Dess guldvärdeklausul visade sig med tiden vara alltför beroende av de nationella valutornas fluktuationer. Förutom att flera länder inte respekterade klausulen,[115] ledde de officiella guldnoteringarnas

---

Bruun, AfS 1 s. 519 fotnot 48. Se i övrigt om 1924 års globalbegränsningskonvention *Manca* s. 127 ff., *Dietrich* s. 83 ff., *Sotiropoulos* s. 228 ff., *Jantzen* s. 33 ff., *Wikander* s. 24 ff., *Knoph* s. 137 ff., *Pineus*, ND 1945 s. 71 ff., *Grenander* s. 17 ff., *Braekhus*, Rederansvaret s. 195 f. och *Innstilling* Nr. 23 1927 s. 2 ff.

110 Dessa var Belgien, Danmark, Portugal, Spanien, Ungern, Brasilien, Norge ,Frankrike, Polen och Sverige. Uppgifterna är ur *CMI*, Yearbook 1978 s. 60.

111 Dessa stater var Monaco, Finland, Turkiet och Dominikanska Republiken. Uppgifterna är ur *CMI*, Yearbook 1978 s. 60. Stater vilka utan att ratificera eller tillträda 1924 års globalbegränsningskonvention omfattade konventionens begränsningsprinciper var Schweiz, Libanon och Syrien. Konventionen har även utövat inflytande på lagstiftningen i Sovjetunionen, Kina och Tjeckoslovakien. Se närmare *Sotiropoulos* s. 237 ff. och *Dietrich* s. 85. I de nordiska länderna infördes globalbegränsningskonventionens principer i respektive sjölagar: I Sverige genom lag av den 18 maj 1928, i Danmark genom lag av den 27 mars 1929, i Norge genom lag av den 31 maj 1929 och i Finland genom lag av den 20 februari 1931 (73/31).

112 Utanför konventionen stannade även sådana sjöfartsländer som Förbundsrepubliken Tyskland, Holland och Japan.

113 Se *Miller*, ILA s. 631 och D. R. Englars anförande i *CMI*, Bulletin 103 s. 97.

114 Se M. Hills yttrande i *CMI*, Bulletin 103 s. 148 ff. och *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 25. Se även *Diamond*, The Hague-Visby Rules s. 4 och *Scrutton* s. 449.

115 Jfr *Pineus*, AfS 2 s. 624.

artificiella natur till att guldklausulen inte uppfyllde den roll som värdestabilisator som konventionens upphovsmän tänkt sig. Vidare krävde konventionens materiella innehåll komplettering och förtydligande.

> Konventionen saknade bl. a. närmare stadganden om huruvida ansvaret skulle begränsas enligt den s. k. single-liability eller enligt cross-liability metoden i de fall redaren hade en motfordran mot borgenären, något som ofta är fallet vid kollisionsfall. Den förstnämnda metoden innebär, att parternas skadeståndskrav ställs mot varandra och endast skillnaden blir föremål för begränsning, medan man enligt cross-liability metoden begränsar fordringarna var för sig.[116] Vidare saknades en uttrycklig bestämmelse om redarens ansvarsbegränsningsrätt i de fall då han ådragit sig strikt ansvar. Även i övrigt var utformningen av ansvarsbegränsningsfältet i behov av revision.[117]

Följaktligen fortsatte man unifieringsarbetet i CMI:s regi. Efter förberedande möten i Antwerpen år 1947,[118] Amsterdam år 1949[119] och Neapel år 1951,[120] vid vilka möten frågan om revision av 1924 års globalbegränsningskonvention behandlades utan nämnvärt resultat, tog revisionssträvandena ny fart i och med Brightonkonferensen år 1954. Vid denna presenterade nämligen den engelska CMI-föreningen ett radikalt förslag till en ny globalbegränsningskonvention. I huvuddrag gick förslaget ut på att för det första slopa den alternativa fartygsvärderegeln. Vidare förutsatte förslaget att ansvarsbeloppen avsevärt höjdes för personskadornas del, dvs. till £ 50 (sedelvärde) per ton av fartygets dräktighet. Beträffande egendomsskadorna höjdes ansvarsgränsen till £ 24 (sedelvärde) per ton av fartygets dräktighet. Som värdeenhet hade i förslaget upptagits den från lufträttskonventionerna bekanta Poincaréfrancen, dvs. en fiktiv beräkningsenhet innehållande 65 1/2 milligram guld av 900/1000 finhet. Slutligen innebar förslaget en kännbar inskränkning av de begränsningsbara fordringarna. Redaren kunde inte längre begränsa sin ansvarighet för konossementsförpliktelser, för förpliktelser vilka härrörde av navigationsfel vid fullgörande av avtal, för förpliktelser, vilka uppstått som följd av bärgning (bärgarlön) eller gemensamt haveri, eller för förpliktelser, vilka grundade sig på av befälhavaren ingångna avtal.[121]

---

116 Se om denna problemställning t. ex. *Halvorsen*, AfS 1 s. 161 ff. och *Braekhus*, AfS 4 s. 457 ff. Se även *Grönfors*, AfS 12 s. 360 f.

117 Se närmare om dessa brister t. ex. *Braekhus*, Rederansvaret s. 200 ff., *idem* ND 1947 s. 273 ff. och *Sotiropoulos* s. 228 ff. Se även Braekhus anförande på Brightonkonferensen, *CMI* Brighton Conference 1954, Draft verbatim reports V/SL/11.15/AG/11 och *Altens* rapport från Brightonkonferensen AfS 2 s. 75 ff.

118 Se om denna konferens *CMI*, Bulletin 103.

119 Se om denna konferens *CMI*, Bulletin 104.

120 Vid denna konferens framfördes ett av en internationell underkommitté utarbetat förslag om att helt stryka guldvärdeklausulerna både i globalbegränsningskonventionen och i 1924 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement. Avsikten var att officiellt godta vad som redan var praxis, dvs. att de flesta konventionsstater oberoende av konventionens guldvärdeklausuler konverterade pundgränsen till nationell valuta. Se närmare *Gram*, AfS 1 s. 159 ff. och *Sotiropoulos* s. 256. Se i övrigt om Neapelkonferensen *CMI*, Bulletin 105.

121 Se närmare om det engelska förslaget och Brightonkonferensen *Alten*, AfS 2 s. 74 ff., *CMI*, Conférence de Madrid 1955 s. 49 ff. och *CMI*, Brighton Conference 1954, Draft verbatim reports.

På CMI:s nästa möte i Madrid år 1955 upptog man till fortsatt behandling det engelska förslaget, numera i form av ett konventionsutkast. Efter mindre ändringar[122] antogs utkastet[123] och därmed var frågan åter mogen för en diplomatisk konferens.

2.3.3. 1957 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

Följande diplomatiska sjörättskonferens i ärendet ägde rum i Bryssel år 1957. Som ett resultat av konferensen antogs den 10 oktober 1957 en ny internationell konvention rörande globalbegränsning, "International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships". Konventionen bygger i huvudsak på det tidigare omtalade Madridutkastet och medför i förhållande till 1924 års globalbegränsningskonvention bl. a. följande ändringar:

För det första har 1957 års globalbegränsningskonvention avskaffat den gamla kontroversen mellan det kontinentala fortune de mer-systemet och den engelska tonregeln från år 1862, dvs. konventionens begränsningsmetod utgörs av ansvarsbegränsning till ett fastställt belopp per ton av fartygets dräktighet (art. 3). Någon alternativ möjlighet existerar inte längre.

> Vid en jämförelse mellan fortune de mer-systemet och den antagna lösningen blir konklusionen den, att den senare begränsningsmetoden är att föredra. Detta synes mig klart i de fall då värdet av fartyg och frakt *efter* olyckan blir avgörande, såsom fallet är i amerikansk rätt. En sådan regel är uppenbart oskälig mot de skadelidande.[124]
>
> Fartygsvärderegeln kan även anses strida mot andan och meningen i 1924 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading). Enligt art. 3. 1—2 i konventionen skall bortfraktaren visa "due diligence" i fråga om fartygets last- och sjövärdighet. Denna plikt blir illusorisk, ifall bortfraktaren de facto undgår ansvarighet vid fartygets förlisning. Dessa konsekvenser kan dock motverkas genom ändamålsenliga regler om bortfall av begränsningsrätten.[125]
>
> Oaktat nämnda nackdelar delvis elimineras, när värdet av fartyg och frakt *före* olyckan

---

[122] Det var främst frågan om personskadegränsen £ 50 per ton av fartygets dräktighet som väckte diskussion. Flera länder, bl. a. de skandinaviska och Förbundsrepubliken Tyskland, ansåg att denna gräns var för hög, medan engelsmännen försvarade sin ursprungliga ståndpunkt med sociala och försäkringsekonomiska synpunkter. Vid den efterföljande röstningen antogs ett belopp om £ 40 per ton av fartygets dräktighet. Se närmare om förhandlingarna på konferensen *Braekhus*, AfS 2 s. 669 ff. och *CMI*, Conférence de Madrid 1955. Texten till utkastet finns införd i AfS 2 s. 678 ff.

[123] Med rösterna 10—1, medan 7 delegationer avstod från röstningen. Se *Braekhus*, AfS 2 s. 675 och *Sotiropoulos* s. 258.

[124] I detta avseende hänvisas till de tidigare omtalade Morro Castle- och Torrey Canyon-fallen, se ovan s. 31, 32. Som ytterligare exempel på regelns oskälighet se t. ex. rättsfallen *The Princess Sophia*, 288 U.S. 604 (1933) och *In re Trawler Snoopy, Inc.*, omnämnt i 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 118 fotnot 106. Det förstnämnda fallet gällde en förlisning vid vilken 350 personer omkom. Princess Sophias begränsningsfond uppgick till $ 600. I det senare nämnda fallet, en explosionsolycka, uppgick skadeståndskraven till $ 3.100.000, medan trålarens begränsningsvärde var $ 2.60.

[125] Jfr framställningen nedan s. 150 ff.

tas till utgångspunkt för ansvarsberäkningen, har dock värderegeln även i denna form betydande olägenheter. Fartygsvärdena är divergerande i olika länder och dessutom är själva värderingsmetoderna svårhanterliga och internationellt växlande. Vidare är fartygsvärdet direkt beroende av fraktmarknadens låg- och högkonjunkturer. Också fraktens värde är beroende av ett flertal växlande omständigheter: resans längd, lastens art etc. Dessa faktorer utgör osäkerhetsmoment såväl för de skadelidande som för försäkringsgivarna. Värderegeln innebar även, att ägare av äldre och sämre underhållna fartyg skadeståndsrättsligt gavs en fördelaktigare ställning än ägarna av moderna och värdefullare fartyg. Slutligen bör understrykas, att fartygets benägenhet att orsaka skador är närmare anknuten till dess storlek än till dess värde.[126]

Det är vidare intressant att notera, att den nedan (s. 241 f.) refererade undersökningen av Grenander utvisat, att pundregeln tillämpats i samtliga 14 fall, där ansvarigheten begränsats enligt svensk rätt (undersökningen gällde den svenska sjöfarten under åren 1939—50). Vid tillämpningen av begränsningssystemet enligt 1924 års konvention hade valet således fallit på den alternativa pundregeln.[127]

Som konklusion kan konstateras, att tonregeln som begränsningsmetod är att föredra framom fartygsvärderegeln. Detta dock under tvenne förutsättningar: dels skall den valda värdeenheten vara stabil, dvs. någorlunda okänslig för nationella valutafluktuationer, dels skall ansvarsbeloppen ligga på en acceptabel nivå.[128]

Vidare har 1957 års globalbegränsningskonvention antagit den av engelsmännen under Brightonkonferensen föreslagna Poincaréfrancen som värdeenhet (art. 3 (6)).[129]

---

126 Beträffande diskussionen fartygsvärderegeln kontra tonregeln se t. ex. *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 792, *Giles*, 21 Modern L. Rev. (1958) s. 643 f., *Miller*, s. 9 f., *Møller* s. 379, *Pineus*, AfS 1 s. 81, *Bruun*, AfS 1 s. 519 ff. och *Braekhus*, ND 1947 s. 283 ff. Se även kommentaren i 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1695 ff. och engelsmannen Hills uttalande på Brightonkonferensen, *CMI*, Brighton Conference 1954, Draft verbatim reports, V/LL/1555/BET/2.

127 Jfr *Sotiropoulos* s. 258, som beträffande tillämpningen av nämnda system gör liknande iakttagelser.

128 Tonregeln som begränsningsmetod har även väckt opposition. I nordisk doktrin opponerade sig Klaestad på sin tid starkt mot tonregeln. Han ansåg, att fartygets värde och inte dess tontal skulle utgöra måttstock för ansvaret, se närmare *Klaestad* s. 317 ff. Gentemot Klaestads åsikt kan hänvisas till det ovan anförda. Vidare kan konstateras, att det moderna försäkringsväsendet och dess möjligheter i väsentlig mån försvagat Klaestads argumentering. Även *Braekhus* har i ND 1947 s. 288 varit förespråkare för en regel om begränsning av ansvarigheten till värdet av fartyget före olyckan. Det förefaller som om tonregelns största svaghet, dvs. dess beroende av nationella valutafluktuationer, i väsentlig grad skulle ha motiverat hans ställningstagande. Anmärkningsvärt är dock, att Braekhus i en tidigare artikel från samma år föredragit pundregeln framom fartygsvärderegeln, se närmare *Braekhus*, Rederansvaret s. 203 ff. I USA har bl. a. *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 792 och *Knauth*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 119 ställt sig tvivlande till tonregelns ändamålsenlighet. Se även kommentaren i 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 112. Vidare motsatte sig den amerikanska delegationen vid Madrid- och Brysselkonferenserna tonregelns antagande som enda begränsningsmetod i den nya globalbegränsningskonventionen. Stöd erhöll denna delegation endast av Italien (i Madrid) och Grekland. Se närmare *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1137/JW/13/15 och *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 70, 135 ff. Se även *Braekhus*, AfS 2 s. 670 och *Innberetning*, AfS 3 s. 287, 293. Jfr även framställningen nedan s. 43 angående försöken att införliva principerna i 1957 års konvention med amerikansk rätt.

129 I Madridutkastet hade som värdeenhet däremot upptagits den schweiziska guldfrancen (art. 3 (4)). På skandinaviskt initiativ avstod man dock under Brysselkonferensen från denna värdeenhet till förmån för Poincaréfrancen. Med hänsyn dels till att den schweiziska guldfrancen var

Härigenom har man strävat till enhetlighet i beräkningen av begränsningsbeloppen och velat förhindra att förändringar i ett lands valuta påverkar begränsningsbeloppens storlek. Angående ansvarsbeloppen föreskriver konventionen, att ansvarstaket för egendomsskador är 1.000 Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet, varjämte för personskador kommer ett tillägg om 2.100 Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet (art. 3 (1)).[130] I jämförelse med 1924 års konvention innebär dessa belopp att ansvarsgränsen för egendomsskador kvarblivit på samma nivå, medan personskadebeloppen höjts (ca 56 % eller ca 111 % beroende på om endast personskada eller om såväl person- som egendomsskada uppstått).[131] Ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention har inskränkts i enlighet med Madridutkastet, dvs. det omfattar person- och egendomsskada, som uppstått i samband med fartygsdriften, och ersättning för avlägsnandet av vrak (art. 1 (1)).[132] Vidare innehåller konventionen en uttrycklig bestämmelse om att strikt ansvar kan begränsas (art. 1 (3)). Angående frågan om singel- eller cross-liability beräkningsmetoden då motfordran finns har konventionen uttryckligen stannat för den förra lösningen (art. 1 (5)). I fråga om de till ansvarsbegränsning berättigade ansvarssubjekten har konventionen utsträckt denna rätt till bl. a. befraktaren och medlem av besättningen (art. 6 (2)). Slutligen ger 1957 års konvention redaren möjlighet att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar härrörande från en och samma händelse (art. 5).[133]

1957 års globalbegränsningskonvention har ratificerats av 16 stater, däribland de nordiska länderna,[134] och tillträtts av 14 stater.[135]

---

gångbar valuta och därför saknade nödig stabilitet, dels till att Poincaréfrancen intagits i andra transporträttsliga konventioner, t. ex. Warszawakonventionen av år 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, synes nämnda utbyte ha varit ändamålsenligt. Se *Innberetning*, AfS 3 s. 295.

130 Dessa belopp motsvarade £ 24 och 50. Även vid Brysselkonferensen väckte frågan om ansvarstaket för personskadorna livlig diskussion. Trots att Madridkonferensen hade antagit £ 40 som gräns för dessa skador, lyckades den engelska delegationen i Bryssel pressa upp ansvarsgränsen till £ 50. Se närmare om diskussionen *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957. Beträffande engelska yttranden i frågan se s. 43, 116. Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 294.

131 Se *SOU* 1961:33 s. 31.

132 Beträffande ansvarigheten för avlägsnande av vrak innehåller även 1957 års globalbegränsningskonvention en reservationsmöjlighet. Se signaturprotokollet (2)(a).

133 Beträffande 1957 års globalbegränsningskonvention kan göras följande litteraturhänvisningar. Nordisk litteratur: *Selvig*, Marlus 25 och 35, *Borchsenius*, Lov og Rett 1964 s. 401 ff., *Haxthow* s. 206 ff., *Afzelius* s. 209 ff., *Rosenmeyer* s. 122 ff., *Beckman* s. 32 ff., *Staffans* s. 183 ff. och *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 207 ff. Utomnordisk litteratur: *Giles*, 21 Modern L. Rev. (1958) s. 642 ff., *Bartle*, JBL 1959 s. 245 ff., *Mendelsohn*, 10 William & Mary L. Rev. (1969) s. 731 ff., 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 109, 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1684 ff., *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 379 ff., *Helm*, RabelsZ 24 (1959) s. 639 ff., *Helm*, ZHR 123 (1960) s. 68 ff., *Dietrich* s. 88 ff., *Freise*, *Sotiropoulos* s. 254 ff. och *Manca* s. 138 ff.

134 Dessa är Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Indien, Israel, Japan, Holland, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien och Sverige. Uppgifterna är ur *CMI*, Yearbook, 1978 s. 82.

135 Dessa är Algeriet, Egypten, Fiji, Ghana, Guyana, Iran, Island, Madagaskar, Mauritius, Monaco, Singapore, Syrien, Tonga och Zaire. Uppgifterna är ur *CMI*, Yearbook 1978 s. 82 f.

De nordiska länderna har i sin nationella lagstiftning infört principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention.[136] Likaså har bestämmelserna i begränsningskonventionen införts i engelsk lagstiftning. Dessa ingår i Merchant Shipping Act, 1894 sections 503—04, ändrad genom Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958.[137] Genom lagändring av den 21 juni 1972 har den tyska rätten omfattat principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention (HGB §§ 486, 487).[138]

Fastän USA inte tillträtt 1957 års globalbegränsningskonvention, har försök dock gjorts att införliva konventionens principer med amerikansk rätt. Efter det att konventionen antogs år 1957 motsatte sig Maritime Law Association (MLA) till en början en amerikansk ratificering och inarbetning av konventionens principer i amerikansk rätt. Även passagerarnas och sjömännens intresse- och fackorganisationer delade denna ståndpunkt, dock med avvikande motiveringar. MLA, som representerar redar- och försäkringsgivarintressen, ville inte avstå från det amerikanska begränsningssystemet av rädsla för att kongressen vid en ny prövning av ärendet eventuellt skulle helt upphäva globalbegränsningsinstitutet. Sistnämnda kategori av intressenter fruktade å sin sida att konventionens principer skulle verka begränsande på de olika i amerikansk rätt utvecklade doktrinerna om inskränkning av ansvarsbegränsningsrätten. MLA ändrade dock sin inställning år 1961 och förordade ett antagande av konventionens principer. Denna helomvändning synes ha berott på att de i MLA representerade intressegrupperna insåg, att en förhöjning av begränsningsbeloppet var oundviklig och att det i detta läge var sannolikt, att kongressen skulle vända blickarna mot 1957 års konvention, som ju representerade internationalitet. Som en följd härav presenterades ett med Brysselkonventionen överensstämmande lagförslag i kongressen år 1961. Efter "hearings" i kongressen både under år 1962 och år 1963 förföll ärendet likväl, främst på grund av den kraftiga oppositionen från passagerar- och sjömansorganisationerna.[139]

Oaktat 1957 års globalbegränsningskonvention trädde i kraft så sent som den 31 maj 1968, blev frågan om en revision av konventionens bestämmelser aktuell redan under arbetet med 1969 års internationella oljeansvarighetskonvention. Denna konvention innehåller bl. a. stadganden om högre ansvarsbelopp än 1957 års globalbegränsningskonvention. På grund av denna divergens uppstår problem för de stater, som är bundna både av 1957 års globalbegränsningskonvention och av 1969 års oljeansvarighetskonvention. Den förstnämnda konventionens bestämmelser måste nämligen respekteras i förhållande till de stater som har tillträtt denna men inte oljeansvarighetskonventionen. En stat som är bunden av 1957 års konvention kan inte införa från konventionen avvikande regler om ansvarsbegränsning gentemot andra stater

---

136 Se s. 13 fotnot 5 ovan och *Innstilling* I 1961, *Betaenkning* Nr. 315 1962, *SOU* 1961:33 och *Kom.bet.* 1961:8. I det följande hänvisas till sistnämnda kommittébetänkande och inte till *Reg. prop.* 1964:26 som beträffande frågeställningarna i denna undersökning återger kommitténs motiveringar och tolkningsdirektiv. De nordiska länderna har den 30 juni 1963 uppsagt 1924 års globalbegränsningskonvention med verkan från den 1 juli 1964.

137 Se närmare om de ändringar ovannämnda lagstiftning innebar i engelsk rätt t. ex. *Bartle*, JBL 1959 s. 245 ff., *Giles*, 21 Modern L. Rev. (1958) s. 642, *Vogeler*, Hansa 1958 s. 2031, *Temperley* s. 170 ff. och *Falkanger*, AfS 3 s. 465 ff.

138 Se närmare om ändringarna t. ex. *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 9 ff., *Freise*, *Helm*, AfS 12 s. 308 ff. och *Schaps & Abraham* s. 191 ff.

139 Se närmare om försöken att införliva konventionens principer med amerikansk rätt t. ex. *Gilmore & Black* s. 823, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 381 ff., *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 792 ff., *Baer* s. 231 fotnot 5, *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 529 ff. och kommentaren i 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 109 ff.

bundna av konventionen. Detta rättsläge aktualiserade behovet av en revision av 1957 års globalbegränsningskonvention.[140] Vidare påkallades förtydliganden av globalbegränsningskonventionens relation till 1962 års konvention rörande skadeståndsansvar för nyttjare av atomfartyg (Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships), till 1969 års konvention rörande fartygsmätning (International Convention on Tonnage Measurement of Ships) och till 1974 års konvention rörande befordran av passagerare och resgods till sjöss (Athens Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea).

Revisionsbehovet framkallades dock även av andra faktorer. Världsinflationen hade halverat det reella värdet av ansvarsbeloppen i 1957 års konvention. Vidare hade Poincaréfrancen visat sig vara olämplig som internationell värdeenhet. Härtill har i huvudsak två faktorer bidragit. För det första har det internationella valutasystem, som bygger på guldvärdet och som utgör en förutsättning för Poincaréfrancens funktion, gradvis övergivits. För det andra är marknadspriset på guld beroende av tillgång och efterfrågan, vilken omständighet ger upphov till fluktuationer i fråga om guldpriset.[141]

> Även den omständigheten har ökat svårigheterna, att globalbegränsningskonventionen inte uttryckligen tar ställning till frågan huruvida Poincaréfrancen skall konverteras till nationell valuta enligt guldets officiella värde eller enligt dess marknadsvärde.[142]
>
> Enär guldets officiella värde är stabilare än dess marknadsvärde synes det förstnämnda värdet lämpligare som konverteringsgrund.[143] På grund av att för närvarande något officiellt guldpris inte noteras i flera länder har dock konvertering enligt det officiella värdet givit upphov till svårigheter. För att erhålla ett värde på Poincaréfrancen i nationell valuta har man blivit tvungen att vid beräkningen utgå från det i USA noterade officiella guldpriset och omräkna detta till nationell valuta.[144]

Slutligen krävde bestämmelserna i 1957 års globalbegränsningskonvention förtydligande och förenkling, enär dessa givit upphov till divergerande tolkningar i olika jurisdiktioner.[145]

---

140 Se *Selvig*, MarIus 25 s. 8, *idem*, MarIus 20 s. 27 fotnot 75 och *Ds Ju* 1976:12 s. 2 f.

141 Se närmare om svårigheterna vid tillämpningen av Poincaréfrancen t. ex. *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 56 ff., *Tulokas* s. 201 f., *Bristow*, [1978] 1 LMCLQ s. 31 ff., *Mendelsohn*, 5 JMLC (1973) s. 125 ff., *Asser*, 5 JMLC (1974) s. 650 ff., *Gold* s. 1 ff., *Tobolewski*, [1979] 2 LMCLQ s. 171 och kommentaren i 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1699 f. Jfr även *Sevón*, DL 1974 s. 414 ff. och *Godenhielm*, LM 1975 s. 830 ff.

142 Under Brysselkonferensen framfördes från västtysk sida ett förslag om att konverteringen skulle ske enligt guldets marknadsvärde. Detta förslag förkastades emellertid med rösterna 13—7. Se närmare om diskussionen och röstningen *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 400 ff.

143 Se *Asser*, 5 JMLC (1974) s. 652 ff. och dispaschören Olof Riskas belysande utredning i dispaschen ND 1976 s. 360. Nämnas kan, att såväl den norska sjøfartsloven (§ 326) som den svenska sjölagen (§ 348) före övergången till SDR som motvärde av Poincaréfrancen, se nedan s. 46 fotnot 157, uttryckligen föreskrev, att konverteringen av Poincaréfrancen skulle ske enligt guldets officiella värde.

144 Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 57.

145 Se närmare om konventionens revisionsbehov t. ex. *IMCO*, Circular letter No. 286, 31 March 1976, ANNEX III samt om nationella åsikter i denna fråga t. ex. *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 April 1973 och LEG/CONF. 5/4, 27 September 1976. Se även *Ds Ju* 1976:12 s. 2 f.

Den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen IMCO[146] uppmanade år 1971 sin juridiska kommitté att ta upp frågan om en revision av 1957 års globalbegränsningskonvention på sitt arbetsprogram. Kommittén konsulterade CMI i frågan. CMI tillsatte en internationell underkommitté som till de nationella CMI-föreningarna sände en förfrågan om behovet av en revision av konventionen.[147] Sedan svaren inkommit avgav underkommittén en rapport jämte rekommendation till CMI.[148] På grundval av underkommitténs förslag antog CMI på sin 30:nde internationella konferens i Hamburg våren 1974 två förslag till internationella överenskommelser i ämnet, nämligen dels ett förslag till ändring av 1957 års konvention (s. k. mini-draft),[149] dels ett förslag till en ny konvention om globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (s. k. maxi-draft). Dessa förslag var i materiellt avseende överensstämmande.[150]

Efter Hamburgkonferensen behandlade IMCO:s juridiska kommitté förslagen vid sitt 23:e möte i juni år 1974. Härvid beslöt kommittén att av arbetstekniska skäl lägga sagda maxi-draft till grund för det fortsatta revisionsarbetet.[151] Frågan vidarebehandlades vid juridiska kommitténs 25:e,[152] 27:e[153] och 28:e möten och vid det sistnämnda mötet antogs ett utkast till en ny internationell konvention om globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.[154] Därefter behandlades utkastet vid en diplomatisk konferens i London, vid vilken den 19 november 1976 antogs en ny globalbegränsningskonvention.[155]

---

146 Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, som är ett till FN anslutet samarbetsorgan för bl. a. säkerhetsfrågor på handelssjöfartens område, upprättades den 17 mars 1958. Se närmare om detta organ och dess arbete t. ex. *Kilander* s. 110 ff. och *Singh & Colinvaux* s. 128 ff.

147 *CMI*, Documentation 1972/I s. 14 ff.

148 *CMI*, Documentation 1974/I s. 34 ff.

149 Nämnas kan, att flera länder under revisionsarbetets gång uttryckte önskemål om att man i stället för en ny konvention skulle anta ett ändringsprotokoll. Som motiv framförde man bl. a., att enär 1957 års konvention hade trätt i kraft så sent som år 1968, en helt ny konvention eventuellt skulle verka splittrande på den internationella rättsenheten. Se t. ex. Förbundsrepubliken Tysklands ställningstagande *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4 Add. 1, 12 Oktober 1976.

150 Mini-draft-förslaget hade inarbetats i globalbegränsningskonventionens systematik, medan maxi-draft-förslaget företrädde en helt ny systematik. Förslagen har bifogats *CMI*, Introductory Report 1974.

151 Se närmare om arbetet på det 23:e mötet *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974. Nämnas kan, att såväl i den ovannämnda internationella underkommittén som under Hamburgkonferensen hade konventionsförslaget redan använts som "working paper" och som underlag för diskussionerna. Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 1 ff.

152 Se *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975.

153 Se *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975.

154 Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975.

155 Konventionen antogs med rösterna 34—0, medan 6 delegationer (bland dessa var USA och Frankrike) avstod från att rösta.

2.3.4. 1976 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

Konventionen, vars benämning är: "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976", innebär i förhållande till 1957 års konvention bl. a. följande ändringar: kretsen av de till begränsning berättigade ansvarssubjekten har utvidgats, bl. a. har bärgare och försäkringsgivare givits begränsningsrätt (art. 1.1, 1.6). Vidare har ansvarsbegränsningsfältet undergått en rättsteknisk revision och något utvidgats (art. 2). Förhållandet till andra internationella konventioner (olje- och atomansvarighet) har klarlagts (art. 3. b—d). Principen om "unbreakability" har införts i konventionen, dvs. den till ansvarsbegränsning berättigade förlorar sin begränsningsrätt endast vid grova förseelser, och inte såsom tidigare redan vid vanlig culpa (art. 4).

Ansvarsbeloppen har kraftigt höjts. För de minsta fartygen är höjningen närmare tiofaldig, medan höjningen för de större fartygen innebär en justering i enlighet med världsinflationen. Vidare har en nedtrappningsprincip införts: ju större fartyget är, desto lägre är ansvarsbeloppet per ton (art. 6). För passagerarskador har införts ett särskilt ansvarsbelopp (motsvarande gränsen om 700.000 Poincaréfrancs i passagerarkonventionen av år 1974) som multipliceras med antalet passagerare fartyget enligt fartygsregistret är berättigat att föra, dock med ett maximalt ansvarstak (motsvarande ca $ 30 miljoner) (art. 7). Detta innebär, att en bättre samordning med passagerarkonventionens regler om bortfraktarens ansvarighet för passagerarskador har uppnåtts. Det tontal, som läggs till grund för uträkningen av ansvarsbeloppen fastställs enligt konventionen i enlighet med bestämmelserna om fartygsmätning i bilaga 1 till 1969 års fartygsmätningskonvention och inte som tidigare enligt fartygets nettodräktighet ökad med maskinutrymmena (art. 6.5). Bland faktorer som påkallat denna revision kan nämnas skeppsbyggnadsteknikens utveckling, den gamla regelns svårhanterlighet och det ökade sociala kostnadstrycket, vilket har tvingat redarna att beställa fartyg med mått som inte ger en riktig bild av fartygens storlek. I den nya konventionen nyttjas som värdeenhet (Unit of Account) IMF:s (International Monetary Fund) s. k. särskilda dragningsrätter (SDR)[156] (art. 8.1). Genom antagandet av denna värdeenhet hoppas man kunna stabilisera ansvarsbeloppen.[157]

> Antagandet av SDR gav upphov till problemet hur man skall förfara med länder, vilka inte var medlemmar av IMF och vilkas lagstiftning inte tillät antagandet av SDR. Som kompromisslösning infördes i konventionen en liknande lösning som förverkligats i 1975 års Montrealprotokoll till Warszawakonventionen av år 1929 rörande fastställande av vissa

---

156 En belysande översikt över nyttjandet av SDR i internationella överenskommelser ger *Gold* s. 24 ff. Se även *Costabel*, [1979] 3 LMCLQ s. 326 ff. Kritik mot SDR som värdeenhet framförs av *Tobolewski*, [1979] 2 LMCLQ s. 174 ff.

157 Vid Londonkonferensen antogs även ändringsprotokoll till 1969 års oljeansvarighetskonvention och 1974 års passagerarkonvention, varigenom SDR infördes som värdeenhet i dessa konventioner. Noteras bör vidare, att man i Sverige och Norge nyligen övergått till SDR som motvärde av Poincaréfrancen även beträffande globalbegränsningen. Se svenska sjölagen § 348 (lagändring av den 30 mars 1978 (78:136)) och norska sjøfartsloven § 326 (lagändring av den 12 maj 1978 (78:20) och kungörelse av samma datum). Enligt *Reg. prop.* 1979:130 s. 12 motsvarar en SDR ca fem FMk.

gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air), dvs. dessa länder kan fastställa ansvarsbeloppen på grundval av en värdeenhet baserad på guldvärde. Som sådan antogs den välbekanta Poincaréfrancen (art. 8. 2—3).[158]

Den nya globalbegränsningskonventionen innehåller även bestämmelser, vilka möjliggör en framtida justering av begränsningsbeloppen och antagandet av en ny värdeenhet. Särskilda revisionskonferenser för behandling enbart av dessa frågor kan nämligen sammankallas (art. 21). I anslutning till detta är det slutligen skäl att nämna, att man den 21 december 1979 i Bryssel antagit ett ändringsprotokoll till 1957 års globalbegränsningskonvention (Protocol Amending the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships) varmed SDR införts i nämnda konvention som värdeenhet.

2.3.5. VÄRDERING AV UNIFIERINGSSTRÄVANDENA

Ovan har givits en översikt över strävandena till internationell enhet beträffande globalbegränsningsreglerna. Onekligen har man i detta avseende under årens lopp nått tämligen långt. Särskilt 1957 års globalbegränsningskonvention, som tillträtts av ett stort antal länder, har inneburit, att materiellt överensstämmande ansvarsbegränsningsregler har inarbetats i flera nationella sjölagar. Frågan om vilket mottagande den nya i London år 1976 antagna globalbegränsningskonventionen kommer att få är ännu oklar. Konventionen träder i kraft den första dagen av den månad som inträder ett år efter det tolv stater antingen har undertecknat konventionen utan förbehåll angående ratifikation, godtagande eller godkännande eller har ratificerat, godtagit, godkänt eller anslutit sig till konventionen.[159] Observeras bör, att man inte uppställt något minimikrav beträffande dessa staters fartygsbestånd. Detta underlättar konventionens ikraftträdande och innebär samtidigt, att konventionen internationellt kan träda i kraft fastän de stora sjöfartsländerna stannar utanför. Detta skulle emellertid inte vara i enlighet med konventionens unifieringssyfte.

---

158 Se närmare om diskussionen beträffande denna fråga *IMCO* Circular letter no. 286, 31 March 1976 ANNEX II och konferensprotokollen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5./C. 1/SR 10, 8 November 1976 s. 2 ff. och SR 12, 9 November 1976. Se även *IMCO* Doc. LEG XXVII/2/2, 19 May 1975. Nämnas kan, att man från polsk sida framförde förslag om att den nya konventionen skulle följa den lösning som den Internationella Järnvägsunionen (UIC) antagit, dvs. att som värdeenhet anta den s. k. "Franc UIC". Denna värdeenhet bygger på en korg av valda valutor och används för att klarera konton mellan till UIC anslutna institutioner. Se närmare om det polska förslaget *IMCO* Doc. LEG XXVIII/INF. 2, 24 November 1975 och LEG XXVIII/WP. 2, 24 November 1975.

159 Enligt uppgift av representant för utrikesministeriet har intill november 1979 ingen stat ratificerat konventionen. Medelst Merchant Shipping Act, 1979 sections 17—19 har konventionens principer införlivats med engelsk rätt. Denna lagstiftning har dock ännu inte trätt i kraft. Nämnas kan även, att Maritime Law Association i USA har uppgjort ett utkast till nya amerikanska begränsningsregler, vilka i väsentlig grad bygger på 1976 års golbalbegränsningskonvention, se närmare David R. Owens inlägg i *New Directions in Maritime Law* 1978 s. 23 ff.

Fastän de internationella unifieringssträvandena har krönts med framgång står det likväl klart, att globalbegränsningskonventionerna fortfarande belastas av kännbara brister med avseende på unifieringssyftet, brister som visat sig vara mycket svåra att på internationell väg avhjälpa. Konventionerna innehåller ett flertal svårtolkade begrepp, vilkas närmare bestämning överlämnats åt domstolarna i de olika jurisdiktionerna. Härvid kan givetvis nationella tolkningsdivergenser uppstå. Vidare föreskrivs i konventionerna, att rättsreglerna i den stat där begränsningsfonden har uppställts är tillämpliga beträffande frågor om uppställandet och fördelningen av begränsningsfonden och på uppkommande processuella frågor.[160] Sådana stadganden kan verka splittrande på den internationella rättsenheten. Slutligen är det skäl att omnämna, att de regler i 1976 års globalbegränsningskonvention, som möjliggör särskilda konferenser för revidering av bestämmelserna om begränsningsbeloppen och för antagandet av ny värdeenhet, kan verka hämmande på de olika ländernas tillträdes- och ratifikationsberedskap. Den av konventionen antagna lösningen kan nämligen leda till att vi i framtiden å ena sidan har stater, vilka tillträtt ett eventuellt revisionsprotokoll, och å andra sidan stater, vilka fortfarande håller fast vid 1976 års text. Detta leder följaktligen till, att förstnämnda stater är bundna vid olika lösningar i fråga om begränsningsbelopp eller värdeenhet i förhållande till stater som tillträtt och stater som inte tillträtt revisionen. Ett sådant rättsläge kan snart leda till att globalbegränsningskonventionen ånyo måste revideras.

---

160 Se art. 4 i 1957 års konvention och art. 14 i 1976 års konvention. Art. 1 (6) i 1957 års konvention innehåller ett uttryckligt stadgande om att frågan om bevisbördans fördelning vid redarens "actual fault or privity" — se om begreppet nedan s. 151 — skall bedömas enligt lex fori. Ett sådant stadgande kan också ge upphov till "forum shopping". I t. ex. angloamerikansk rätt skall redaren exculpera sig, se *Temperley* s. 175 och *Gilmore & Black* s. 895 ff., medan läget är det motsatta i flera länder som omfattat principerna i 1957 års konvention: se beträffande den nordiska rätten *Kom.bet.* 1961:8 s. 12, *SOU* 1961:33 s. 28 och *Innstilling* I 1961 s. 8. I tysk rätt är utgångsläget överensstämmande med den nordiska rätten, se t. ex. BGHZ 27, 79 (1958) och RGZ 60, 375 (1905). Ansvarsregeln i BGB § 831 kan dock leda till att redaren lättare påförs obegränsad ansvarighet än vad som gäller enligt nordisk rätt, se härom *Schaps & Abraham* s. 197 och *Freise* s. 74 ff. Den nya formuleringen av regeln om bortfall av begränsningsrätten i 1976 års globalbegränsningskonvention (art. 4) synes dock påföra den skadelidande bevisbördan.

§ 3 Globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund

Ett klarläggande av den rättspolitiska grunden för globalbegränsningsinstitutet är nödvändigt för att man skall förstå reglerna om ansvarsbegränsning och för att en bedömning av deras ändamålsenlighet och riktighet skall vara möjlig. Vidare har en tolkning av begränsningsbestämmelserna som förutsättning att den legislativa grunden är utredd.

3.1. DET HISTORISKA PERSPEKTIVET

Då man granskar de argument och motiveringar som under tiderna har anförts till stöd för globalbegränsningsinstitutet erbjuder de rättspolitiska strömningar, som 1600-talets merkantilism gav upphov till i Europa och senare även på den amerikanska kontinenten, en lämplig utgångspunkt. Såsom ovan framgått, motiverade man redarens rätt till ansvarsbegränsning vid denna tidpunkt med sjöfartspolitiska och protektionistiska skäl och målsättningar. Dessa strävanden verkade främst i två riktningar. Man kan dels urskilja en inåtriktad, socialekonomiskt färgad strävan, vilken syftade till att stärka rederinäringens ställning bland de nationella näringarna, dels eftersträvade man sjöfartspolitisk nytta genom att man försökte stärka de nationella handelsflottornas internationella konkurrenskraft. Enär detta ostridigt var huvudsyftemålet med de nämnda sjöfartspolitiska och protektionistiska strävandena, och de socialekonomiska verkningarna endast utgjorde nödvändiga förutsättningar för detta huvudsyftemål, synes mig den gjorda distinktionen sakna större självständig betydelse i den rättspolitiska argumentationen.

Enär idkandet av sjöfart vid ovannämnda tidpunkt var riskfyllt och redarna saknade effektiva kommunikationsmöjligheter med sitt fartyg med påföljd att rederinäringen lätt kunde verka avskräckande, strävade man till att genom globalbegränsningsinstitutet förmå folk att investera i rederinäringen och därigenom bygga upp en konkur-

renskraftig handelsflotta. De centrala momenten i denna argumentation var således sjöfartens riskfylldhet[1] och bristen på kontroll- och övervakningsmöjligheter.[2]

> Ofta ser man i rättslitteraturen att nämnda risk- och kontrollsynpunkt såsom argument för globalbegränsningen betonas med hänvisning till skälighets- och billighetsöverväganden.[3] Begreppen skälighet och billighet syftar emellertid på en likadan rättspolitisk avvägning som den som ligger bakom poängterandet av de nämnda sjöfartspolitiska och protektionistiska synpunkterna. Skillnaden ligger endast däri, att man vid betonandet av skälighetshänsyn i första hand fäster vikt vid redarens rättsställning, medan de sjöfartspolitiska och protektionistiska strävandena som ovan framgått poängterar samhälleliga intressen.[4]

En ytterligare synpunkt som i detta sammanhang har relevans är, att enär en del länder infört globalbegränsningsinstitut i sin nationella lagstiftning, såg sig övriga länder tvungna att följa efter för sin internationella konkurrenskrafts skull.

3.1.1. SJÖFARTENS RISKFYLLDHET

När man i dag granskar argumentet att sjöfartens riskfylldhet motiverar en globalbegränsning av redarens skadeståndsansvar, är det självfallet nödvändigt att beakta den ekonomiska och tekniska utveckling som världssjöfarten undergått sedan tiden för uppkomsten av de nämnda sjöfartspolitiska och protektionistiska strävandena. En enorm utveckling har skett sedan dess.

---

1 Se *Smeesters & Winkelmolen* s. 151 ff., *du Pontavice* s. 229, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 645 f., och kommentarerna i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 638 och 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 263. Se även från nordisk litteratur *Knoph* s. 114, *Staffans* s. 179, *Grenander* s. 53 ff., *Lund*, AfS 8 s. 307, *Braekhus*, Rederansvaret s. 196 f., *Hjalsted*, UfR 1969 B s. 169 och *Selvig*, TfR 1977 s. 432. I 1887 års svenska *Motiv till Förslag till Sjölag* s. 14 uttalas: "Den, som bedrifver en med så stor risk förenad näring, som sjöfarten är, bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, hvad han vedervågar." Risksynpunkter som motiv för globalbegränsningen finner man också hos *Møller* s. 93, 357, *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 205 och *Jantzen* s. 34.

2 Dessa synpunkter betonas av bl. a. *Noulis* s. 19 f., *Ehrenberg* s. 21 f. och *Matsunami* s. 120 samt i nordisk doktrin av *Platou* s. 99, *Klaestad* s. 36, 327, *Møller* s. 357, *Lang* s. 225 och *Jantzen* s. 34. Se även *Grenanders* belysande framställning s. 46 ff. och jfr den ovan i fotnot 1 nämnda litteraturen.

3 Se t. ex. *Noulis* s. 19, *Ehrenberg* s. 21, *Møller* s. 357 och *Klaestad* s. 327. Jfr även *Lund*, AfS 8 s. 306 ff. och *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 120. I 1891 års danska *Motiver til Forslag til Sølov* s. 8 karaktäriseras ansvarsbegränsningen som "... en i Billighed grundet Gunst, der vises Rederen, forsaavidt almindelige Retsregler i alt Fald i mange af disse Tilfaelde maatte føre til at anse Rederen for fuldt ansvarlig". Se även *Grenander* s. 38 ff. som använder beteckningen "rättfärdighetshänsyn". Även i den engelska rätten har man poängterat liknande synpunkter som argument för ansvarsbegränsning, se t. ex. Lord Denning, M.R:s uttalande i avgörandet *The Bramley Moore*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 429 s. 437: "... ; but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience".

4 Jfr även *Eckhoff* s. 328.

För det första kan man beträffande annat redaransvar än kollisionsansvar konstatera, att risken för olyckor har minskat: fartygen är till sin konstruktion starkare och säkrare, dagens redare har tillgång till modern och effektiv navigations-, kommunikations- och annan teknisk utrustning, lasthanteringstekniken har utvecklats, sjöfolkets skolning har förbättrats, farlederna har gjorts säkrare genom staternas och kommunernas försorg, säkerhetsföreskrifter har utarbetats på nationell och internationell nivå etc. Något som dock bör tillfogas är, att trots att sjöfarten blivit säkrare så har de uppkomna skadornas omfattning ökat.[5]

Beträffande redarens kollisionsansvar är bilden en annan. Trots att de nyssnämnda faktorerna naturligtvis även gäller kollisionsansvaret, kan man dock inte generellt hävda, att risken för fartygskollisioner minskat, snarare tvärtom. Fartygen har i och med teknikens utveckling blivit allt snabbare och större. Dessa faktorer begränsar givetvis deras manövreringsförmåga i oväntade farosituationer.[6] Vidare har fartygens antal kraftigt ökat med påföljd att kollisionsrisken ökat speciellt i trånga farvatten och -leder. Slutligen bör beaktas både att värdet och mängden av till sjöss befordrat gods ökat kraftigt och att befordran av passagerare numera är en alldaglig företeelse i motsats till förhållandena för över 200 år sedan. De senast nämnda omständigheterna inverkar naturligtvis på de uppkommande skadornas omfattning. I detta avseende har även lastens art (farliga vätskor och gaser, olja etc.) betydelse.

Även om sjöfarten fortfarande är riskfylld i den meningen att risken för omfattande skador, och då i främsta rummet kollisionsskador, är beaktansvärd, har likväl redarens personliga ekonomiska risk i väsentlig grad minskats genom försäkringsväsendets utveckling och de möjligheter till ekonomiskt skydd detta i dag erbjuder sjöfartsnäringen. Kasko- och P & I-försäkringsgivarna täcker både kaskorisken och redarens skadeståndsansvar.

Vidare bör observeras, att om man som argument för en av sjöfartspolitiska och protektionistiska strävanden föranledd globalbegränsning anför sjöfartens farlighet, borde en logisk konsekvens vara den, att även ansvarsbegränsningsfältet utformas i överensstämmelse härmed. Inkonsekvenser i detta hänseende står dock att finna. Ansvarsbegränsningsfältet (sjölagen § 13 mom. 1)[7] täcker t. ex. sådana skadesituationer, som inte behöver ha någon direkt anknytning till fartygets drift, och sådan kontraktuell skada (t. ex. ansvaret för person- och egendomsskada orsakad genom otillåten deviation eller av icke-sjövärdigt fartyg) som enligt min uppfattning inte har uppkommit genom ovan berörda faromoment.

Som konklusion kan konstateras, att även om sjöfartens riskfylldhet ägt betydelse i ansvarsbegränsningsdiskussionen vid tiden för de merkantilistiska strömningarna på kontinenten och även i USA, har detta argument under tidens förlopp förlorat mycket

---

[5] Jfr *Rosenmeyer* s. 133 f. och för oljeskadornas del *Tulokas* s. 22 ff. Se även beträffande de problem som de stora tankfartygen i detta avseende förorsakar *Ringdal*, AfS 12 s. 153 ff. och framställningen nedan s. 271 f.

[6] Se hänvisningarna i fotnot 5 ovan.

[7] Se närmare om ansvarsbegränsningsfältet framställningen nedan s. 105 ff.

av sin rättspolitiska tyngd.[8] Med detta vill jag dock inte säga, att skaderisken, och då främst i form av katastrofrisk, skulle vara ett helt irrelevant moment i den moderna rättspolitiska diskussionen. Såsom längre fram anförs, äger nämligen denna synpunkt fortfarande relevans — dock i en något avvikande relation än den ovan behandlade, nämligen i samband med frågan om redarens möjligheter att erhålla effektivt försäkringsskydd.

3.1.2. REDARENS BRISTANDE KONTROLL- OCH ÖVERVAKNINGSMÖJLIGHETER

Vad sedan gäller argumentet om redarens bristande kontroll- och övervakningsmöjligheter kan för det första konstateras, att även detta argument till följd av den tekniska utvecklingen förlorat största delen av sitt verklighetsunderlag. Resorna har tidsmässigt väsentligt förkortats och tack vare den moderna tekniken är redarens kommunikationsmöjligheter med sitt fartyg i dag helt andra än förut. Betonandet av kontrollsynpunkten som motiv för globalbegränsningen har även förlorat sin argumentationskraft i ljuset av de i skadeståndslagstiftningen ingående bestämmelserna om principalansvar och strikt ansvarighet — kontrollmomentet har där ringa juridisk relevans. Slutligen bör beaktas, att även flera landbaserade företag driver verksamhet under sådana decentraliseringsformer, som starkt påminner om sjöfartens förhållanden, utan att någon form av ansvarsbegränsning varit aktuell. Som konklusion kan således fastslås, att kontrollmomentet med tiden väsentligt förlorat sin betydelse som rättspolitiskt argument.[9]

---

[8] Argumentationen om sjöfartens riskfylldhet som grund för en ansvarsminskning kan även synas paradoxal i den meningen, att man i den skadeståndsrättsliga debatten tvärtom ofta framhållit, att en verksamhets farlighet kan motivera en skärpning av ansvaret. Inom nordisk doktrin har särskilt Ussing anfört denna synpunkt som rättspolitisk grund för införandet av strikt skadeståndsansvar. Se närmare *Ussing* s. 114 ff. En verksamhets farlighet som ett bland flera andra beaktansvärda moment i den rättspolitiska diskussionen om strikt ansvar betonas av andra nordiska författare, se t. ex. *Hakulinen* s. 314 ff., *Saxén* s. 213 och *Stang* s. 146 ff. Jfr även *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 99 ff. som anför, att en verksamhets farlighet kan erbjuda en godtagbar rättspolitisk motivering för strikt ansvar endast i egenskap av initiallösning. Med tanke på dagens snabba och mångskiftande samhällsutveckling med därmed sammanhängande teknologi synes en nyanserad ståndpunkt motiverad. Slutligen kan nämnas att Ussing ansett, att någon av billighetshänsyn föranledd jämkning av skadeståndsansvaret inte kan komma i fråga i samband med strikt ansvar vid farlig verksamhet, se närmare *Ussing*, Forhandlingerne på det attende nordiske juristmøte 1948, bilaga 6 s. 54. Men som tidigare framgått, se ovan s. 13, utgör kombinationen strikt ansvar-ansvarsbegränsning likväl inte något alldeles unikt arrangemang i modern skadeståndsrätt.

[9] I detta sammanhang är det skäl att något beröra en fråga nära anknuten till ovannämnda frågeställning. Ibland finner man i rättslitteraturen påståenden om att ansvarsbegränsningen i preventionshänseende har negativa verkningar, se t. ex. kommentaren i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 639, 641. Klart är, att frågeställningen är irrelevant såframt redaren saknar kontroll- och övervakningsmöjligheter. Ovan har dock konstaterats, att redaren inte numera har någon särställning i detta avseende. Trots detta är min uppfattning den, att preventionssynpunkterna saknar större betydelse.

3.1.3. KONKURRENSPOLITISKA VERKNINGAR

Ovan har framgått, att då man betonade sjöfartens riskfylldhet och avsaknaden av effektiva kontroll- och övervakningsmöjligheter som argument för globalbegränsningen, så hade man sjöfartspolitiska och protektionistiska motiv. Man såg sig tvungen att av konkurrenspolitiska skäl införa ansvarsbegränsningsregler. Av intresse är därför frågan huruvida man genom ansvarsbegränsningsreglerna uppnådde den önskade effekten i fråga om de nationella handelsflottorna och deras internationella konkurrenskraft. Åtminstone beträffande den amerikanska handelsflottan kan man ställa sig tvivlande till om globalbegränsningen hade någon avgörande betydelse i detta avseende.

År 1851 när den första federala lagstiftningen i ärendet gavs var amerikanarna och engelsmännen konkurrenter på Atlanten. Fyrtio år senare, vid tiden för Harter Acts antagande år 1893, hade engelsmännen, trots att deras lagstiftning om ansvarsbegränsning var strängare mot redarna än den amerikanska, skaffat sig monopolställning i handeln mellan kontinenten och USA.[10] Också ansvarsbegränsningsreglernas investeringsbefrämjande verkan kan ifrågasättas. Den amerikanska handelsflottan mer än fördubblade sitt bruttotonnage under det decennium som föregick antagandet av 1851 års Limitation of Liability Act, medan bruttotonnaget minskade med över 20 % under det decennium som följde efter antagandet av begränsningslagstiftningen.[11]

En annan sak är frågan, huruvida man överhuvudtaget kan godta socialekonomiska, sjöfartspolitiska och protektionistiska skäl som argument för redarens rätt till ansvarsbegränsning. Enär dessa synpunkter också äger betydelse i samband med den moderna rättspolitiska diskussionen om globalbegränsningsinstitutets berättigande, återkommer jag senare till denna fråga.[12]

3.1.4. ASSOCIATIONSRÄTTSLIGA SYNPUNKTER

Med nära anknytning till den förut refererade historiska utvecklingen har en del författare sökt stöd i den historiska associationsformen commenda jämte därmed besläk-

---

Fartygens stora kapitalvärden (ifall försäkring tecknats = den negativa inverkan på försäkringspremierna), förlorade intäkter under reparationstiden, demurrage (överliggetidsersättning), gällande ansvarsbelopp, konkurrenshänsynen etc. utgör incitament för redaren till nödig försiktighet och omsorg. Redaren har vanligtvis tecknat ansvarsförsäkring, vilken omständighet även verkar begränsande på en ansvarsregels direkta preventiva effekt. Slutligen bör det allmännas insatser i preventivt hänseende uppmärksammas. Statsmakten upprätthåller offentlig säkerhetskontroll genom att ge ut bestämmelser och föreskrifter beträffande fartygens utrustning, skick och handhavande (t. ex. av sjöfartsstyrelsen utgivna *Säkerhetsreglemente för tankfartyg 1970* och *Trafikbestämmelser för passagerarfartyg 1972*). Jfr även *Grenander* s. 85 f. och *Lund*, AfS 8 s. 307. Beträffande den allmänna diskussionen om allmänprevention och skadeståndsansvar kan hänvisas till bl. a. *Karlgren* s. 115 ff., *Vinding Kruse* s. 90 ff., *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 93 ff., *Tulokas* s. 317 ff., *NOU* 1973:8 s. 19 och *Hellner* s. 18, som talar om "ekonomisk prevention".

10 Se 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 637.

11 Se 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 263 fotnot 94. Se även den mera allmänna diskussionen hos *Grenander* s. 75 ff., 91 ff. och *Drion* s. 14 ff.

12 Se framställningen nedan s. 245 ff.

tade rättsinstitut och motiverat ansvarsbegränsningsrätten med associationsrättsliga synpunkter. Begränsningsreglerna har som syfte att begränsa företagarnas (redarnas) personliga ansvar till kapitalinsatsen (fartyg och frakt).[13]

Dessa associationsrättsliga "paralleller" har dock kritiserats i rättslitteraturen. Man har i allmänhet anfört, att trots att ett sådant betraktelsesätt kan ha haft ett visst berättigande på 1600- och 1700-talet, då den internationella handeln var underkastad snabb utveckling och integrationen närmade länder och folk, har utvecklingen av associationsformer, vilka begränsar ägarnas personliga ansvarighet (t. ex. aktiebolag och kommanditbolag), i väsentlig grad minskat dessa synpunkters argumentationskraft.[14]

Med anledning av denna kritik har å andra sidan hävdats, att en begränsning av den personliga ansvarigheten enligt de associationsrättsliga reglerna och en globalbegränsning enligt sjörätten till sin juridiska karaktär och även rättstekniskt är två skilda juridiska företeelser. En viss försiktighet är därför av nöden då man jämför sjörättens regler om begränsat redaransvar med associationsrättsliga, t. ex. aktiebolagsrättsliga principer. I rättslitteraturen har hävdats, att rederiverksamhet i dag i stor utsträckning drivs av aktiebolag med stora flottor. Emedan aktiebolaget som juridisk person ansvarar obegränsat för bolagets förpliktelser, kan bolagets borgenärer använda all bolaget tillhör egendom för att täcka sina fordringar. Detta utgör ett väsentligt avsteg från den sjörättsliga globalbegränsningsprincipen.[15] Övergången från en ansvarsbegränsning gällande sjöförmögenheten till en begränsning enligt tonregeln, vilken i princip möjliggör exekution i all rederiets egendom, har likväl numera försvagat detta arguments bärkraft.[16]

Min konklusion blir den, att såväl det ökade nyttjandet av sådana associationsformer, som begränsar företagarens ansvar, som globalbegränsningsinstitutets utveckling har gjort att berörda historiskt betingade motiv väsentligen förlorat sin kraft. De associationsrättsliga synpunkterna erbjuder en viktig och belysande bakgrund när det gäller att förstå det begränsade redaransvaret, men de kan inte i dagens läge ensamma motivera en globalbegränsning av redaransvaret.[17]

I rättslitteraturen finner man ofta uttalanden att ansvarsbegränsningsreglerna motverkar uppkomsten av s. k. "single ship companies", dvs. bolag vilka endast äger och driver sjöfart med ett fartyg, med därmed sammanhängande olägenhet för borgenärerna. Speciellt

---

13 I nordisk doktrin har dessa synpunkter betonats av bl. a. *Platou* s. 99. Även i 1890 års norska *Udkast til Sølov.* Norske Motiver s. 17 ingår en hänvisning till associationsrätten. Jfr också *Rein,* 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1262.

14 Se t. ex. *Gilmore & Black* s. 818, 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 638, *Symmers* s. 6 f., *Hearn,* 13 N.Y.L.F. (1967) s. 530, 537, *Eyer,* 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 389, 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 112 och från nordisk doktrin *Lund,* AfS 8 s. 308 f. och *Grenander* s. 68 ff.

15 Se *Braekhus,* Rederansvaret s. 198 och den av *Klaestad* s. 39 anförda kritiken.

16 Ifall fartyget t. ex. skulle utgöra en juridisk person (jfr Genuakonferensen år 1892) vore en associationsrättslig förklaring bättre motiverad. Jfr *Grenander* s. 69 och *Klaestad* s. 39.

17 Ett belägg för att associationsrättsliga betraktelser av ovan anförd typ ännu idag förekommer i den skadeståndsrättsliga debatten utgör t. ex. den diskussion som i Norge förts beträffande skadeståndsansvaret för föroreningsskador vid undersöknings- och utvinningsarbeten på den norska kontinentalsockeln. Bl. a. associationsrättsliga synpunkter framfördes till stöd för ett obegränsat ansvar, se närmare *NOU* 1973:8 s. 26.

har man hänvisat till engelsk rätt.[18] Trots att ansvarsbegränsningsreglernas primära och direkta verkningar i detta avseende kan ifrågasättas — de fördelar redarna får genom single ship companies kan inte enbart ses i relation till ansvarsbegränsningsreglerna[19] — är synpunkten dock beaktansvärd. Min uppfattning är emellertid den, att det moderna sjöförsäkringsväsendet och dess möjligheter i avgörande grad försvagat detta argument.[20]

3.2. DEN NUTIDA ARGUMENTATIONEN

3.2.1. FÖRSÄKRINGSHÄNSYNEN. DEN PRINCIPIELLA UTGÅNGSPUNKTEN

I den i våra dagar förda rättspolitiska diskussionen om motiven för en globalbegränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret har försäkringsmässiga skäl anförts. Försäkringskostnaderna (kasko+P & I) skall utgöra rederiets normala driftskostnader. Redaren bör emellertid befrias från ansvar för katastrofriskerna, dvs. riskerna för att det vid en olycka uppstår skador som är exceptionellt omfattande och för vilka ansvarsförsäkring antingen inte alls kan erhållas eller endast erhållas till orimligt höga kostnader(the principle of insurability). Ifall redaren inte har möjlighet till ett effektivt försäkringsskydd, kan en större olycka helt ödelägga hans verksamhet.[21] Försäkringshänsynen som rättspolitisk grund för globalbegränsningen betonades även starkt under revisionsarbetet med såväl 1924 års[22] som med 1957 års[23] globalbegränsningskonventioner. Vid redogörelsen för den moderna argumentationen knyts intresset givetvis till 1976 års globalbegränsningskonvention.

3.2.2. GRUNDEN FÖR 1976 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

Globalbegränsningskonventionen av år 1976 bygger i föreliggande avseende på följande tre centrala komponenter: principen om "unbreakability", frågan om försäkrings-

---

18 Se t. ex. *Klaestad* s. 320, *Grenander* s. 102, *Braekhus*, Rederansvaret s. 198 och kommentaren i 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 262. Jfr även *Ramberg*, SvJT 1974 s. 603.

19 Se även den av *Grenander* s. 102 anförda kritiken.

20 Se närmare nedan s. 253 ff.

21 Synpunkter av detta slag har framförts av bl. a. *Braekhus*, Rederansvaret s. 200 och *idem*, ND 1947 s. 280, *Selvig*, TfR 1977 s. 431 ff., *Fleischer*, 20 Sc.St.L., s. 130 (1976), *Lund*, AfS 8 s. 311, *Rosenmeyer* s. 134 f., *Hjalsted*, UfR 1969 B s. 169, *Grenander* s. 82 ff., *Sotiropoulos* s. 381 ff., *du Pontavice* s. 229 f., *Krüger*, JV 1975 s. 101 och *Tulokas* s. 94. Jfr även *Innstilling* I 1961 s. 8, *NOU* 1976:59 s. 37 ff., *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 19, *SOU* 1961:33 s. 15 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 35, 60. *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 120 anför, att ansvarsbegränsningens "raison d'être ligger däri, att den utgör ett bland flere samverkande medel att bygga upp ett ändamålsenligt ansvarssystem".

22 Se t. ex. *Innberetning*, AfS 3 s. 289. Jfr *Miller*, ILA s. 632.

23 Se t. ex. *CMI*, Introductory Report 1974 s. 19, *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 April 1973 s. 6 ff., LEG XXIII/2 ANNEX III, *IMCO*, Circular letter No. 286, 31 March 1976, ANNEX III s. 2 ff., och diskussionen på den diplomatiska konferensen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR 1, 1 November 1976 och SR. 2, 2 November 1976. Se även *Ds Ju* 1976:12 s. 6, *Ramberg*, SvJT 1974 s. 604, *TfSvAs* 1976 s. 375 och *Grönfors*, AfS 12 s. 335.

marknadens kapacitet och principen om "möjligast höga ansvarsbelopp till rimliga kostnader".

3.2.2.1. *"Unbreakability"*

Principen om "unbreakability" har haft betydelse vid revisionsarbetet både vad gäller fastställandet av försäkringsmarknadens kapacitet och framför allt beträffande de sedermera antagna ansvarsbeloppens storlek. Fastställandet av dessa förutsatte nämligen införandet av nämnda princip i den nya globalbegränsningskonventionen.

Principen om "unbreakability" innebär, att rätten till ansvarsbegränsning endast bortfaller vid den ansvariges "personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result" (art. 4).[24] Man har därmed frångått "actual fault or privity"-rekvisitet i 1957 års konvention (art. 1 (1)) såsom grund för bortfall av ansvarsbegränsningsrätten.[25] I den nya konventionen har således förutsättningarna för förlust av begränsningsrätten betydligt skärpts. Ur förarbetena framgår flera omständigheter, vilka motiverat detta.

"Actual fault or privity" har i praktiken visat sig vara ett svårdefinierbart uttryck som givit upphov till varierande tolkningar i olika jurisdiktioner.[26] Detta har resulterat i brokighet och osäkerhet i rättstillämpningen med därav föranledd negativ inverkan på strävandena till internationell rättsenhet. Genom att det visat sig relativt enkelt för de skadelidande att medelst nämnda rekvisit genombryta rätten till ansvarsbegränsning har detta även skapat osäkerhet för försäkringsgivarna.[27]

Genom den nya formuleringen i 1976 års konvention har man strävat till att minska tolkningssvårigheterna samt att förenkla och förenhetliga rättstillämpningen. Ur förarbetena framgår, att man strävat såväl till att minska antalet rättegångar vid vilka den skadelidande försöker beröva motparten rätten till ansvarsbegränsning som till att undvika att redarna påförs obegränsad ansvarighet i de fall domstolarna fingerar

---

[24] I *Ds Ju* 1976:12 s. 22 återges formuleringen på följande sätt: "... handling eller underlåtenhet av honom själv, begången i uppsåt att orsaka skada eller hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma." Se även framställningen nedan s. 152 f.

[25] Uttrycket "actual fault or privity", som inte har sin direkta motsvarighet i nordisk rätt, har i den finska sjölagen översatts med "fel eller försummelse" (§ 13 mom. 2). Se om rekvisitet framställningen nedan s. 151 f.

[26] Se *Williams*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 3, *Abecassis* s. 145, 148, Roland G. Chauvins anförande i *New Directions in Maritime Law* 1978 s. 10 och *Tulokas* s. 97.

[27] I amerikansk lagstiftning (46 U.S.C. § 183 a) ingår ett med "actual fault or privity" väsentligen överensstämmande uttryck "privity or knowledge", jfr framställningen nedan s. 151 f. Detta uttryck har i USA, där domstolarna traditionellt intagit en restriktiv hållning till ansvarsbegränsning och -friskrivning, tolkats extensivt till förmån för de skadelidande. Se t. ex. rättsfallen *States Steamship, Co. v. U.S.*, 259 F. 2 d 458 (1957) och *Petition of Republic of France*, 171 F. Supp. 497 (1959), jfr dock *The Grandcamp*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 504. Se från rättslitteraturen t. ex. *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 801, 807 ff., *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 529, 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 108 och *Gilmore & Black* s. 877 ff. Se även de statistiska uppgifter *Selvig*, Marlus 35 s. 15 fotnot 50 nämner och David R. Owens inlägg i *New Directions in Maritime Law* 1978 s. 25.

culpa.[28] Eftersom enligt konventionen rätten till ansvarsbegränsning förloras endast i undantagsfall, har detta enligt försäkringsgivarna en förhöjande effekt på försäkringsmarknadskapaciteten;[29] detta möjliggör även högre ansvarsbelopp. Samtidigt uppnår man större harmoni med reglerna om bortfall av försäkringsskyddet.[30]

> Med beaktande av den existerande oöverensstämmelsen mellan å ena sidan bestämmelserna om bortfall av begränsningsrätten och å andra sidan stadgandena om förlust av ansvarsförsäkringsskyddet[31] och det faktum, att preventionssynpunkterna spelar en alltmer undanskymd roll i modern skadeståndsrätt, kan man enligt min uppfattning på goda grunder ifrågasätta hur välmotiverat det i själva verket var att införa "actual fault or privity"-regeln i 1957 års globalbegränsningskonvention.

Man kan dock ifrågasätta om den nya formuleringen eliminerar tolkningssvårigheterna. Även den nya ordalydelsen förefaller nämligen att vara svårtolkad och oklar[32] samt kan ge upphov till liknande problem som "actual fault or privity"-rekvisitet enligt 1957 års konvention. Men enär frågan om bortfall av ansvarsbegränsningsrätten enligt 1976 års globalbegränsningskonvention endast uppkommer i undantagsfall, har frågans praktiska betydelse samtidigt minskat.

> I frågan om utformningen av art. 4 i den nya globalbegränsningskonventionen förelåg en klar majoritet för den antagna lösningen. Också de internationella intresseorganisationer som hördes omfattade denna formulering.[33] Men även "actual fault or privity"-rekvisitet fick stöd under revisionsarbetets gång. Länder som hade föredragit detta var bl. a. Kanada, Singapore och Frankrike.[34] Som argument härför framförde man bl. a. att "actual fault or privity"-

---

28 Se närmare *CMI*, Introductory Report 1974 s. 17.

29 Nämnas kan, att redan under CMI:s Madridkonferens år 1955 höjdes kritiska röster mot "actual fault or privity"-rekvisitet, se närmare t. ex. *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1815/DW/33 och *Manca* s. 147 fotnot 7.

30 Beträffande den inom IMCO:s Legal Committee och den vid Londonkonferensen förda diskussionen angående ovan i korthet berörda argument och motiveringar hänvisas till *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974 s. 7, LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 8 f., LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975 s. 6 ff. och *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 8—9, 5 November 1976. Nämnas kan, att man även i andra internationella konventioner infört korresponderande formuleringar. Se t. ex. art. 13 i 1974 års passagerarkonvention och art. 4.5.e. i 1968 års tilläggsprotokoll innehållande vissa ändringar i konossementskonventionen av år 1924. (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading).

31 Se närmare om denna bristande överensstämmelse framställningen nedan s. 249.

32 Jfr *Drion* s. 210. Se även framställningen nedan s. 152 ff.

33 Till dessa organisationer hörde bl. a. Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/6/Add. 1, 28 October 1976 s. 3, och International Chamber of Shipping (ICS), se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/6, 27 September 1976 s. 5.

34 Den franska delegationen framlade även ett intressant förslag om att i fråga om utformningen av art. 4 särskilja mellan inom- och utomkontraktuella personskadefall. Beträffande den förra typens skador skulle man följa konventionsförslaget, medan ansvarsbegränsningsrätten förlorades vid skadefall av den senare nämnda kategorin även vid "gross negligence". Den franska delegationen motiverade sitt förslag med att den skadelidande i kontraktssituationer på förhand är medveten om sin rättsställning och har möjlighet att träffa nödiga skyddsarrangemang, t. ex. teckna försäkring, medan en utomstående skadelidande i detta avseende är ställd i en sämre ställning. Vidare hänvisade delegationen till att formuleringar överensstämmande med den

begreppet var välkänt och inarbetat, att begreppets franska motsvarighet "faute personnelle" inte hade gett upphov till särskilda tolknings- och tillämpningssvårigheter samt slutligen att en annan lösning skulle strida mot public policy.[35] Med anledning härav är det avslutningsvis skäl att konstatera, att i den mån en lösning som möjliggör högre ansvarsgränser genomförs, minskar samtidigt "breakability"-frågans praktiska betydelse, eftersom ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning i praktiken koncentreras till de lägre ansvarsbeloppen (= de mindre fartygen).[36]

3.2.2.2. *Försäkringsmarknadens kapacitet*

I samband med revisionsarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention undersöktes försäkringsmarknadens kapacitet. Internationella sjöförsäkringsunionen (IUMI) anförde i ett utlåtande, att man i dåvarande läge inte kunde räkna med en marknadskapacitet överstigande $ 100 milj. Denna gräns omfattade alla skadeståndsyrkanden förutom krav på grund av olje- och atomskada i enlighet med art. 3. b, c och d i konventionsförslaget. Beloppet gällde per olycka och fartyg ("each accident, each vessel").[37] Poängteras bör, att förutnämnda summa om $ 100 milj. representerade hela den internationella försäkringskapaciteten delat på passagerar-, andra person- och egendomsskador.

Nämnas kan att den arbetsgrupp, som CMI i augusti 1974 tillsatte för att bl. a. utreda frågan om försäkringsmarknadens kapacitet, i stort sett kom till resultat som överensstämde med ovan angivna siffror.[38]

Beträffande frågan om försäkringsmarknadens kapacitet är det skäl att även omnämna det osäkerhetsmoment som den i Hamburg år 1978 antagna nya internationella konventionen rörande godsbefordran till sjöss (Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) utgör. Avskaffandet av fel vid navigeringen och handhavandet av fartyget som ansvarsbefrielsegrunder och modifikationen av befrielsegrunden brand innebär följaktligen en ökad ansvarsbörda för bortfraktaren med eventuella återverkningar på försäkringsmarknadens kapacitet.

Assuranceforeningen Skuld i Oslo har gjort intressanta uppskattningar beträffande den ekonomiska följden av ett ökat bortfraktaransvar i enlighet med UNCTAD/UNCITRALs konventionsförslag, vilket låg till grund för den sedermera antagna konventionen. Assuranceforeningen genomgick ärenden rörande nämnda ansvarsbefrielsegrunder omfattande

---

föreslagna utformningen av art. 4 hade införts i internationella konventioner, vilka reglerar bortfraktarens kontraktsansvar. Se närmare om det franska förslaget *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 59, 8 November 1976. Trots dessa i och för sig beaktansvärda synpunkter erhöll det franska förslaget inte tillräckligt stöd. Nämnas kan slutligen, att bl. a. Förbundsrepubliken Tyskland och Japan skulle ha föredragit att "gross negligence" skulle ha införts i art. 4 som en allmän grund för bortfall av ansvarsbegränsningsrätten. Majoriteten motsatte sig emellertid detta. Speciellt från engelskt håll opponerade man sig starkt samt framförde, att detta begrepp saknade motsvarighet och innehåll i engelsk rätt. Se närmare om den förda diskussionen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR 8—9, 5 November 1976.

35 Beträffande de förda diskussionerna hänvisas till den på s. 57 i fotnot 30 införda hänvisningen.

36 Se närmare framställningen nedan s. 241, 243 f.

37 För oljeskadornas del räknade man med en försäkringskapacitet om $ 25 milj. Nämnas kan, att försäkringsmarknadens kapacitet hade stigit med ca 100 % under de fyra-fem senaste åren (1970—71 var kapaciteten $ 50 milj. each accident, each vessel).

38 Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXV/INF. 2, 20 January 1975 s. 7 ff.

tidsperioden 1950—74. Med tillämpning av gällande globalbegränsningsregler beräknade Assuranceforeningen, att inbesparingarna i de aktuella fallen — 31 fall rörande navigation/handhavande av fartyget och 28 fall rörande brand — skulle tillsammans ha rört sig om 229 milj. NKr. Utgående från dessa siffror uttryckte Assuranceforeningen Skuld sin oro över konventionsförslagets eventuella inverkan på försäkringsmarknadens kapacitet och försäkringspremierna.[39]

I anledning av dessa beräkningar är det dock skäl att påpeka, att de är gjorda på klubbnivå utgående från härmed förknippade intressen och att siffrornas betydelse minskar när man beaktar den internationella försäkringsmarknaden i dess helhet. Uppmärksammas bör nämligen, att en eventuell ökning av bortfraktarens ansvar i de flesta fall de facto betyder en förskjutning av försäkringskostnaderna från lastintressenten till bortfraktaren. Detta innebär, att försäkringsmarknadens helhetskapacitet inte nämnvärt borde beröras av en skärpning av bortfraktarens ansvarighet.[40] Slutligen bör anföras, att en genomgång av förarbetena till den nya globalbegränsningskonventionen ger vid handen, att man vid fastställandet av de nya ansvarsbeloppen försökt beakta verkningarna av en eventuell framtida revision av bestämmelserna om godsbefordran till sjöss.

Några förklarande ord om hur man kommit till ovannämnda siffror är på sin plats. Inom P & I-försäkringen har försäkringsgivarna bildat den s. k. London Group of P & I Associations, vars uppgift är att dels verka riskutjämnande mellan klubbarna, dels söka återförsäkringsskydd på den internationella marknaden. Man har beräknat, att uppskattningsvis 90—95 % av alla P & I-yrkanden sköts av "gruppen". Ersättningskostnaderna fördelas inom "gruppen" enligt ett ömsesidigt utjämnings- och riskfördelningsavtal, det s. k. Pooling Agreement, medan ca 10—5 % av kraven faller på den öppna återförsäkringsmarknaden (The General Excess Loss Reinsurance Contract). P & I-klubbarna och "gruppen" strävar fortsättningsvis till att placera en allt större risk på återförsäkringsmarknaden (världsmarknaden), dock så att försäkringskostnaderna hålls inom rimliga gränser.

Det är denna placering av återförsäkringsrisken som utgjorde utgångspunkt för beräkningarna angående marknadens kapacitet. Återförsäkringsrisken placeras på den internationella marknaden i olika s. k. "layers", dvs. försäkringsskikt som täcker risken upp till en given gräns. Man talar om "working layer" ($ 3—30 milj.),[41] "catastrophe layer" ($ 30—50 milj.) och "supercatastrophe layer" (över $ 50 milj.).[42] Om kraven skulle överstiga den högsta gränsen ($ 100 milj.) återgår risken för den överskjutande delen till poolen. Ifall trycket på de lägre "layers" ökar, t. ex. genom större ersättningsyrkanden, kan detta enligt försäkringsgivarna åstadkomma en kumulativ effekt genom alla "layers" med premieförhöjning och temporär åtstramning av helhetskapaciteten som följd.[43]

---

[39] Se närmare om Assuranceforeningens beräkningar *IMCO* Doc. LEG XXVII/2/1, 15 May 1975 s. 3 och LEG XXVII/2/1/Add. 1, 4 June 1975 s. 4 ff.

[40] Jfr framställningen nedan s. 264.

[41] $ 0—3 milj. stannade innanför klubbarna och poolen.

[42] Se *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 12 och LEG XXVII/INF. 2, ANNEX I, 16 June 1975 s. 3.

[43] Jfr *Chelmsford*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 7. Se närmare om det ovan anförda *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 ANNEX III s. 3 ff. Jfr även LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975 s. 10 ff.

Sedermera har försäkringskapaciteten ytterligare ökat.

Under den diplomatiska konferensen i London framgick, att sedan IUMI fastslagit gränsen om $ 100 milj. hade inga yrkanden framlagts vilka överskred $ 30 milj. gränsen. Detta innebär de facto, att försäkringsmarknadskapaciteten något hade ökat.[44]

Vid ett internationellt sjöförsäkringsseminarium som den 17—18 april 1978 arrangerades i London anförde Viscount Chelmsford, att återförsäkringskapaciteten ökat till $ 225 milj. med ett tillägg om $ 50 milj. för oljeskador. Enbart Londonmarknadens andel av detta var $ 100 milj.[45]

Av intresse är slutligen den kommentar angående försäkringsmarknadens kapacitet som i samband med arbetet med den nya globalbegränsningskonventionen avlämnades av USA:s delegation. Delegationen hade insamlat uppgifter om de försäkringsbelopp som då (hösten 1976) var i kraft beträffande olika typer av amerikanska fartyg. Trots att uttömmande uppgifter inte kunde erhållas, framgick dock ur det tillgängliga materialet, att betydande försäkringsbelopp tecknades samt kunde tecknas till ekonomiskt godtagbara premier. Beträffande nybyggda och dyra fartyg översteg den tillgängliga ansvarsförsäkringstäckningen i vissa fall $ 100 milj. per fartyg.[46] Vid det ovannämnda försäkringsseminariet yttrade Viscount Chelmsford att den amerikanska försäkringsmarknadskapaciteten torde röra sig mellan $ 40—150 milj.[47]

Utgående från ovan refererade kapacitetsberäkning ansåg CMI, att kapaciteten om $ 100 milj. medgav en fördubbling av ansvarsbeloppen i 1957 års begränsningskonvention. En sådan förhöjning medförde inte orimligt höga försäkringspremier för redarna.[48] Härmed är vi framme vid frågan om ansvarsbeloppens storlek.

3.2.2.3. *"Möjligast höga ansvarsbelopp till rimliga kostnader"*

Den tredje ledande principen vid förverkligandet av 1976 års globalbegränsningskonvention var strävan till möjligast höga ansvarsgränser till för sjöfartsnäringen rimliga försäkringskostnader. Sedan man godtagit principen om "unbreakability" och frågan om försäkringsmarknadens kapacitet hade utretts, fastställdes ansvarsbeloppen i 1976 års konvention utgående från nämnda princip. Nedan angivna tabell visar stor-

---

44 Se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 8, 5 November 1976.

45 Se *Chelmsford*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 4 f.

46 Med förbehåll angående den felmöjlighet, som alltid vidhänger gjorda generaliseringar, framförde den amerikanska delegationen följande uppställning beträffande tillgängligt försäkringsskydd till rimliga premier:

500	bruttoregisterton	$ 1.25 milj.
5.000	„	„ 12.5 „
15.000	„	„ 26.3 „
30.000	„	„ 37.5 „
60.000	„	„ 50.0 „

Slutligen underströk den amerikanska delegationen den existerande svårigheten för små fartyg att erhålla effektivt försäkringsskydd till rimliga premier. Se närmare angående den amerikanska kommentaren *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 32, 3 November 1976.

47 *Chelmsford*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 5.

48 Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXV/INF. 2, 20 January 1975 s. 7. Jfr även IUMI:s ställningstagande i vilket påpekas, att en fördubbling inte är möjlig beträffande de allra största fartygen, *IMCO* Doc. LEG XXVII/INF. 2, ANNEX I, 16 June 1975 s. 3.

leken av de i 1976 års konvention genomförda höjningarna i jämförelse med ansvarsnivån enligt globalbegränsningskonventionen av år 1957:

1 Poincaréfranc = 0,3081 FMk (enligt uppgift av Finlands Bank den 31 augusti 1979)

	Egendomsskador				Personskador			
	1957		1976		1957		1976	
Ton	Poincaréfrancs	m.FMk	Poincaréfrancs	m.FMk	Poincaréfrancs	m.FMk	Poincaréfrancs	m.FMk
300	300.000	ca 0,09	2.500.000	ca 0,77	630.000	ca 0,19	5.000.000	ca 1,55
500	500.000	„ 0,15	2.500.000	„ 0,77	1.050.000	„ 0,32	5.000.000	„ 1,55
1.000	1.000.000	„ 0,31	3.750.000	„ 1,16	2.100.000	„ 0,65	8.750.000	„ 2,71
3.000	3.000.000	„ 0,93	8.750.000	„ 2,71	6.300.000	„ 1,95	23.750.000	„ 7,36
10.000	10.000.000	„ 3,10	26.250.000	„ 8,14	21.000.000	„ 6,51	58.750.000	„ 18,21
30.000	30.000.000	„ 9,30	76.250.000	„ 23,64	63.000.000	„ 19,53	158.750.000	„ 49,21
70.000	70.000.000	„ 21,70	150.250.000	„ 46,58	147.000.000	„ 45,57	308.750.000	„ 95,71
240.000	240.000.000	„ 74,40	362.750.000	„ 112,45	504.000.000	„ 156,24	733.750.000	„ 227,46

Dessa siffror innebär, att begränsningsbeloppen för fartyg i storleksklassen 300—500 ton nominellt har ökat med ca 500—800 %. Vidare betyder den förverkligade lösningen, att höjningen av ansvarsgränserna reduceras allteftersom fartygens storlek ökar och minskningen beträffande egendomsskador är större än i fråga om personskador. Angående de allra största fartygen (över 70.000 ton) innebär höjningen inte ens en fördubbling av 1957-konventionens ansvarsbelopp. Med beaktande av att världsinflationen mer än halverat sistnämnda belopp[49] har följaktligen ansvarsbeloppen beträffande denna kategori av fartyg undergått en reell värdeminskning.

Övergången från den i 1957 års konvention föreskrivna metoden att fastställa fartygens dräktighet (det tonnagebelopp på grundval av vilket ansvarsbeloppet uträknas, art. 3 (7)) till det i bilaga 1 till 1969 års fartygsmätningskonvention stadgade förfaringssättet har också inneburit en höjning av ansvarsbeloppen. Följande under revisionsarbetet uppgjorda tabell[50] illustrerar höjningarna:

Fartygstyp	Dräktighet enligt 1957 konventionen	Dräktighet enligt 1969 konventionen	Ökning i %
OBO (Ore/Bulk/Oil) fartyg	68.268	73.608	8
Containerfartyg	54.035	55.883	3
Bulkfartyg	31.200	32.891	5
Ro/Ro (Roll on/Roll off) färja ..	9.689	13.522	39 1/2
Öppen shelterdäckare	1.395	2.555	83
Kemikaliefartyg	1.233	1.745	41 1/2
Bulkfartyg	1.455	1.897	30
Shelterdäckare	624	1.924	208
Liten shelterdäckare	187	273	46

Höjningen i medeltal för samtliga fartyg — 51 %

[49] Se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR 9, 5 November 1976 s. 11. Se även *Selvig*, MarIus 35 § 4.3. s. 1.

[50] *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/6, ANNEX, 27 September 1976.

Höjningen av ansvarsgränsen är således mycket större beträffande de mindre fartygen än i fråga om de större. För de allra största fartygen utgör höjningen närmast en fråga om försäkringsmarknadens kapacitet. Såsom ovan framgick, uttalades det under konventionsarbetet, att det aktuella kapacitetsläget inte tillät en fördubbling av ansvarsgränserna beträffande denna kategori av fartyg. När man vidare beaktar, att år 1976 var över 50 % av världstonnaget fartyg under 30.000 ton, medan endast ca 2 % utgjordes av fartyg över 140.000 ton (60—70 fartyg)[51] inser man lätt var problematikens tyngdpunkt ligger. Det är i fråga om de mindre fartygen som principen om möjligast höga ansvarsbelopp till rimliga försäkringskostnader får relevans. Men en sådan inställning innebär dock realiter en argumentation där juridiska argument och synpunkter träder i bakgrunden till förmån för strävanden av socialekonomisk, sjöfartspolitisk och protektionistisk karaktär. En från 1600-talets merkantilism härstammande protektionistiskt färgad syn på den föreliggande problematiken lever sålunda kvar, dock i modernare skepnad. För att närmare belysa dessa faktorers dominerande roll i sammanhanget är det skäl att något beröra de ståndpunkter som intogs i samband med arbetet på utformningen av ansvarsgränserna.

De olika nationella intressena och motsättningarna länderna emellan framträdde särskilt vid behandlingen av frågan om det totala minimiansvaret (minimum total exposure). Ställningstagandena beträffande detta minimiansvar växlade mellan $ 0.15—1.25 miljoner. Bland länder, vilka intog en ståndpunkt som rörde sig i närheten av skalans minimibelopp, kan nämnas flertalet u-länder, östblocksländerna, Grekland och Italien samt delvis också Storbritannien och Holland. En sådan höjning skulle knappast ha motsvarat den inflation som förekommit efter år 1957. Länder, vilka föredrog en lösning med ansvarsbelopp nära skalans maximiansvar, var bl. a. de nordiska länderna, USA, Australien och Frankrike.[52]

> Förståeligt är, att intresset särskilt knöts till minimiansvaret och därmed till den mindre sjöfartens ställning. De små fartygen kommer i ekonomiskt hänseende att drabbas förhållandevis tyngre av revisionen av konventionen än de större fartygen. Förutom att höjningen av ansvarsbeloppen träffar den mindre sjöfarten kraftigare, innebär även andra faktorer en ökad ekonomisk börda för de mindre fartygen. Värderingen av försäkringskostnaderna på basen av tonnage favoriserar större fartyg i förhållande till de mindre fartygen. Skaderisken ökar inte i förhållande till tontalets ökning. Som av de senare i framställningen refererade utredningarna framgår,[53] gäller i praktiken de flesta ansvarsbegränsningsfallen mindre fartyg. En höjning av ansvarsgränserna innebär följaktligen en förhållandevis högre försäkringskostnadsstegring för denna kategori av fartyg.[54] Slutligen bör ännu uppmärksammas

---

51 Se uttalande under den diplomatiska konferensen, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 9, 5 November 1976 s. 11.

52 Se om de nationella ståndpunkterna i denna fråga *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 20, November 1976 s. 11.

53 Se nedan s. 241, 243 f.

54 Frågan om den mindre sjöfartens i detta avseende ekonomiskt särskilt utsatta ställning var föremål för diskussion redan vid införlivandet av 1957 års konvention med nordisk rätt, se t. ex. *SOU* 1961:33 s. 32, *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 52, 64 och *Innstilling* I 1961 s. 11, 25. I nordisk rättslitteratur har frågan berörts av bl. a. *Grenander* s. 84 ff. och *Selvig*, TfR 1977 s. 436 ff. Se även *Ds Ju* 1976:12 s. 29 ff. Livlig diskussion under den diplomatiska konferensen i Lon-

den faktiska ansvarsförhöjning, som det nya tonmätningssystemet enligt bilaga 1 till 1969 års fartygsmätningskonvention innebär. Såsom ur den ovan angivna tabellen framgår, är den mindre sjöfarten även i detta avseende mera utsatt.

Dessa ställningstaganden reflekterade en markant skillnad i fråga om rättslig, social och framför allt ekonomisk utveckling mellan å ena sidan u-länderna och vissa öststater samt å andra sidan flera högindustrialiserade västländer. Den förstnämnda kategorin av länder förordade i allmänhet en mera försiktig höjning av ansvarsbeloppen, medan de industrialiserade västländerna var beredda att godta betydligt högre ansvarsgränser. Vidare visade det sig i protektionistiskt avseende, att särskilt u-länderna och öststaterna slog vakt om den egna sjöfartens utvecklings- och konkurrensmöjligheter, men att även ställningstagandena i flera västländer reflekterade liknande strävanden (Storbritannien, Grekland, Italien och Holland).

Enär åsikterna beträffande minimiansvaret på ovan angivet sätt divergerade, tillsatte konferensen en arbetsgrupp, som fick till uppgift att på basen av de förda diskussionerna försöka utarbeta en sådan kompromisslösning som på konferensen kunde accepteras av en klar majoritet. Meningsskiljaktigheterna inom denna arbetsgrupp visade sig dock vara för stora och gruppen misslyckades i sina försök att nå en kompromisslösning.[55] Med beaktande av den korta tidsrymd som återstod för konferensen fanns i detta läge ingen annan möjlighet än att genom informella kontakter och överläggningar mellan delegaterna försöka uppnå en lösning. En informell arbetsgrupp tillsattes och, som så ofta sker vid diplomatiska konferenser, denna väg lyckades man finna en paketlösning som understöddes av konferensens klara majoritet och som sedermera inarbetades i den nya globalbegränsningskonventionen som art. 6.[56]

---

don år 1976 väckte även frågan om minimitontalet, dvs. det tontal som skulle utgöra nedre gräns vid uträkningen av ansvarsbeloppen. Förslagen rörde sig mellan 300—1.500 ton. Se närmare om dessa diskussioner *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 8—10, 5—8 November 1976.

[55] Såtillvida rönte dock arbetsgruppens arbete framgång, att den lyckades nedpressa de många divergerande åsikterna beträffande det totala minimiansvaret till fyra lösningsalternativ. Dessa var:

$ 0.15—0.3	milj.	(6 länder understödde)
„ 0.3 —0.9	„	(1 land „)
„ 0.6 —0.9	„	(1 „ „)
„ 0.9 —1.25	„	(6 länder „)

De nationella ställningstagandena i arbetsgruppen följde i huvudsak den ovan s. 62 refererade fördelningen. Se om arbetsgruppens arbete *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 76, 12 November 1976 och WP. 78, ANNEX II, 12 November 1976.

[56] Förslaget godkändes med rösterna 24—2, medan 14 länder avstod (bl. a. avstod USA enär den amerikanska delegationen ansåg, att ansvarsbeloppen var för låga), se närmare om röstningen och de nationella ställningstagandena *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 22, 16 November 1976. Paketlösningens godkännande förutsatte likväl antagandet av följande fyra principer:

1. Den i art. 4 utformade principen om "unbreakability".
2. Rätt för personskadekrav som ej ersatts att tillsammans med krav i anledning av egendomsskador konkurrera om ersättning från fonden för egendomsskador.
3. Reservationsmöjlighet beträffande fordringar med anledning av förpliktelsen att bortskaffa vrak.
4. Rätt för de fördragsslutande staterna att i sin interna lagstiftning reglera frågan om ansvarsbegränsning beträffande fartyg under 300 ton. Se närmare om kompromissförslaget *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 82, 15 November 1976 och WP. 84 ,16 November 1976.

Beträffande sistnämnda förutsättning kan konstateras, att undantagsstadgandet motiverades bl. a.

3.2.3. KONKLUSION

Som sammanfattning kan fastslås, att den rättspolitiska grunden för globalbegränsningen i dagens läge väsentligen utgörs av försäkringshänsynen, dvs. redarnas möjligheter att till rimliga premier effektivt tillgodogöra sig försäkringsmarknadens tjänster, och att dessa hänsyn i väsentlig grad bottnar i samhälleliga och nationella intressen, dvs. i socialekonomiska, protektionistiska och sjöfartspolitiska strävanden. Vid frågans rättspolitiska bedömning har redarintressena primärt poängterats framom de skadelidandes berättigade krav på full skadeersättning. De bakomliggande och samtidigt dominerande intressena synes vara nationella och samhälleliga.[57] Detta framgick med all tydlighet av de olika ländernas inställning under Londonkonferensen vid behandlingen av frågan om ansvarsbeloppens storlek.

> När man beaktar att handelssjöfart på "egna kölar" innebär betydande valutaintäkter och även medför säkerhetspolitiska fördelar, är den protektionistiska inställningen förståelig. Och ser man vidare på sjöfartsmarknaden av idag[58] och beaktar de inträffade konjunkturväxlingarna, förstår man att flera länder är måna om att av konkurrenshänsyn inte öka kostnadstrycket på det egna landets redare.
>
> Det aktuella läget på den internationella sjöfartsmarknaden återspeglar klart olika staters och statsblocks protektionistiska och sjöfartspolitiska strävanden. Man finner:

---

med hänsyn till den mindre sjöfartens ekonomiskt särskilt utsatta läge. Jfr framställningen ovan s. 62 f. Även beträffande denna tongräns växlade de nationella åsikterna mycket. Skalan omfattade 20—500 ton. Se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 10, 8 November 1976 och SR. 18, 12 November 1976. Nämnas kan, att det konventionsutkast, som antogs på IMCO:s juridiska kommittés 28:e möte, till denna del innehöll undantagsbestämmelser för fritids- och fiskebåtar med en dräktighet av 20 bruttoton eller mindre (art. 15.2).

[57] Även utanför det ovan refererade konventionsarbetet har åsikter i denna riktning anförts, se t. ex. *Grenanders* diskussion s. 71 ff., 84, 97, *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 81, *Manca* s. 124, *du Pontavice* s. 229, *Lund*, AfS 8 s. 309, 311 och *Rosenmeyer* s. 133. *Drion* s. 14 citerar italienaren Spasinos uttalande: "... the only tenable argument for the limitation of the shipowner's liability is to offer to national shipowners the same protection which shipowners of foreign ships enjoy under their own law." Se även uttalanden i amerikansk rätt, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 390, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 648 och 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1676, 1683. Försäkringshänsynen har även anförts som motiv för begränsning av skadeståndsansvaret i 1969 års oljeansvarighetskonvention, se t. ex. *Innberetning*, AfS 11 s. 440 f. och *NOU* 1973:46 s. 56. Nationella och samhällsekonomiska intressen har också betonats i den moderna rättspolitiska diskussionen om ansvarsbegränsning utanför den sjörättsliga skademiljön. I samband med lagstiftningsarbetet angående privaträttsliga regler för oljeborrningsfartyg anförde den norska sjölagskommittén bl. a.: "Hovedbegrunnelsen for en slik ansvarsbegrensning er at et eventuelt katastrofeansvar, ikke skal ruinere en generelt samfunnsnyttig bedrift og ikke skal skremme nye bedrifter fra en virksomhet som anses samfunnsgagnlig", *NOU* 1976:59 s. 37 f. Se även uttalanden av den kommitté, som i Norge arbetat med lagstiftningen om skadeståndsansvar för föroreningsskador i samband med letandet efter och utvinningen av naturförekomster på den norska kontinentalsockeln, *NOU* 1973:8 s. 25, 27. Slutligen kan nämnas, att en rättspolitisk avvägning av föreliggande slag även varit aktuell under diskussionen om begränsning av atomansvar, se t. ex. *Suontausta*, LM 1973 s. 70, *SOU* 1962:14 s. 25 ff. och *Innstilling*, (Atomlovkomitéen) 1967 s. 139.

[58] Se allmänt om marknadsläget inom befraktningen *Gorton m. fl.* s. 16 ff.

— ökad offentlig inblandning genom lastpreferenser, flaggdiskriminering, unilaterala åtgärder och bilaterala avtal,[59]
— konkurrensbegränsande arrangemang mellan olika transportörer, såsom linjekonferenser[60] etc., och
— statsdriven handelssjöfart och bekvämlighetsregistrerat tonnage, vilka bedriver en kännbar fraktdumpningspolitik.[61]

Enär läget är detta är det förståeligt, att nationalistiskt och protektionistiskt färgade argument är starkt framme i diskussionen om globalbegränsningen.

I kap. 9 upptas den moderna argumentationen till kritisk granskning.[62]

---

[59] Se närmare om dessa åtgärder och avtal t. ex. *Singh* s. 62 ff., *Singh & Colinvaux* s. 352 ff., *Bernitz m. fl.* s. 27 ff. och *SOU* 1976:44 s. 114 f.

[60] Belysande översikter över linjekonferenssystemet ingår i bl. a. *Singh & Colinvaux* s. 96 ff. och *Brogren m. fl.* s. 28 ff. Nämnas kan, att man vid en diplomatisk konferens i Geneve den 6 april 1974 antagit en i UNCTADs regi utarbetad konvention rörande linjekonferenser, "Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences". En av konventionens centrala målsättningar är att införa en transportfördelningsprincip enligt 40—40—20, dvs. importör- och exportörländerna förbehålls vardera rätten till 40 % av lasttransporterna, 20 % får utomstående redare tävla om. För att konventionen skall träda i kraft fordras att minst 24 stater, vilka innehar 25 % av världstonnaget beträffande "general cargo and container ships", har tillträtt den (art. 49). Vid utgången av fristen för undertecknandet av konventionen (1 juli 1975) hade 30 stater representerande sammanlagt 25,8 % av världstonnaget undertecknat den, se *Selvig*, AfS 12 s. 484. Intill den 12 juli 1979 hade 43 länder representerande 17,3 % av det i art. 49 nämnda relevanta tonnaget tillträtt konventionen, se UNCTAD TD/B/C. 4/INF. 27, 19 July 1979. En annan sak är sedan hur vidsträckt internationell tillämpning konventionens principer får sedan den eventuellt trätt i kraft, bl. a. har de nordiska länderna, USA och England röstat mot konventionen redan vid den diplomatiska konferensen. Röster mot konventionen har även höjts inom EEC, se t. ex. *Hinz*, MarIus 42 s. 4 ff. Se närmare om konventionsarbetet, konventionens innehåll och dess ekonomiska och praktiska betydelse t. ex. *Selvig*, AfS 12 s. 456 ff., *Bernitz m. fl.* s. 37 ff. och *Knudsen*, AfS 12 s. 527 ff.

[61] Se om de problem nyttjandet av bekvämlighetsflagg ger upphov till OECD:s rapport i 4 *JMLC* (1973) s. 231 ff., *SOU* 1976:44 s. 95 ff., *Mender*, AfS 5 s. 271 ff., *Braekhus*, MarIus 3 s. 46 ff. och *Schmidt*, AfS 12 s. 77 ff. Inom UNCTAD planerar man för närvarande åtgärder med syfte att minska det bekvämlighetsregistrerade tonnaget, se [1979] 2 *LMCLQ* s. 259 ff.

[62] Se nedan s. 239 ff.

DEL II

§ 4 Tolkning av konventionsstyrd lag

Enär såväl de finska som de övriga nordiska globalbegränsningsreglerna utgör konventionsstyrd lagstiftning, kan man fråga sig i vilken mån man vid tolkningen av bestämmelserna är berättigad — och även förpliktigad — att söka ledning i konventionens förarbeten, de officiella konventionstexternas rättssystem, internationell praxis etc. Får man m. a. o. använda sig av internationellt tolkningsmaterial? Frågan om tolkning av konventionsstyrd lagstiftning utgör ett vidsträckt och mångfasetterat problemfält. Jag skall här endast framföra några allmänna reflexioner.

4.1. TOLKNINGSMETODEN

Vid tolkningsfrågor av det aktuella slaget bör man enligt min uppfattning inte använda sig av en sluten lagtolkningsmetod, dvs. en tolkningsmetod som i huvudsak endast beaktar inhemskt tolkningsmaterial. Man får inte söka ledning enbart i den nationella rätten med förbigående av förefintligt internationellt tolkningsmaterial. En sådan utpräglat nationellt inriktad metod skulle motverka konventionens unifieringssyfte.[1] Den reservationen måste dock göras, att användandet av internationellt tolkningsmaterial i unifieringssyfte försvåras, enär internationellt antagna och erkända regler för konventionstolkning saknas.[2] Betydande nationella divergenser kan nämli-

---

[1] Överensstämmande tankegångar har framförts av bl. a. *Grönfors*, Teori och Praxis s. 87 ff., *idem*, SvJT 1957 s. 18, *idem*, AfL 2 s. 49, *Engström & Wesslau* s. 77, *Grenander*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 78, *Sundström*, JFT 1964 s. 359, *Sundberg*, 7 Sc.St.L. s. 146 fotnot 2 (1963), *Lødrup* s. 79 ff., *Taxell* s. 286 f., *Hoppu* s. 108 ff. och *Eckhoff* s. 255.

[2] Se i detta avseende även *Bruun*, AfS 1 s. 508, *Grönfors*, SvJT 1957 s. 20, *Grenander* s. 11 och *idem*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 79.

gen uppstå genom att nämnda material ges olika tyngd i olika jurisdiktioner.[3] Men detta får givetvis inte utgöra något avgörande argument mot användandet av en tolkningsmetod, som beaktar det internationella tolkningsmaterialet.

I anknytning till det sagda är det intressant att notera, att den 23 maj 1969 antogs i Wien en internationell konvention om traktaträtten (Vienna Convention on the Law of Treaties). Section 3 i nämnda konvention innehåller regler om traktatstolkning. Utan att närmare gå in på nämnda tolkningsregler är det skäl att konstatera, att konventionen betonar, att en traktat skall tolkas i enlighet med vad som enligt normalt språkbruk innefattas i traktatbestämmelsernas ordalydelse och att dessa skall ses i sitt sammanhang och mot bakgrunden av traktatens ändamål och syfte (art. 31.1).[4] Utöver nämnda sammanhang skall dessutom bl. a. beaktas sådan praxis vid traktatens tillämpning, som ådagalägger enighet mellan parterna om traktatens tolkning (art. 31.3.b). Slutligen nämns i konventionen såsom supplementära tolkningsmedel bl. a. förarbetena till traktaten och omständigheterna vid dess ingående (art. 32).[5] Finland har ratificerat konventionen (den 17 juni 1977), som har internationellt trätt i kraft den 27 januari 1980. Oklart är likväl i vilken mån nämnda principer kan anses innebära något väsentligt nytt i fråga om vedertagen tolkningspraxis.[6]

Tolkningsproceduren blir följaktligen en sammanblandning av olika element. Det nationella rättssystemets tolkningsprinciper utgör en utgångspunkt och yttre inramning för nämnda procedur, men härutöver beaktas internationellt tolkningsmaterial i enlighet med den underliggande konventionens ändamål och syfte.[7]

4.2. TOLKNINGSMATERIALET

När man sedan vänder blickarna mot det ifrågakommande internationella tolkningsmaterialet är det främst två tolkningshjälpmedel som är av intresse, nämligen konventionernas förarbeten (travaux préparatoires) och internationell praxis, dvs. olika länders nationella domstolsavgöranden beträffande konventionsstyrd lag.

I fråga om en konventions förarbeten som tolkningsmaterial kan konstateras, att

---

[3] För att råda bot på dessa svårigheter har i litteraturen framförts mer eller mindre utopistiska lösningsförslag: inrättandet av internationella domstolar, upprättandet av internationella rådgivnings- och rättsfallsrapporteringsorgan etc. Se om dessa förslag samt om dem vidhängande förverklingssvårigheter t. ex. *Symmers* s. 23, *Riese*, RabelsZ 26 (1961) s. 614 ff., *Grenander*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 86 ff., *Engström & Wesslau* s. 79 ff., *Grönfors*, SvJT 1957 s. 20 f. och *Lødrup* s. 88.

[4] Bestämmelsen har följande lydelse: "A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose."

[5] Se närmare om ovannämnda bestämmelser t. ex. *Elias* s. 73 ff.

[6] Jfr *Elias* s. 72 f.

[7] *Grönfors*, SvJT 1957 s. 18 anför: "En funktionsduglig tolkningslära torde av nu angivna skäl kunna vinnas endast genom att man blandar nationella och internationella element, dvs. inom ramen för den egna rättsordningens tolkningsprinciper tar särskild hänsyn till det för konventionen grundläggande unifieringssyftet."

dessa i det enskilda fallet kan vara till nytta och vägledning.[8] Men förutsättning härför är, att förarbetena återspeglar betydande internationell enighet beträffande tolkningen. Oftast är dock situationen den, att förarbetena består av dokumenterade uttalanden av representanter för de länder som deltar i de diplomatiska konferenserna utan att dessa yttranden kan anses representera någon uniform mening. Det är således skäl att med försiktighet använda en konventions förarbeten som tolkningsmaterial.[9]

Också det andra ovannämnda tolkningshjälpmedlet, dvs. domstolspraxis, kan ge klarläggande upplysning.[10] Flera omständigheter är dock att beakta. För att internationell praxis skall vara till nytta i unifieringsavseende måste nämligen den förutsättningen uppställas, att nämnda praxis i betydande grad ådagalägger internationell enighet i tolkningsfrågan. Praxis i fråga om en bestämd fråga bör ha vunnit någorlunda vidsträckt omfattning samt vila på relativt säker grund. M. a. o. torde huvudregeln vara, att ju färre rättsavgörandena är, desto mindre betydelse såsom tolkningsmaterial kan internationell praxis tillmätas. Dessa krav uppfylls lättare om den ifrågavarande konventionen utformats i nära anslutning till en bestämd rättsuppfattning[11] eller ett givet rättssystem.

---

8 En positiv inställning till användandet av en konventions förarbeten som tolkningsmaterial finner man hos bl. a. *Hoppu* s. 108, *Lødrup* s. 100 ff., *Eckhoff* s. 254, *Malintoppi*, The Sources of the Law of International Trade s. 131 f., *Bayer*, RabelsZ 20 (1955) s. 622 och *Haraszti* s. 120 ff. Åsikter i motsatt riktning har framförts av bl. a. *Sundberg*, 7 Sc.St.L. s. 146 fotnot 2 (1963), *Grönfors*, SvJT 1957 s. 20, *Eek* s. 260 och *Klami* s. 41.

9 Jfr *Malintoppi*, The Sources of the Law of International Trade s. 132 och *Haraszti* s. 124.

10 Särskilt i sjörättsliga sammanhang påträffar man ofta hänvisningar till internationell praxis. Se t. ex. uttalanden av *Sevón & Sisula* s. 12, *Björkelund*, AfS 8 s. 274, *Sandström* s. 38, *Lund*, AfS 8 s. 312 och *Gorton m. fl.* s. 88, jfr *Gorton*, JFT 1977 s. 342. Som exempel från rättspraxis kan anföras Sveriges HD:s domsmotivering i NJA 1951 s. 321. Se även det som nedan i fotnot 11 anförs om tolkningen av konossementslagen. Av särskilt intresse i globalbegränsningshänseende är svenska sjölagskommitténs anförande i samband med att principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention införlivades med svensk rätt (*SOU* 1961:33 s. 19): "Konventionen ger på några punkter anledning till tveksamhet beträffande dess rätta innebörd. Sjölagskommittén har i allmänhet icke ansett sig böra i lagförslaget undanröja dessa otydligheter. Ej heller har kommittén strävat att besvara frågor, som konventionen lämnar öppna, med mindre konventionen uttryckligen överlämnar åt den nationella lagstiftningen att lösa dessa frågor. Det ankommer alltså på domstolarna att, med beaktande av internationell praxis, taga ställning till sådana spörsmål." Jfr även *Braekhus*, ND 1949 s. 634.

11 Ett belysande exempel i detta avseende utgör den internationella praxis som uppkommit vid tillämpningen av bestämmelserna i 1924 års konossementskonvention. Enär denna konvention utformats i nära anslutning till angloamerikansk rättsuppfattning är det naturligt, att den mycket omfattande tolkningspraxis, som uppstått i nämnda rättsmiljö, utgör ett hjälpmedel vid tolkningen av de nordiska konossementslagarna. Se om betydelsen av internationell praxis vid tolkningen av dessa stadganden t. ex. *Hoppu* s. 109 ff. med hänvisningar, *Sundfør* s. 9, *Schmidt m. fl.* s. 29, *Björkelund*, AfS 8 s. 274, *Grönfors*, SvJT 1957 s. 19, *Sundberg*, 10 Sc.St.L. s. 232 (1966) och från rättspraxis uttalanden i avgörandena ND 1950 s. 617 (Oslo byrett), NJA 1955 s. 661, NJA 1952 s. 12, ND 1962 s. 296 (Sveriges HD) och Helsingfors hovrätts dom 15. 12. 1976 (V 1974/983). Se även från engelsk rättspraxis uttalanden i rättsfallen *Foscolo, Mango & Co., Ltd., v. Stag Line, Ltd.*, (1931) 41 Ll.L.Rep. 165 s. 174 och *Midland Silicones, Ltd. v. Scruttons, Ltd.*, [1962] A.C. 446 s. 471. Nämnas kan slutligen, att 1978 års Hamburgkonvention rörande godsbefordran

I sin avhandling Air Charter betonar Sundberg,[12] att det rättssystem (det franska), som givit Warszawakonventionen av år 1929 sitt huvudsakliga innehåll, skall läggas till grund för tolkningen. Vidare fäster Sundberg betydande vikt vid konventionens officiella text (den franska).

Min uppfattning är, att man bör akta sig för att fästa alltför stor vikt vid ett givet rättssystem, även om detta spelat en framträdande roll vid utformningen av en bestämd konvention. Konventionerna är ju oftast kompromisslösningar som sammanför ett flertal olika rättsåskådningar, och detta faktum måste beaktas. Härmed vill jag dock inte förneka, att nämnda synpunkt i ett bestämt lagtolkningsfall kan få stor vägledande betydelse. Avgörandet beror på ett flertal omständigheter: graden av dominans hos ett givet rättssystem, återspeglingen av internationellt erkännande osv.

På grund av nämnda orsak måste även försiktighet iakttas vid bedömningen av det rättssystems betydelse, som konventionens officiella text representerar. Att binda tolkningen på detta sätt skulle försvåra överenskommelser om konventionernas officiella texter och kunna inverka negativt på de olika ländernas beredskap att ratificera konventionerna.[13] Härtill kommer ännu, att ytterligare svårigheter skulle uppstå då en konvention är avfattad på flera officiella språk.[14] Sundberg reviderar i en senare artikel något sin ovan refererade ståndpunkt samt påtalar de svårigheter, vilka vidhänger en tolkningsmetod som fäster avgörande vikt vid en konventions officiella text.[15]

Slutligen har sättet för införlivandet av en internationell konventions principer med intern rätt i detta avseende betydelse. Konventionsbestämmelser, vilka införlivats genom transformering, är t. ex. närmare anknutna till den nationella rätten än en konvention, som införlivats medelst inkorporeringsmetoden.[16]

Som konklusion kan fastslås, att man vid tolkning av konventionsstyrd lag inte bör använda en uteslutande nationellt inriktad lagtolkningsmetod, utan man bör också beakta den underliggande konventionen och dess internationella sammanhang. Vidare bör konventionen och dess regler ses som en enhet så att inte de enskilda bestämmelserna tolkas isolerade från denna helhet.[17] Konventionens ändamål och syfte om vilka existerar allmänt samförstånd, får härvid betydelse. Som tolkningsmaterial intar konventionens förarbeten och uppkommen internationell praxis en framträdande plats.

---

till sjöss innehåller följande stadgande (art. 3): "In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity."

12 *Sundberg* s. 249.

13 Se *Lødrup* s. 90 ff.

14 Se om detta t. ex. *Elias* s. 84 ff. Jfr art. 33 i Wienkonventionen av år 1969.

15 Se närmare *Sundberg*, 10 Sc.St.L. s. 235 ff. (1966). Se även den av *Grönfors*, AfL 2 s. 47 ff. anförda kritiken.

16 Se närmare om dessa införlivningsmetoder *Sevón*, JFT 1974 s. 194 ff. med hänvisningar och *SOU* 1974:100 s. 45 f. Nämnas kan, att principerna i 1924 års konossementskonvention införlivades med finsk rätt i form av en fristående lag (L i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (168/39)), som väsentligen utgör allenast en översättning av konventionen (jfr inkorporeringsmetoden). Bestämmelserna i 1957 års globalbegränsningskonvention har däremot inarbetats i den finska sjölagens systematik.

17 Jfr det som ovan s. 68 framfördes om de i Wienkonventionen ingående tolkningsbestämmelserna.

§ 5 De till globalbegränsning berättigade ansvarssubjekten

5.1. INLEDANDE KOMMENTARER

Enligt de ansvarsbegränsningsregler som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention, dvs. före sjölagsändringen år 1964 (316/64), var det endast redaren, underbortfraktaren, fartygets ägare och den, till vilken fartygets ägare överlåtit fartyget att nyttjas till sjöfart för egen räkning som kunde begränsa sitt skadeståndsansvar.[1] Detta innebar, att t. ex. befraktaren (utom i de fall denne samtidigt bar redaransvar[2] eller var underbortfraktare) och de personer, för vilkas fel och försummelser redaren samt de i sjölagen § 23 nämnda personkategorierna ansvarade, inte åtnjöt ansvarsbegränsningsrätt. Redaren kunde således begränsa sin ansvarighet, men den personal, som han anställt, eller de i rederidriften medagerande medhjälpare, som han anlitat, kunde inte åberopa motsvarande begränsningsrätt. Förutom att rättsläget rent juridiskt sett var diskutabelt, kunde läget starkt kritiseras även på social grund. Särskilt i fråga om skada orsakad av mindre fartyg var det möjligt att den skadelidande, i stället för att vända sig mot redaren, framställde sitt skadeståndskrav direkt mot den skadevållande medhjälparen. På grund av redarens vanligen större ekonomiska bärkraft var denna möjlighet likväl mera teoretisk än praktisk. Men med beaktande av att de sjörättsliga skadeståndsanspråken vanligen är till storleken ansenliga utgjorde redan denna möjlighet ett missförhållande. Vidare kunde den skadelidande av skadevållaren utkräva det skadestånd han på grund av globalbegränsningsreglerna inte lyckats få ut av redaren. Slutligen bör även uppmärksammas, att den skadelidande kunde kringgå ansvarsbegränsningsreglerna genom att rikta sitt skadeståndskrav mot den skadevållande

---

[1] Se sjölagen §§ 13 och 23 i den lydelse de hade före sjölagsändringen år 1964. Nämnas kan, att den finska sjölagen av den 9 juni 1873 (20/1873) endast gav fartygets redare ansvarsbegränsningsrätt. Se § 17 mom. 2 i nämnda lag. Jfr även §§ 7 och 8 i Norsk Lov om Sjøfarten af 20 Juli 1893, i Svensk sjölag af 12 juni 1891 och i Dansk Sølov af 1 April 1892.

[2] Se framställningen nedan s. 73 ff. om redaransvarets placering.

medhjälparen och därigenom "pressa" redaren till full ersättning, eftersom denne vanligen av såväl moraliska som praktiska skäl ansåg sig tvungen att stå bakom den personal, som han anställt, och de i fartygsdriften medagerande medhjälpare, som han anlitat.[3] Rättsläget beträffande den till ansvarsbegränsning berättigade personkretsen var således synnerligen otillfredsställande. Ett behov av revision av 1924 års globalbegränsningskonvention förelåg följaktligen även i detta avseende.

I det utkast till ny globalbegränsningskonvention, det s. k. "final draft", som antogs vid CMI-konferensen i Madrid i september år 1955, utsträcktes ansvarsbegränsningsrätten avsevärt i personligt hänseende. Förutom åt de i utkastet uttryckligen omnämnda befälhavare, besättningsmedlem, befraktare och "managers and operators of ships and their agents" gavs ansvarsbegränsningsrätt åt envar annan, som var ansvarig för krav av den art att de enligt utkastet var begränsningsbara.[4] Denna utvidgning av den krets som hade rätt till ansvarsbegränsning var ett stort framsteg i förhållande till 1924 års konvention. Stadgandet innebar, att alla de vid fartygsdriften medagerande medhjälparna kunde begränsa sin skadeståndsansvarighet oberoende av subordinations- och principalansvarssynpunkter. Förutsättningen var endast att själva kravet var begränsningsbart. Man hade således intagit den ståndpunkten, att det var ansvarets art och omfattning som bestämde ansvarsbegränsningsbehovet, inte den ansvariges person.[5]

Fastän flera delegationer, bl. a. de skandinaviska, understödde förutnämnda bestämmelse i utkastet antogs den likväl inte vid den diplomatiska konferensen i Bryssel år 1957. Bestämmelsen ansågs vara för allmän och vidsträckt till sitt innehåll. På grund härav framställde man krav om inskränkning av den personkrets som hade rätt till ansvarsbegränsning.[6] Dessa krav erhöll stöd vid konferensen och stadgandet fick sin gällande utformning.[7]

---

[3] Se det som nedan s. 97 anförs om motsvarande problem i frakträtten (det s. k. Himalaya-problemet).

[4] I utkastet ingick till denna del formuleringen: "generally any person other than the owner who is liable in respect of any of the claims mentioned in Article 1, as they apply to the owners of ships...", se närmare art. 6 (2)c i utkastet. Se även diskussionerna under Madridkonferensen, särskilt uttalanden av de holländska och engelska delegationerna, *CMI*, Conférence de Madrid 1955 s. 487 ff.

[5] Se även *Braekhus*, AfS 2 s. 673.

[6] Se närmare *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 324 ff. Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 297. Faran för oväntade och oskäliga följder av förslaget synes i viss mån ha överbetonats. Åtminstone ger det anförda exemplet fog för en sådan tanke. Exemplet (flygplan sammanstöter med fartyg) verkar nämligen något sökt.

[7] Nämnas kan, att de svenska och norska delegationerna även försökte utvidga personkretsen genom att föreslå, i överensstämmelse med Madridutkastet, att man till "charterer, manager, and operator of the ship" skulle foga "and their agents". Förslaget förkastades dock med rösterna 19—5. Se närmare *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 327 ff. Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 297. Det är även intressant att notera, att den amerikanska delegationen föreslog under Brysselkonferensen en ytterligare inskränkning i de till ansvarsbegränsning berättigades krets. Enligt detta förslag, som överensstämde med den amerikanska rättens inställning till frågan, se närmare nedan s. 82, skulle endast "demise charterers" medges ansvarsbegränsningsrätt och övriga "charterers" skulle ansvara obegränsat. Förslaget förkastades med röstsiffrorna 15—5. Se närmare *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 326 ff.

Globalbegränsningskonventionen av år 1957 har i förhållande till 1924 års konvention vidgat kretsen av de begränsningsberättigade ansvarssubjekten. I den engelska versionen tar konventionen sikte på den skadeståndsansvarighet, som åvilar "the owner" (art. 1 (1)), men i en särskild artikel (art. 6 (2)) utvidgas tillämpningsområdet för konventionens regler till att omfatta jämväl "the charterer, manager and operator of the ship, and ... the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself".

Uttrycket "owner", som är djupt förankrat i angloamerikansk rättsuppfattning och -terminologi, motsvarar både redare och fartygsägare.[8] Medan termen "charterer" är någorlunda entydig och i det närmaste motsvarar befraktare, är uttrycket "manager and operator" vagt och inexakt samt ger upphov till översättningssvårigheter. Enligt uttalanden av den svenska sjölagskommittén omfattar begreppet såväl s. k. disponentredare[9] som myndighet, vilken efter rekvisition nyttjar fartyget.[10] Globalbegränsningskonventionens upphovsmän torde ha avsett, att envar, som i redarens ställe handhar fartygets drift, skall kunna begränsa sin ansvarighet såsom om han vore redare.[11] Formuleringen "the master, members of the crew and other servants of..." har i den svenskspråkiga översättningen av konventionstexten återgivits med "befälhavaren, medlemmar av besättningen och andra personer i tjänst hos..."[12]

Vid införlivandet av ovannämnda konventionsbestämmelser med de nordiska sjölagarna följde man i formellt avseende den motsatta ordningen. Lagbestämmelserna gjordes direkt tillämpliga i fråga om redaren (finska sjölagen § 13, de övriga nordiska sjölagarna § 234), men i ett särskilt lagrum (finska sjölagen § 20, de övriga nordiska sjölagarna § 241) stadgades, att de skall gälla även övriga ovannämnda ansvarssubjekt.

5.2. REDAREN

I sjölagen § 13 ges redaren rätt att begränsa skadeståndsansvaret under förutsättning att han inte själv vållat skadan. Redaren utgör det centrala ansvarssubjektet i det sjörättsliga skadeersättningssystemet. Han bär ett vidsträckt specialreglerat principalansvar i de fall de anställda och de av honom anlitade medhjälparna begår fel eller försummelser i samband med fartygsdriften.

> I sjölagen § 11 mom. 1 stadgas: "Redaren vare ansvarig för skada, som genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommits av fartygets befälhavare, besättning, lots eller någon,

---

8 *SOU* 1961:33 s. 51, *Innstilling* I 1961 s. 18 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 30. Se även *Sotiropoulos* s. 356 och *Freise* s. 119.

9 Jfr begreppet huvudredare i finska sjölagen § 26.

10 *SOU* 1961:33 s. 51. Nämnas kan, att den i Bryssel år 1962 antagna konventionen rörande skadeståndsansvar för nyttjare av atomfartyg använder termen "operator" ("l'exploitant") för att beteckna ansvarssubjektet (art. II). Se närmare konventionstexten, vilken finns återgiven i AfS 5 s. 653 ff. Detta begrepp avser närmast det subjekt, som idkar sjöfart med atomfartyget, dvs. redaren enligt nordisk terminologi (art. I.4). Se även *Sotiropoulos* s. 357 fotnot 422.

11 Se *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 126 ff., 323 ff.

12 Se den i Finlands författningssamlings fördragsserie 1968 s. 30 ingående svenska översättningen av art. 6.2 i konventionen.

som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst."[12a]

Denna ansvarskoncentration innebär samtidigt, att den ekonomiska och praktiska betydelsen av ansvarsbegränsningsregler och -nedsättningsprinciper får accentuerad betydelse i fråga om redaren.

Vem är att definiera som redare? Frågan har stor juridisk betydelse ur allmän skadeståndsrättslig synvinkel. För den skadelidande är det av central betydelse att kunna rikta sitt skadeståndsanspråk mot en, vanligtvis ekonomiskt stark principal, som ansvarar för t. ex. en självständig medhjälpare.[13] Men även för en anställd eller medhjälpare, som orsakat skadan, är ifrågavarande ansvarsprincip av betydelse. Av ekonomiska skäl väljer den skadelidande vanligen att rikta sitt skadeståndsanspråk mot den ansvarige principalen. Vidare bör beaktas, att redaren ofta inte använder sig av sin regressrätt (sjölagen § 11 mom. 2). Detta kan t. ex. bero på ett mellan skadeorsakaren och redaren existerande avtal om uteslutning av regressrätten eller också kan konkurrenspolitiska, sociala etc. synpunkter inverka begränsande på nyttjandet av regressrätten. Det vidsträckta redaransvaret minskar således de facto behovet av ansvarsnedsättande och -begränsande särbestämmelser i fråga om redarens medhjälpare.

Har frågan om placeringen av redaransvaret mera direkt betydelse för de i denna undersökning behandlade frågeställningarna? Enär fartygsägaren, befraktaren och den, som i redarens ställe handhar fartygets drift äger rätt att åberopa ansvarsbegränsningen (sjölagen § 20 mom. 1), kunde man tro att en gränsdragning mellan redaren och nämnda personkategorier förlorat sin praktiska betydelse.

Ansvarsplaceringen har likväl betydelse. I 1976 års globalbegränsningskonvention har nämligen ansvarsbegränsningsrätten för de vid fartygsdriften medagerande personkategorierna (anställda och anlitade medhjälpare)[14] anknutits till principalansvarets utsträckning (art. 1.4). Detta innebär, att dessa skadeståndsansvarigas rätt till ansvarsbegränsning är beroende av den omständigheten huruvida en till begränsning berättigad principal bär ansvar för deras fel och försummelser.[15] Enär vidare, såsom nedan visas (s. 225), redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1 är vidsträcktare i fråga om utomkontraktuella skadekrav än motsvarande "allmänna" skadeståndsrättsliga principalansvar inser man, att frågan om ansvarsplaceringen får betydelse i nämnda avseende. Uppenbart är, att principerna i 1976 års konvention inom en snar framtid kommer att inarbetas i den nordiska sjörätten.[16] Emedan redaransvaret är specialreglerat, spelar frågan om ansvarsplaceringen dessutom en central roll vid bedömningen av frågan om tillämpligheten av skadeståndslagens jämkningsprinciper.[17]

12a Den finskspråkiga utformningen av lagrummet är något avvikande. Enär ansvarsregeln tillkommit medelst internordiskt lagstiftningssamarbete, se nedan s. 204 fotnot 20, bör den svenskspråkiga texten läggas till grund för tolkningen.

13 Se närmare om omfattningen av redarens principalansvar framställningen nedan s. 216 ff.

14 Jfr sjölagen § 20 mom. 2.

15 Se närmare framställningen nedan s. 94 ff.

16 Se ovan s. 14.

17 Se skadeståndslagen kap. 1 § 1 och framställningen nedan s. 200 ff.

En närmare definition av begreppet redare saknas i sjölagen.[18] Vår övriga sjölagstiftning innehåller inte heller några klarläggande begreppsutredningar. Termen redare har inte heller i övrig nordisk sjölagstiftning närmare definierats.[19]

I nordisk doktrin har man anknutit redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1 (§ 233 mom. 1 i de övriga nordiska sjölagarna) till den person, som utrustar och bemannar ett fartyg samt driver sjöfart med det, dvs. redaren i teknisk-juridisk mening.[20] Samma ståndpunkt har intagits i nordisk rättspraxis.[21] Oftast är situationen den, att samma person både äger och utrustar fartyget samt driver sjöfart med det, och då uppstår inte avgränsningsproblem. Men så fort ägaren och nyttjaren av fartyget är skilda personer, har man att besvara frågan vem som bär ansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1 och alltså är redaren i ovan avsedd bemärkelse. En sådan "splittring" uppkommer i de fall där ägaren överlåter nyttjandet av sitt fartyg åt en annan person. Överlåtelsen kan vara frivillig (befraktning, fartygslega, utlåning) eller ofrivillig (tvångsrekvirering).[22]

Situationer kan uppstå när bemannings- och utrustningskriteriet inte som sådant ger en lösning. Fartygsägaren kan t. ex. i avtalet med nyttjaren ha förbehållit sig rätten

---

18 Nämnas kan, att 1873 års sjölag innehöll följande definition (§ 16) av begreppet redare: "Redare är den, som eger och utrustar fartyg, hwilket till sjöfart begagnas." Denna definition har sedermera utelämnats emedan den inte längre motsvarade de verkliga förhållandena. Se *Beckman* s. 31.

19 Nämnas kan, att i den tyska rätten ingår följande definition på begreppet redare: "Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes" (HGB § 484). Se närmare om bestämningen t. ex. *Schaps & Abraham* s. 112 ff. Jämställd med denne vad beträffar det sjörättsliga driftsansvaret är den s. k. "Ausrüster". Innebörden av detta begrepp, som närmast synes omfatta legotagare och bare boat-befraktare, fastställs av HGB § 510. Se närmare *Schaps & Abraham* s. 320 ff., *Borttscheller* s. 258 och *Sotiropoulos* s. 71 ff. De här nämnda ansvarssubjekten äger rätt till ansvarsbegränsning, se HGB § 486.

20 Se t. ex. *Lang* s. 222, *Beckman*, Om fartygsbefälhavarens s. 34, *Tulokas* s. 143, *Bentzon* s. 42, *Schmidt* s. 51, *Tiberg*, Båtjuridik s. 126, *Klaestad* s. 207 och *Ameln Jr.* s. 1. *Jantzen* s. 9 är företrädare för en avvikande och samtidigt mera inskränkt uppfattning. Han uppställer nämligen ett likhetstecken mellan redarbegreppet och fartygets ägare. *Grönfors*, AfS 12 s. 340, framhåller, att redaregenskapen såsom den som bemannar och utrustar ett fartyg tillkommit med tanke på kontraktsförhållanden och att man följaktligen inte helt generellt kan tillämpa begreppet i samband med det utomkontraktuella skadeståndsansvaret. Han efterlyser i mera svårlösta fall en in casu-avvägning av alla på saken verkande omständigheter för att utröna på vem "den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar". Grönfors berör dock inte närmare vilka dessa funktioner är. Trots att detta Grönfors ställningstagande i viss mån kan tyckas avvika från ovannämnda allmänt accepterade uppfattning, är min mening likväl den, att hans "avvägningsvänliga" inställning inte sakligt sett innebär några större skiljaktigheter. Detta bekräftas även av de av Grönfors anförda rättsfallen. Vidare bör beaktas, att man alltid i osäkra fall är tvungen att ty sig till en prövning in casu. Jag vill slutligen understryka, att det förefaller mig ändamålsenligare och ur rättsteknisk synvinkel bättre att undvika en alltför kasuistisk inställning och hellre sträva till mera generella lösningslinjer. Se även *Falkanger*, AfS 10 s. 51.

21 Se t. ex. rättsfallen NJA 1903 s. 461, NJA 1909 s. 544, NJA 1925 s. 398, ND 1949 s. 416 (Norges Høyesterett), ND 1952 s. 153 (SøHa), UfR 1952 s. 494 (Danmarks Højesteret), ND 1956 s. 564 (Frostating lagmannsrett), ND 1964 s. 153 (Danmarks Højesteret) och det finska avgörandet HD 1933 I 1. Se även kommentaren i *ND* 1947 IX—XI.

22 Se *Braekhus* s. 34 och rättsfallen ND 1943 s. 56 (Bergen byrett) och ND 1949 s. 416 (Norges Høyesterett).

att anställa befälhavare och besättning. Vidare kan nyttjanderättsavtalet innehålla bestämmelser, vilka ålägger fartygsägaren att stå för bestämda kostnader, t. ex. löne-, reparations-, proviant- och bunkerkostnader.[23] I tidsbefraktningsförhållanden är de s. k. employment-klausulerna vanliga.[24] Dessa ger befraktaren kommandomyndighet över befälhavaren beträffande den "kommersiella" sidan av fartygsdriften, dvs. lastbehandling, val av lastnings- och lossningshamnar etc.[25] Slutligen kan nyttjarens dispositionsrätt vara begränsad enligt avtalet beträffande tid och rum (geografiskt) osv.

I doktrin och rättspraxis har man i allmänhet ansett, att man i oklara fall bör fästa avgörande vikt vid besittningen av fartyget. Innehavet av den nautiska kontrollen över fartyget genom befälhavaren har härvid uppställts som rekvisit för besittningen. Den person, som genom befälhavaren utövar kommandomyndighet över fartygets nautiska handhavande, är att anse som redare och bärare av principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1.[26] Med beaktande av att det i sjölagen § 11 mom. 1 stadgade principalansvaret till sin natur är ett driftsansvar och att de största skaderiskerna till sjöss är knutna till det nautiska handhavandet av fartyget, synes lösningen motiverad.

När det gäller överlåtelse av obemannade fartyg är frågan om innehavet av den nautiska kontrollen över fartyget lättare att besvara. Beträffande dessa fartyg framgår nämligen nyttjarens besittning och kontroll vanligen genom yttre påvisbara kännetecken: nyttjaren sköter t. ex. om hela bemanningen och utövar därmed även kontroll över fartyget.

Men i fråga om fartyg, vilka ägaren helt eller delvis själv bemannat och utrustat, är frågans lösning svårare. Här blir man ofta tvungen att söka finna svaret genom en tolkning av parternas avtal. Betydelse får eventuella avtalsklausuler om t. ex. befälhavarens arbetsförhållande, dvs. klausuler om anställning, arbetsvillkor etc. Ifall inte heller dessa klausuler ger svar på frågan, återstår endast att försöka utföra en helhetsbedömning av avtalet och därmed förknippade omständigheter, alltså en avvägning in casu av alla relevanta omständigheter. Detta tillvägagångssätt är givetvis även nödvändigt när avtalsklausuler inte finns.[27] I nordisk rättspraxis har man härvid fäst vikt vid ett flertal olika omständigheter: ett föreliggande avtals tidsbundenhet, dess form och utförlighet etc.[28] Andra omständigheter, som kan ge vägledning vid

---

23 T. ex. bare boat-certepartierna innehåller olika lösningar i fråga om fördelningen av kostnaderna för reparation, underhåll och försäkring, se *Gorton m. fl.* s. 51.

24 Se t. ex. Baltime 1939 cl. 9, Transitime 1946 cl. 9, Produce 1946 cl. 8 och Linertime cl. 10. Se även om employment-klausulen *Wilford m. fl.* s. 131 ff., s. 261 f.

25 Jfr sjölagen §§ 137—141.

26 Se *Jantzen*, Godsbefordring s. 334 fotnot a, *Knoph* s. 265, *Tiberg*, Om ansvar s. 36, 43, *Falkanger*, AfS 10 s. 77, *Platou* s. 223, *Braekhus* s. 35, 37, *Schmidt* s. 120, *Selvig* s. 28, 75, 137, *Sandström* s. 329 och *Rosenmeyer* s. 85. Se även *Riska*, Sjötransporträtt II s. 8, som använder uttrycket "den operativa ledningen". Se från rättspraxis avgörandena ND 1949 s. 530 (Göteborgs rådhusrätt), ND 1951 s. 1 (Gulating lagmannsrett), ND 1951 s. 330 (Bergen byrett), ND 1956 s. 564 (Frostating lagmannsrett) och ND 1964 s. 153 (Danmarks Højesteret).

27 Se om detta t. ex. *Braekhus* s. 36 ff. och *Sandström* s. 330.

28 Se t. ex. Frostating lagmannsretts motivering i avgörandet ND 1951 s. 117 (särskilt s. 122).

bedömningen av parternas förhållande, är eventuella avtalsklausuler om erläggandet av drifts-, underhålls- och materialanskaffningskostnader.[29]

Det ovan anförda innebär i fråga om befraktningsfallen, att bare boat- och demisebefraktaren[30] bär redaransvar enligt sjölagen § 11 mom. 1, medan rese- och tidsbefraktning inte inverkar på placeringen av redaransvaret.

Särskilda problem rörande redaransvarets placering uppstår vid kortvarig överlåtelse av fartyg till annans nyttjande. Förutom att ett sådant nyttjande är begränsat i tid (och ofta också till viss eller vissa orter, där nyttjandet får äga rum) finns det ofta inget skriftligt avtal mellan ägaren och nyttjaren. Dessutom kan överlåtelsen vara vederlagsfri. Enligt de lösningslinjer som ovan skisserats är sagda omständigheter relevanta endast då osäkerhet råder beträffande fartygets nautiska kontroll. I de nämnda situationerna torde man dock kunna anse, att nyttjaren har den nautiska kontrollen över fartyget. I enlighet med ovan uppställda avgränsningskriterium skulle alltså nyttjaren vara att anse som redare, medan ägaren skulle bära ansvar enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer.

I nordisk doktrin har likväl en motsatt ståndpunkt förfäktats. Braekhus[31] anför, att vid kortvarig utlåning eller uthyrning av mindre fartyg är lån- eller legotagarens anknytning till fartyget regelmässigt så lös, att det vore onaturligt att betrakta honom som redare. Braekhus utvecklar dock inte närmare sin åsikt. Också Selvig,[32] Bull & Krokeide[33] och Tiberg[34] synes företräda den ståndpunkten, att kortvarig utlåning eller uthyrning av fartyg inte inverkar på frågan om redaransvarets placering, utan att utlånaren eller legogivaren kvarstår som redare.

En avvikande åsikt förfäktas av Falkanger[35] och Platou,[36] vilka hävdar, att nyttjandetidens längd inte inverkar på frågan om redaransvarets placering och att detta ansvar överflyttas på nyttjaren även vid kortvarig användning av fartyget.

Ståndpunkten att kortvarig överlåtelse av fartyget till annans nyttjande inte inverkar på frågan om redaransvarets placering synes även få stöd i nordisk rättspraxis. I rättsfallet ND 1973 s. 334 ansåg Norges Høyesterett att en son, som nyttjat sin fars motorbåt och därvid förorsakat skada, inte var att anse som redare. Redaransvaret placerades på fadern.

---

29 Se t. ex. rättsfallen ND 1951 s. 1 (Gulating lagmannsrett) och ND 1951 s. 330 (Bergen byrett). Som exempel på en in casu-avvägning där avtalsstipulationer saknas kan nämnas rättsfallet NJA 1978 s. 14.

30 Även i angloamerikansk rätt har man vid avgränsningen av bare boat- och demisebefraktning/annan befraktning samt vid placeringen av det sjörättsliga driftsansvaret fäst avgörande vikt vid innehavet av besittningen över fartyget. Se från engelsk rätt *Carver* s. 266, *Scrutton* s. 45, *Bartle* s. 49 ff., *Chorley & Giles* s. 109, *Marsden* s. 55 ff. och t. ex. rättsfallen *Christie v. Lewis*, (1821) 2 BROD. & B. 410, *Fenton v. City of Dublin Steam Packet Company*, (1838) 8 AD. & EL. 835, *Dalyell v. Tyrer*, (1858) EL. BL. & EL. 899, *Sandeman v. Scurr*, (1866) L.R. 2 Q.B. 86 och *Baumvoll Manufactur von Scheibler v. Gilchrest & Co.*, [1892] 1 Q.B. 253. Beträffande amerikansk rätt kan hänvisas till bl. a. *Robinson* s. 612 och *Gilmore & Black* s. 239 ff. Se vidare från rättspraxis t. ex. *Reed v. United States*, 78 U.S. 591 (1870), *Leary v. United States*, 81 U.S. 607 (1871), *The Barnstable*, 181 U.S. 464 (1901), *The Beaver*, 219 F. 139 (1915), *Nat Sutton-Bloomfield*, 1933 AMC 338, *Converse & Co., Lim. Procs.*, 1932 AMC 1492 och *Stevens v. Seacoast Co.*, 1969 AMC 1911.

31 *Braekhus* s. 34 fotnot 68.

32 *Selvig* s. 26.

33 *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 457.

34 *Tiberg*, Båtjuridik s. 127.

35 *Falkanger*, AfS 10 s. 127 ff.

36 *Platou* s. 91.

Sitt ställningstagande motiverade Høyesterett med att sonens intresse av användandet inte var skilt från faderns ägarintresse. Tankar i samma riktning uttalar Sveriges HD i avgörandet NJA 1978 s. 14, som också gällde skada orsakad av båt med utombordsmotor. I detta fall ansåg man emellertid efter en helhetsbedömning att sonen (nyttjaren) och inte fadern var ägare och därmed redare. I avgörandet ND 1939 s. 388 har minoriteten i Norges Høyesterett intagit den ståndpunkten, att redaransvar för ägaren inte uppkommer vid kortvarigt nyttjande av annan.[37] Rättsfallet gällde skada vållad tredje man efter utlåning av motorbåt till roddklubb. Høyesteretts majoritet dömde motorbåtens ägare till ansvar, men på annan grund (egen culpa).

Frågan har inte berörts i finsk rätt. Såsom inledningsvis anfördes, talar de principer som ovan anförts om redaransvarets placering för att redaransvaret övergår på nyttjaren även vid en kortvarig användning av fartyget. Genom en konsekvent linje undviker man en del svåra gränsdragnings- och tolkningsproblem. Vad är kortvarigt användande? Vad är mindre fartyg? etc. Argument kan dock även anföras för en annan lösning. Ägaren representerar i allmänhet större ekonomisk bärkraft än nyttjaren och möjligen skulle ägaren noggrannare välja nyttjaren ifall redaransvaret placerades på honom. Såframt en tecknad försäkring täcker också nyttjarens ansvarighet försvagas givetvis de nämnda ekonomiska aspekternas betydelse.[38]

5.3. FARTYGSÄGAREN

När det i sjölagen § 11 mom. 1 stadgade redaransvaret bärs av en annan person än fartygsägaren, kan den sistnämnde likväl ådra sig ett personligt skadeståndsansvar enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer i samband med fartygsdriften. Skadeståndslagen (kap. 3 § 1)[39] har infört ett allmänt principalansvar för arbetsgivare för dennes arbetstagares fel och försummelser. Detta innebär, att fartygsägaren kan bli utsatt för ett avsevärt skadeståndskrav om hans folk t. ex. försummat att tillse att fartyget i sjövärdigt skick överlämnas åt en bare boat- eller demisebefraktare och denne eller tredje man som följd av denna försummelse lider skada. Vidare stadgas i vattenlagen kap. 1 § 25 strikt ansvar för fartygsägaren. Detta ansvar inträder oberoende av om fartygsägaren samtidigt bär redaransvar. Även för fartygsägaren kan således frågan om begränsning av den personliga ansvarigheten bli aktuell. Slutligen bör beaktas, att fartygsägaren även kan ådra sig ett sakrättsligt ansvar enligt reglerna för sjöpanträtt. Frågan om begränsning av detta ansvar berörs dock på annan plats i undersökningen.[40]

Såsom ovan (s. 73) framgått, omnämnes "the owner" bland de till begränsning berättigade ansvarssubjekten såväl i 1957 års globalbegränsningskonvention som i dess föregångare, konventionen av år 1924. I överensstämmelse härmed gavs fartygsägaren uttryckligen ansvarsbegränsningsrätt i vår sjölag. Enligt gällande rätt kan således fartygsägaren, som inte är redare, begränsa sitt skadeståndsansvar under förutsättning att ansvaret inte grundar sig på fartygsägarens eget fel eller hans försummelse (sjölagen

---

37 Se ND 1939 s. 390 f.

38 Se i övrigt *Bull & Krokeides* intressanta diskussion om redaransvarets placering i samband med nyttjandet av fritidsbåtar, TfR 1975 s. 450 ff.

39 Lagrummet är återgivet på s. 211. Se närmare om detta ansvar framställningen nedan s. 210 ff.

40 Se nedan s. 141 f.

§ 20 mom. 1).[41] Rättstillståndet är överensstämmande i de övriga nordiska länderna.[42]

Ända sedan ansvarsbegränsning infördes i engelsk rätt år 1733 har begränsningsrätt givits åt "the owner of a ship". Beträffande innebörden av detta begrepp kan konstateras, att man i engelsk rättspraxis härmed i allmänhet avsett den person, som innehaft äganderätten till fartyget.[43] Genom section 71 i Merchant Shipping Act, 1906 utvidgades begreppet "owner" till att även omfatta demisebefraktaren.[44] Sedermera skedde en ytterligare utvidgning i och med att "charterer" och "manager or operator" i enlighet med 1957 års globalbegränsningskonvention inbegreps i detta begrepp.[45] Slutligen bör nämnas, att förutsättningen för att "the owner" skall kunna åberopa ansvarsbegränsningsrätten är, att ansvarigheten inte grundar sig på dennes "actual fault or privity".[46]

Även enligt amerikansk rätt kan "the owner" begränsa sin skadeståndsansvarighet.[47] Med utgångspunkt i kravet på att ägaren skall inneha någon form av "legal title" till fartyget har begreppet "owner" givits en extensiv tolkning i amerikansk rättspraxis. Då ett bolag äger ett fartyg har aktieägare i bolaget, med personlig ansvarighet för bolagets förpliktelser, ansetts falla under begreppet.[48] Likaså har en inteckningshavare, som övertagit besittningen av och kontrollen över fartyget,[49] en person med livstidsnyttjanderätt[50] och en förvaltare av fartyget ("trustee") ansetts berättigade till begränsning.[51] Däremot har en sådan innehavare av säkerhetsrätt, som saknat besittningen av och kontrollen över fartyget, inte omfattats av begreppet "owner".[52]

Beträffande tolkningen av termen "owner" i amerikansk rätt tyder rättspraxis närmast på att ansvarsbegränsningsrätt medges under förutsättning att det ansvarssubjekt, som anhåller om begränsning, ådragit sig ansvarighet på grund av sin ställning som antingen ägare av fartyget eller innehavare av besittningen över detta.[53] En förutsättning för ansvarsbegränsning är likväl, att skadan inträffat utan den till begränsning

---

41 Jfr sjölagen § 23 i den utformning lagrummet hade före sjölagsändringen år 1964.

42 Se § 241 i de övriga nordiska sjölagarna.

43 Se t. ex. rättsfallen *The Spirit of the Ocean*, (1865) BR. & L. 336 och *The Yarmouth*, [1909] P. 293.

44 Se rättsfallet *The Hopper No. 66*, [1908] A.C. 126, vilket även är såtillvida intressant, att ovannämnda tolkning följdes fastän ärendet hade anhängiggjorts före lagen trädde i kraft.

45 Detta skedde genom Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 3 (1). Se närmare *Temperley* s. 173 fotnot 1 och framställningen nedan s. 81 f.

46 Merchant Shipping Act, 1894 section 503. För hänvisningar angående innebörden av detta uttryck se framställningen nedan s. 151 f.

47 46 U.S.C. § 183 (a): "... the owner of any vessel, whether American or foreign, ..."

48 *The Henrietta*, 1929 AMC 327.

49 *Admiral Towing Co. v. Woolen*, 290 F. 2 d 641 (1961).

50 *The Yacht Charlotte*, 1955 AMC 1290.

51 *The Yacht Charlotte*, 1955 AMC 1290.

52 Se t. ex. rättsfallet *American Car & Foundry Co. v. Brassert*, 289 U.S. 261 (1933). Se för övrigt närmare beträffande begreppet "owner" i amerikansk begränsningspraxis *Benedict* s. 5—28 ff. och *Gilmore & Black* s. 840 fotnot 36.

53 Se i detta avseende Metzner, D.J.:s intressanta domsmotivering i avgörandet *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711 (särskilt s. 1715 ff.). Se även 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 251.

berättigades "privity or knowledge",[54] dvs. ett villkor för ansvarsbegränsning, som i det närmaste överensstämmer med engelsk och nordisk rätt.[55] I förhållandet fartygsägaren/legotagaren eller befraktaren är dock fartygsägarens ansvarsbegränsningsrätt något inskränkt utöver vad som gäller enligt nordisk rätt. I de fall legotagaren eller befraktaren framställer skadeståndsyrkanden mot fartygsägaren på grund av att fartyget inte varit sjövärdigt, kan ägaren inte begränsa sitt ansvar.[56]

Också den tyska rätten erkänner ansvarsbegränsningsrätt för fartygsägaren, "der Schiffseigentümer".[57] Enär en fartygsägare, som inte samtidigt är "Reeder", enligt tysk rätt inte torde ådra sig personligt ansvar för utomkontraktuella skadeståndskrav i samband med fartygets drift, saknar begränsningsrätten i detta avseende betydelse.[58]

5.4. BEFRAKTAREN

Även en befraktare, som inte samtidigt är att betrakta som redare,[59] kan ådra sig ett omfattande principalansvar för skador uppkomna i samband med driften av fartyget. Detta särskilt efter det att skadeståndslagen har utvidgat det allmänna principalansvaret. Befraktaren kan t. ex. ådra sig skadeståndsskyldighet i egenskap av underbortfraktare vid tids- och resebefraktning. Vidare kan redaren medelst certepartiet ha överflyttat driftsfunktioner som normalt åvilar honom, t. ex. lastning och lossning, på befraktaren och därmed ökat risken för att denne ådrar sig skadeståndsansvar för skador uppkomna i samband med dessa funktioner. Även i övrigt kan befraktaren ådra sig ett vidsträckt skadeståndsansvar i samband med fartygsdriften: detta ansvar kan t. ex. uppstå vid medverkan vid lastning och lossning, i samband med lasthanteringen etc.[60] Slutligen bör befraktarens skadeståndsansvar i relationen befraktare/redare och fartygsägare uppmärksammas.

En befraktare, som inte själv vållat skadan, har i vår sjölag (§ 20 mom. 1) givits allmän rätt till ansvarsbegränsning sedan den lagändring som bygger på 1957 års globalbegränsningskonvention år 1964 trädde i kraft. Före denna tidpunkt kunde en befraktare, som inte bar redaransvar, begränsa sitt skadeståndsansvar endast under förut-

---

54 46 U.S.C. § 183 (a).

55 Även beträffande innebörden av uttrycket "privity or knowledge" inskränker jag mig i detta sammanhang till att hänvisa till s. 159 fotnot 260.

56 Se t. ex. rättsfallet *The Cullen No. 32*, 1933 AMC 1584, vilket gällde muntlig demisebefraktning. Se även den belysande diskussionen i avgörandet *Shamrock Towing Co., v. Fichter Steel Corp.*, 155 F. 2 d 69 (1946) samt framställningen nedan s. 113 fotnot 34 om personal contract-doktrinen.

57 *Freise* s. 119.

58 Se om detta t. ex. *Freise* s. 119, *Borttscheller* s. 261, *Wüstendörfer* s. 120 ff. och *Schaps & Abraham* s. 324 f. Jfr även *Richter-Hannes m. fl.* s. 111.

59 Se det ovan s. 73 ff. framförda.

60 I detta sammanhang må även erinras om det strikta skadeståndsansvar sjölagen § 97 mom. 2 ålägger befraktaren vid transport av lättantändligt, explosivt eller eljest farligt styckegods. Jfr konossementslagen § 4 punkt 6.

sättning att han samtidigt uppträdde som underbortfraktare.[61] Enär bare boat- och demisebefraktarna, såsom ovan (s. 77) framgått, bär redaransvar och i denna egenskap kan begränsa sitt ansvar, får rätten till ansvarsbegränsning i föreliggande avseende endast betydelse för tidsbefraktare och hel- och delbefraktare vid resebefraktning.

I de svenska lagförarbetena[62] förutsätter man, att en styckegodsbefraktare inte har rätt att åberopa reglerna om ansvarsbegränsning. Enligt uttalandena skulle den använda formuleringen "fartygets ... befraktare" ("the charterer ... of the ship") ge belägg för en sådan tolkning.[63] Konventionens förarbeten innehåller inte några klarläggande yttranden i denna fråga. Nämnas kan, att den franska texten till denna del synes vidsträcktare. I denna text ingår uttrycket "l'affréteur" utan uttrycklig anknytning till fartyget.

Utan att närmare ta ställning till frågan huruvida styckegodsbefraktarna åtnjuter ansvarsbegränsningsrätt, kan man enligt min uppfattning i belysning av globalbegränsningens ändamål och syfte ifrågasätta behovet av en sådan rätt. Styckegodsbefraktaren företräder ju regelmässigt lastintressena. Jag återkommer till denna fråga senare i framställningen.[64]

Även en legotagare av fartyg, som är varken redare eller befraktare (t. ex. vid kortvarig uthyrning av fritidsbåtar),[65] kan begränsa sitt ansvar enligt sjölagen § 20 mom. 1.[66] Rättstillståndet i de övriga nordiska länderna är likadant.[67]

I England har befraktarna numera givits ansvarsbegränsningsrätt. Denna lagändring bygger på 1957 års globalbegränsningskonvention.[68] Som ovan i avsnittet om fartygsägarens ansvarsbegränsningsrätt framgick, var rättsläget före Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 det, att endast demisebefraktarna hade begränsningsrätt.[69] En följd härav var, att tidsbefraktarna ofta för att undgå ett obe-

---

61 Se den tidigare utformningen (före lagändringen 316/64) av sjölagen § 23. Stadgandet byggde på art. 10 i 1924 års globalbegränsningskonvention, som hade följande lydelse: "Where the person who operates the vessel without owning it or the principal charterer is liable under one of the heads enumerated in article 1, the provisions of this convention are applicable to him."

62 Se *SOU* 1961:33 s. 52 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 103.

63 *Selvig*, Marlus 35 § 4.6. s. 2. fotnot 5 anför, att hinder inte föreligger för en utvidgande tolkning i nationell rätt.

64 Se nedan s. 101 f.

65 Se framställningen ovan s. 77 f.

66 Enligt detta lagrum äger även den i nordisk rätt förekommande s. k. disponenten, se om detta begrepp t. ex. *ND* 1963 IX—XI, rätt att begränsa sitt skadeståndsansvar. Se även beträffande s. k. managementavtal *Gorton m. fl.* s. 47.

67 Se § 241 i de övriga nordiska sjölagarna.

68 Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 3 (1): "The persons whose liability in connection with a ship is excluded or limited by Part VIII of the Merchant Shipping Act 1894, shall include any charterer and any person interested in or in possession of the ship, and, in particular, any manager or operator of the ship."

69 Se *Marsden* s. 144 fotnot 50, *Temperley* s. 528, *Halsbury* s. 766 och *Bartle*, JBL 1959 s. 245. Nämnas kan, att Merchant Shipping Act, 1921 (section 1) utsträckte ansvarsbegränsningsrätten till "hirers of lighters, barges or like vessels" under förutsättning att dessa övertagit hela fartygskontrollen och -driften. Se *Marsden* s. 144.

gränsat ansvar fordrade att i konossementen infördes en s. k. demiseklausul, vilken definierar antingen fartygsägaren eller demisebefraktaren som bortfraktare.[70]

I amerikansk rätt är rättsläget alltsedan år 1851 det, att endast en bare boat- eller demisebefraktare kan åberopa den lagstadgade globalbegränsningen.[71] Detta innebär, att en tids- eller resebefraktare ådrar sig ett obegränsat skadeståndsansvar.[72] Förutsättningen för att en bare boat- eller demisebefraktare skall ha rätt till ansvarsbegränsning är dels, att han kan visa att ett befraktningsförhållande[73] — skriftligt eller muntligt — föreligger, dels att befraktaren enligt befraktningsavtalet är den person, som "mans, victuals, and navigates the vessel at his own expense, or by his own procurement" ("owner pro hac vice").[74]

Det amerikanska rättstillståndet kan kritiseras. Ifall ett rederi idkar trafik med både eget och befraktat (tids- eller resebefraktat) tonnage — en situation som på intet sätt är unik — blir redarens ansvarsbegränsningsrätt beroende på om det fartyg som orsakar skadan är eget eller befraktat. Motsvarande gäller i fråga om de skadeli-

---

70 *Scrutton* anför på s. 69 följande demise-klausul: "If the ship is not owned by or chartered by demise to the company or line by whom this bill of lading is issued (as may be the case notwithstanding anything that appears to the contrary) this bill of lading shall take effect only as a contract with the owner or demise charterer as the case may be as principal made through the agency of the said company or line who act as agents only and shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof." Jfr också den s. k. Identity of Carrier-klausulen, se t. ex. Visconbill 1973 cl. 3, Conlinebill 1973 cl. 17. Beträffande frågan om dessa klausulers rättsverkningar kan hänvisas till bl. a. *Gram* s. 135 f., *Scrutton* s. 66 ff., *Carver* s. 350, *Tetley*, [1977] 4 LMCLQ s. 523 ff. och *Sotiropoulos* s. 208 ff.

71 46 U.S.C. § 186: "The charterer of any vessel, in case he shall man, victual, and navigate such vessel at his own expense, or by his own procurement, shall be deemed the owner of such vessel within the meaning of the provisions of this chapter relating to the limitation of the liability of the owners of vessels: and such vessel, when so chartered, shall be liable in the same manner as if navigated by the owner thereof."

72 Se *Robinson* s. 901, *Gilmore & Black* s. 840 ff. och *Benedict* s. 5—33 ff. Se även *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711, 1969 AMC 1442 och *Haberbuschs* kommentar av rättsfallet i 1 JMLC (1969) s. 146 ff. På grund av att rättsläget är detta, har de ovan nämnda demise-klausulerna även betydelse i amerikansk rätt. Domstolarna i USA har likväl tolkat dessa klausuler mycket restriktivt, jfr *Tetley*, [1979] 1 LMCLQ s. 6. För gränsdragningen bare boat- och demisebefraktning/annan befraktning i amerikansk rätt se avsnittet ovan s. 73 ff. om redaransvarets placering. Se även domsmotiveringarna i avgörandena *Dailey v. Carroll*, 248 F. 466 (1917) och *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711 (särskilt s. 1713 ff.).

73 Sedermera har kravet på ett formellt befraktningsförhållande som förutsättning för begränsningsrätten något uppluckrats i amerikansk rätt till förmån för en tolkningslinje, som fäster avgörande vikt vid avtalsförhållandets faktiska natur. Se *Sotiropoulos* s. 207 med hänvisningar.

74 Se *Benedict* s. 5—33 och från rättspraxis t. ex. rättsfallen *Tracy Towing Line v. City of Jersey City*, 105 F. Supp. 910 (1952), *Petition of Russell Bros., etc.*, 1962 AMC 136, *The Coast Guard C.G.R. 180*, 1948 AMC 1682, *William P. Donnelly and Barges*, 1927 AMC 1374 och *The Atlas No. 7*, 42 F. 2 d 480 (1930). Den senare omtalade, se s. 113 fotnot 34, s. k. personal contract-doktrinen inverkar även på bare boat- och demisebefraktarens ansvarsbegränsningsrätt. Enär dennes avtal med fartygets ägare anses som ett "personal contract" innebär detta, att befraktaren inte kan begränsa sin skadeståndsansvarighet gentemot fartygsägaren, se t. ex. avgörandet *Nat Sutton-Bloomfield*, 1933 AMC 338.

dandes rättsställning. Denna divergens är svår att motivera med rationella argument. Vidare ådrar sig befraktaren lastskadeansvar och kan även påföras ansvar för utomkontraktuella skador i samband med fartygsdriften.[75] Därför kan en befraktare, som primärt ådragit sig obegränsad ansvarighet, genom regresstalan mot redaren göra dennes rätt till ansvarsbegränsning illusorisk.[76] Försäkringshänsyn talar också för att befraktarna ges begränsningsrätt. Slutligen ställs de skadelidande såtillvida i olika ställning, att den som har möjlighet att framställa anspråk på kontraktsrättslig grund mot befraktaren, har en i föreliggande avseende förmånligare ställning än övriga vid samma olycka skadelidande som endast kan framställa krav mot redaren.[77]

I och med ändringen av HGB av den 21 juni 1972[78] har ansvarsbegränsningsrätten i tysk rätt utsträckts också till befraktarna.[79] Före denna tidpunkt var rätten till ansvarsbegränsning förbehållen redaren och den med denne i ansvarshänseende likställde "Ausrüster".[80] En sådan befraktare som omfattades av sistnämnda begrepp, dvs. en bare boat-befraktare — inte tids- eller resebefraktare[81] — åtnjöt sålunda förmånen av ansvarsbegränsning.[82] Genom sagda lagändring har även den i tysk rätt mycket omstridda frågan huruvida en befraktare i egenskap av underbortfraktare bör kunna begränsa sin skadeståndsansvarighet fått sin slutliga lösning.[83] Samtidigt har den ovan omnämnda s. k. demiseklausulen även i den tyska rätten förlorat sin betydelse i föreliggande avseende.[84]

5.5. MEDHJÄLPARE VID FARTYGSDRIFTEN

5.5.1. ALLMÄNT

Såsom tidigare framgått har redaren enligt sjölagen § 11 mom. 1 ålagts principalansvar för den personal och de medhjälpare han anlitar vid fartygsdriften. Dessutom bär redaren, fartygsägaren och befraktaren principalansvar för skadevållare, vilka omfattas

---

75 Se t. ex. *Gorton m. fl.* s. 102.

76 Uppmärksammas bör dock, att certepartierna ofta innehåller klausuler, se t. ex. Baltime 1939 cl. 13, Transitime 1946 cl. 13 och Gencon 1922 cl. 2 vilka begränsar redarens skadeståndsansvar gentemot befraktaren.

77 Denna möjlighet begränsas dock av de tidigare nämnda demise- och identity of carrier-klausulerna, se fotnot 70.

78 Dessa ansvarsbegränsningsregler bygger till väsentliga delar på 1957 års globalbegränsningskonvention.

79 Se HGB § 487.

80 Se om begreppen "Reeder" och "Ausrüster" fotnot 19 ovan.

81 Se t. ex. RGZ 103, 280 (1921), BGHZ 22, 197 (1956) och BGHZ 26, 152 (1957).

82 Se *Schaps & Abraham* s. 198, *Freise* s. 120, *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 38 och *Helm*, RabelsZ 24 (1959) s. 644.

83 Se närmare om denna fråga t. ex. *Schaps & Abraham* s. 198; *Sotiropoulos* s. 75 ff. och *Da*, Hansa 1969 s. 1309 ff. med hänvisningar.

84 Se *Sotiropoulos* s. 358, *Freise* s. 121 och *Schaps & Abraham* s. 198.

av skadeståndslagen kap. 3 § 1.[85] Inarbetningen av principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention i de nordiska sjölagarna innebar, att ansvarsbegränsningsrätten också utsträcktes till vissa kategorier av medhjälpare som nämnda ansvarssubjekt anlitar i samband med fartygsdriften. Enär dessa medhjälpare i princip bär culpaansvar för av dem orsakade skador enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler,[86] har den skadelidande möjlighet att vända sig direkt mot dem med sitt skadeståndskrav i stället för att först framställa yrkanden mot deras principal. Trots att detta förfarande snarare bör betraktas som en teoretisk möjlighet än som en praktisk realitet,[87] kan dock sådana situationer uppstå, att frågan om ansvarsbegränsning blir aktuell även för sagda ansvarssubjekt. Beaktas bör vidare, att dessa även kan ådra sig skadeståndsansvar gentemot sin principal.

En regel om ansvarsbegränsning för denna personkategoris del ingår i sjölagen § 20 mom. 2. De i sagda lagrum nämnda ansvarssubjekten åtnjuter ansvarsbegränsningsrätt även i fråga om ansvarighet, som "grundar sig på fel eller försummelse".[88] Enär ansvarighet för krav, som enligt sjölagen § 13 mom. 1 är underkastade begränsning för deras vidkommande i regel inte kan uppkomma på annan grund än eget fel eller egen försummelse, skulle en begränsningsrätt, som inte gäller i dylika fall framstå som verkningslös.[89]

5.5.2. BEFÄLHAVARE, MEDLEM AV BESÄTTNINGEN OCH LOTS

I sjölagen § 20 mom. 2 nämns uttryckligen befälhavaren, medlem av besättningen och lotsen. Till denna del synes lagtexten klar och tydlig. Befälhavaren och besättningen har anställts för att fylla en stadigvarande funktion ombord. Till besättningen hör däcks- och maskinbefälet samt manskapet, dvs. alla personer som deltar i själva driften av fartyget. Vidare bör till denna personalkategori hänföras den s. k. oegentliga besättningen, dvs. andra som anställts för arbete ombord på fartyget,[90] t. ex. restaurang- och annan servicepersonal. Dessa personer är berättigade till ansvarsbegränsning oberoende av om de är anställda hos redaren eller annan person. Detta innebär, att ifall en del av besättningen anställs av t. ex. en självständig näringsidkare, kvarstår likafullt dessa besättningsmedlemmars rätt till ansvarsbegränsning.[91]

I detta sammanhang kan man även ställa frågan, huruvida gastarna ombord på en fritidsbåt är att hänföra under begreppet "besättningen" i lagrummets mening. Trots svårigheterna att inrymma dem under definitionen "besättningen" i ovan angiven betydelse, talar dock

---

85 Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 och 3 är återgivna nedan s. 211.

86 För befälhavarens del ingår en specialbestämmelse i sjölagen § 67.

87 Jfr framställningen nedan s. 90 f. om ansvarsbegränsning när flera är ansvariga.

88 Se sjölagen § 20 mom. 2. Jfr art. 6 (3) i 1957 års globalbegränsningskonvention, som dock i detta avseende endast omnämner "the master" och "members of the crew".

89 Se *SOU* 1961:33 s. 52, *Innstilling* I 1961 s. 19 och *Sotiropoulos* s. 359.

90 Sjömanslagen §§ 1—2.

91 Se *SOU* 1961:33 s. 26, *Innstilling* I 1961 s. 8 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 24.

rättspolitiska synpunkter för ett likställande. En skillnad i föreliggande avseende mellan ägaren-redaren och övriga ombordvarande synes godtycklig och omotiverad.[92]

Vad slutligen gäller lotsar kan konstateras, att begreppet omfattar såväl stats- som linje- och hamnlots,[93] samt både frivilligt anlitad lots och s. k. tvångslots, dvs. lots som enligt lag, administrativt förordnande eller lokala bestämmelser skall anlitas av fartyget vid begagnandet av givna farleder och hamnområden.[94]

5.5.3. ÖVRIGA MEDHJÄLPARE

Utöver de ovannämnda personkategorierna ger sjölagen § 20 mom. 2 rätt till ansvarsbegränsning åt "någon, som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den, som i redarens ställe handhar fartygets drift".[95] Denna formulering är något diffus och ger upphov till oklarhet angående innebörden. Kräver lagrummets tillämpning, såsom dess utformning synes förutsätta, ett civilrättsligt arbetsavtal[96] mellan den anställde och de i lagrummet uppräknade principalerna eller omfattar uttrycket även andra ansvarssubjekt?

Förarbetena till lagen berör inte närmare denna fråga. Rättspraxis eller ställningstaganden i doktrinen finns inte heller. Situationen är liknande i de övriga nordiska länderna. Endast i förarbetena till den svenska lagen kommenteras närmare innebörden av det i svenska sjölagsförslaget ingående uttrycket "någon hos redaren anställd

---

92 Se även *Tiberg*, Båtjuridik s. 227.

93 *Kom.bet.* 1961:8 s. 11 och *SOU* 1961:33 s. 27. Se för den finska rättens del angående innebörden av dessa begrepp t. ex. *Beckman* s. 68 och *Riska,* Sjötransporträtt II s. 23.

94 Nämnas kan, att *Møller* s. 167 särskiljer mellan s. k. egentlig och oegentlig tvångslots. En egentlig tvångslots är befälhavaren dels pliktig att anta, dels skall han överge kommandot över fartyget till honom. Se även *Jantzen*, Certepartier s. 217. De oegentliga tvångslotsarna är enligt Møller såtillvida likställda med de frivilligt anlitade, att lotsen är att betrakta som befälhavarens rådgivare och befälhavaren är inte berättigad att överlåta fartygets kommando till honom. Även *Tiberg*, SvJT 1967 s. 538 synes vid definitionen av begreppet tvångslotsning fästa vikt vid den omständigheten huruvida lotsen övertar kommandot över fartyget. Enär dock, som även Tiberg anför, all lotsning i praktiken torde tillgå ungefär på samma sätt, dvs. lotsen övertar det faktiska befälet ombord och befälhavaren ingriper endast i undantagsfall, är min uppfattning den, att förpliktelsen att anlita lots utgör ett gångbarare och ändamålsenligare kriterium för gränsdragningen annan lotsning/tvångslotsning än nämnda kommandosynpunkter. I denna mening har begreppet tvångslots även använts i doktrinen, se t. ex. *Klaestad* s. 100, *Braekhus* s. 17 och *Beckman*, ND 1946 s. 86. I fråga om skyldigheten att anlita lots kan för den finska rättens del hänvisas till LotsningsF (393/57) § 2.

95 I sjölagen § 13 mom. 2, vilket lagrum innehåller bestämmelser om begränsning av redarens ansvarsbegränsningsrätt, används även uttrycket "hos redaren anställd person". 1957 års konventionstext innehåller på motsvarande ställen formuleringarna "servants of the owner, charterer, manager or operator" och "servants of the owner". Se art. 6 (2) och 1 (4)(b) i 1957 års globalbegränsningskonvention.

96 Beträffande innebörden av detta begrepp, se hänvisningar nedan s. 212.

person".[97] Svenska sjölagskommittén anför med hänvisning till protokollen från 1957 års diplomatiska sjörättskonferens i Bryssel om det i konventionstexten ingående uttrycket "servants of the owner" (art. 1 (4)(b)) bl. a. följande:[98]

> "Uttrycket 'servants of the owner' torde närmast beteckna personer som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och föreskrifter och för vilkas åtgärder fartygsägaren är ansvarig; ett civilrättsligt arbetsavtal behöver icke föreligga mellan en 'servant' och fartygsägaren. Den viktigaste gruppen av dylika 'servants' är befälhavare och besättning, vilka också nämnts särskilt i konventionstexten. Agenter och andra självständiga företagare, som anlitas av fartygsägaren, omfattas icke av ifrågavarande begrepp."

Sjölagskommittén uttalar vidare:[99]

> "I 254 § 1 mom. andra stycket första punkten har sjölagskommittén — efter att ha särskilt omnämnt befälhavare och besättning samt med dem jämställt lots — ansett sig kunna utan avvikelse från konventionen återgiva 'servants of the owner' med 'någon hos redaren anställd person'."

Svenska sjölagskommittén synes således ha strävat till att förverkliga konventionens anda och mening medelst den snäva formuleringen "någon hos redaren anställd person". Detta uttryck väckte dock kritik. Flera remissorgan ansåg, att den föreslagna lagtexten förutsatte ett tjänsteavtal mellan skadevållaren och dennes principal, men att detta illa överensstämde med globalbegränsningskonventionens mening och syftemål. Dessa remissorgan krävde, att lagtexten på denna punkt bättre skulle anpassas till konventionstexten.[100] Lagrummet erhöll sedermera följande lydelse: "någon, som är i tjänst hos redaren ...". Man kan dock ifrågasätta huruvida denna formulering bättre stämmer överens med den originala konventionstexten. Uttrycken "anställd" och "i tjänst" synes nämligen till sin innebörd vara likvärdiga begrepp.[101]

Den ifrågavarande ansvarsbegränsningsbestämmelsen har likväl i den finska sjölagen fått den utformningen, att ett anställningsförhållande synes vara av nöden för

---

[97] I den slutliga sjölagstexten utbyttes formuleringen "någon hos redaren anställd person" mot "någon person i redarens tjänst". Samtidigt ändrade man den i svenska sjölagsförslaget § 261 (vilken motsvarar finska sjölagen § 20) ingående texten "någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redares ställe handhaver fartygets drift" till "någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift". För tydlighetens skull är det skäl att påpeka, att i kommentarerna till § 261 andra stycket i svenska sjölagsförslaget, som innehåller den med finska sjölagen § 20 mom. 2 överensstämmande formuleringen "någon som är anställd hos redaren...", hänvisas angående tolkningen av detta uttryck till kommentarerna under § 254 mom. 1 andra stycket första punkten i svenska sjölagsförslaget (detta lagrum motsvarar § 13 mom. 2 i den finska sjölagen), se *SOU* 1961:33 s. 52. Sistnämnda stadgande flyttades genom lagändringen av den 9 november 1973 (nr 1064) till § 234 mom. 1 andra stycket första punkten i svenska sjölagen.

[98] *SOU* 1961:33 s. 25.

[99] *SOU* 1961:33 s. 26.

[100] Se remissorganens uttalanden i *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 75 ff., 105. Nämnas kan, att den svenska departementschefen förordade en in casu-prövning i fråga om innebörden av uttrycket "servants of the owner", se s. 78, 106.

[101] Se t. ex. *Adlercreutz* s. 6 och *Schmidt*, Arbetsrätt s. 12.

lagrummets tillämpning.[102] Enligt min uppfattning förefaller följande tre omständigheter ha bidragit till att lagtexten formulerades, som det synes, i konflikt med konventionstexten. För det första inarbetades principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention i de nordiska sjölagarna medelst internordiskt lagstiftningssamarbete. Detta samarbete ledde till att i de fyra nordiska länderna utarbetades väsentligen likalydande lagförslag i förevarande ämne. För det andra innehåller själva konventionstexten (art. 1 (4)(b)) en hänvisning till ett anställningsförhållande.[103] Slutligen får man inte förbise betydelsen av den äldre lagstiftningen. I sjölagen § 13 mom. 2 stadgades före lagändringen år 1964 beträffande från ansvarsbegränsningen undantagna krav bl. a.: "... dock ej förpliktelse, som grundar sig på arbetsavtal..." Med beaktande av det sagda är det förståeligt, att lagrummet fick sin gällande utformning.

Man frågar sig om det i sjölagen § 20 mom. 2 ingående uttrycket "någon, som är anställd hos redaren..." skall tolkas strikt enligt sin ordalydelse, dvs. förutsätts ett anställningsförhållande mellan ansvarssubjektet och de i lagrummet uppräknade principalerna, eller bör nämnda formulering ges en tolkning, som bättre överensstämmer med konventionstextens uttryck "servants of the owner". Denna fråga är problematisk. Som av ovan refererade uttalanden av den svenska sjölagskommittén framgick, omfattar den i konventionen nyttjade formuleringen personalkategorier, vilka faller utanför den avgränsning som betingas av kravet på ett anställningsförhållande — dock inte självständiga medhjälpare. Även globalbegränsningskonventionens förarbeten ger belägg för detta.[104] Min uppfattning är, att de nordiska lagstiftarna, trots den valda snäva formuleringen, inte har avsett att avvika från den mening konventionens upphovsmän företrätt. Denna uppfattning stöds även av ovan refererade uttalanden av den svenska sjölagskommittén. Det vore inte heller ändamålsenligt att tolka de i de danska, norska och finska ansvarsbegränsningsreglerna ingående "anställningsrekvisiten" annorlunda än den i den svenska lagtexten införda formuleringen "någon, som är i tjänst hos redaren...". En sådan tolkning skulle splittra den nordiska rättsenheten i detta avseende. Beaktas bör även, att konventionen sattes i kraft i Finland år 1968 medelst förordning (61/68).

---

102 De norska och danska ansvarsbegränsningsstadgandena innehåller överensstämmande formuleringar. Se § 241 i dessa länders sjölagar.

103 "...if under the law governing the contract of service between the owner and such servants...". Detta konventionsstadgande innehåller bestämmelser om begränsning av redarens ansvarsbegränsningsrätt i fråga om skador som drabbar "servants of the owner".

104 Se den under Brysselkonferensen år 1957 förda diskussionen om art. 6 i konventionsförslaget, *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 323 ff. Av intresse är, att under nämnda diskussion framgick, att tillägget "and their agents", vilket de skandinaviska delegationerna föreslog skulle fogas till texten i art. 6, enligt den engelska delegationens uppfattning även skulle ha omfattat självständiga medhjälpare (se särskilt s. 329). Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 297 och *Sotiropoulos* s. 360. Även *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 208, *Selvig* s. 62 f., *Bredholt & Philip* s. 362 och *Freise* s. 128 betonar, att självständiga medhjälpare inte omfattas av konventionen. Beträffande innebörden av det i konventionstexten art. 6 ingående uttrycket "servants of the owner" kan även hänvisas till *CMI*, Introductory Report 1974 s. 6.

En lösning som å ena sidan skulle omfatta den anställda personalen och å andra sidan skulle utesluta självständiga medhjälpare och som dessutom skulle vara i harmoni med avsikten hos konventionens upphovsmän borde således finnas. På grund av bristen på tolkningsmaterial är det dock svårt att ge en rekommendation beträffande tolkningen av sjölagen § 20 mom. 2.

En ändamålsenlig lösning, som även synes harmoniera med konventionens ändamål och syfte, vore att anknyta tolkningen av sjölagen § 20 mom. 2 till gällande regler om principalansvar. För den finska rättens del skulle detta innebära, att de medhjälpare som omfattas av det i skadeståndslagen kap. 3 § 1 stadgade principalansvaret[105] och redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1[106] kunde begränsa sitt skadeståndsansvar. Detta dock med den begränsningen, att självständiga medhjälpare i enlighet med det ovan framförda inte skulle ha rätt att åberopa reglerna om ansvarsbegränsning.

För en sådan lösning talar flera omständigheter. För det första skulle en anpassning till konventionstexten härigenom ske. Vidare kan framföras starka rättspolitiska skäl för en utsträckning av ansvarsbegränsningsrätten till andra medhjälpare än anställda.[107] Detta skulle även överensstämma med lösningen i 1976 års globalbegränsningskonvention.[108] Beträffande den finska rätten kan slutligen konstateras, att större överensstämmelse skulle uppnås mellan å ena sidan bestämmelserna om rätt till ansvarsbegränsning och å andra sidan reglerna om redaransvarets omfattning och skadeståndslagens bestämmelser om principalansvar.[109]

5.5.4. TJÄNSTEREKVISITET ENLIGT SJÖLAGEN § 20 mom. 2

För samtliga personalkategorier har i sjölagen § 20 mom. 2 som förutsättning för ansvarsbegränsningsrättens inträde stadgats, att "ansvarigheten uppkommit i tjänsten". Vad innebär detta rekvisit? Såväl i de finska som i de nordiska lagförarbetena saknas närmare kommentarer härom. Det enda uttalandet jag funnit är, att det inte krävs att ansvarigheten uppkommit i fartygets tjänst, utan att det är tillräckligt att densamma uppkommit i tjänsten hos de i sjölagen § 20 mom. 1 nämnda ansvarssubjekten.[110] Trots att ansvarigheten vanligtvis uppkommer i fartygets tjänst, kan dock detta få praktisk betydelse för sådana personalkategorier som inte hör till fartygets besättning.[111] Inte heller innehåller globalbegränsningskonventionens förarbeten några för-

---

105 Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 och 3 är återgivna nedan s. 211.

106 Sjölagen § 11 mom. 1 är återgiven ovan s. 73.

107 Se närmare om dessa skäl framställningen nedan s. 96 ff.

108 Se nedan s. 94 ff.

109 Se den nedan s. 212 ff. i jämförande syfte företagna undersökningen angående omfattningen av redarens respektive arbets- och uppdragsgivarens principalansvar.

110 Se *SOU* 1961:33 s. 52 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 30.

111 Den i ansvarsbegränsningsfältet (sjölagen § 13 mom. 1) stadgade anknytningen mellan skadefallet och fartygsdriften, se nedan s. 115 ff., minskar likväl denna betydelse.

tydliganden i saken.[112] Bestämmandet av uttryckets närmare innebörd synes ha överlämnats åt de nationella lagstiftarna.

Enligt min bedömning synes lagstadgandets placering i sjölagen och dess utformning ge belägg för att lagstiftaren avsett, att sagda tjänsterekvisit bör tolkas i överensstämmelse med det i sjölagen § 11 mom. 1 ingående begreppet "i tjänsten".[113] Även rättspolitiskt är det viktigt att de båda lagrummens innebörd täcker varandra: besättningens och övriga medhjälpares ansvarsbegränsningsrätt bör så långt som möjligt följa reglerna för redarens principalansvar.[114] På grund av detta är det även av betydelse att det i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 ingående begreppet "i arbetet" och den i sjölagen § 20 mom. 2 ingående förutsättningen för ansvarsbegränsning tolkas möjligast överensstämmande.[115]

5.5.5. UTOMNORDISK RÄTT

Enligt amerikansk rätt kan varken anställd personal eller anlitade medhjälpare begränsa sin skadeståndsansvarighet. Ansvarsbegränsningsrätten är förbehållen fartygsägaren och demisebefraktaren.[116]

Rättsläget var överensstämmande i engelsk rätt före Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958.[117] I och med denna lagstiftning utsträcktes ansvarsbegränsningsrätten till "the master, member of the crew or servant[118] of the owner".[119] Pilotage Act, 1913, section 35 (1), har givit de engelska lotsarna möjlighet att genom att prestera föreskriven säkerhet (maximum £100) befria sig från skadeståndsansvar, som överskrider detta belopp och lotsningsarvodet för ifrågavarande resa.[120]

---

112 Den engelska konventionstexten innehåller till denna del formuleringen "in the course of their employment". Beträffande innebörden av detta uttryck som förutsättning för arbetsgivarens principalansvar i angloamerikansk skadeståndsrätt kan hänvisas till bl. a. *Atiyah* s. 173 f., *Prosser* s. 460 ff., *Harper & James* s. 1374 ff., *Clerk & Lindsell* s. 135 ff., *Charlesworth* s. 53 ff. och *Bingham* s. 77 ff. Se även *Marsden* s. 53 ff. och *Drion* s. 248 ff. Jfr även rättsfallen *St. Helen's Colliery Co. Ltd. v. Hewitson*, [1924] A.C. 59 och *Paterson v. Costain & Press (Overseas) Ltd. and Others*, [1979] 2 Lloyd's Rep. 204. Även enligt tysk rätt skall skadevållandet ha skett "in Ausübung seines Dienstes" för att ansvarsbegränsningsrätt skall föreligga (HGB § 487 Abs. 1), se *Schaps & Abraham* s. 198 och *Freise* s. 121.

113 Se framställningen nedan s. 233 ff. om innebörden av begreppet "i tjänsten".

114 Se närmare om de rättspolitiska synpunkterna nedan s. 96 ff.

115 Se även framställningen nedan s. 237 f.

116 Se *Benedict* s. 5—36 f. och 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1691 f.

117 Se *Marsden* s. 51.

118 Beträffande innebörden av begreppet "servant" som förutsättning för principalansvar i engelsk skadeståndsrätt kan hänvisas till bl. a. *Charlesworth* s. 41 ff., *Clerk & Lindsell* s. 125 ff. och *Bingham* s. 76 f. Begreppet omfattar inte "independent contractor".

119 Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958, section 3 (2). Se även *Bartle*, JBL 1959 s. 246, *Temperley* s. 528 och *Marsden* s. 144.

120 Se närmare *Marsden* s. 52 och *Temperley* s. 378. Jfr även *Sotiropoulos* s. 158.

Beträffande den tyska rätten kan konstateras, att den tyska lagändringen av den 21 juni 1972[121] givit begränsningsrätt åt "die Personen der Schiffsbesatzung und die sonstigen Bediensteten des Schiffseigentümers, Reeders oder Charterers".[122] Även "der Seelotse" nämns uttryckligen bland de till ansvarsbegränsning berättigade personkategorierna. Förutsättningen för att lotsen skall kunna begränsa sitt skadeståndsansvar är dock, att redaren eller någon av de i HGB § 487 Abs. 1 Satz 1 nämnda begränsningsberättigade ansvarssubjekten samtidigt är medansvarig (HGB § 487 Abs. 3). Denna regel synes ha tillkommit för att förhindra att borgenärernas rättigheter nedskärs på grund av lotsens ansvarsbegränsningsrätt. Lotsen nämns ju inte i konventionstexten bland de till ansvarsbegränsning berättigade personkategorierna.[123] Hamnlotsarna synes i ansvarsbegränsningshänseende kunna jämställas med besättningsmedlemmarna.[124]

Slutligen kan den divergensen i förhållande till nordisk och engelsk rätt nämnas, att de här nämnda ansvarssubjekten inte kan begränsa sitt skadeståndsansvar om skadan orsakats uppsåtligt.[125]

5.6. BEGRÄNSNING NÄR FLERA ÄR ANSVARIGA

I sjölagen § 20 mom. 3 (de övriga nordiska sjölagarna § 241 mom. 3) stadgas, att i de fall att flera personer är ansvariga på grund av en och samma händelse, skall det sammanlagda beloppet av de till ansvarsbegränsning berättigade personernas ansvarighet inte överstiga de begränsningsbelopp lagen föreskriver.[126] Denna regel har framförallt motiverats med försäkringsmässiga skäl. Försäkringshänsynen, som utgör rättspolitisk grund för globalbegränsningen,[127] skulle inte tillgodoses ifall de skadelidande kunde kräva ersättning av alla ansvariga upp till begränsningsbeloppet. Härvid skulle även försäkringstekniska problem uppstå.[128]

Regleringen i sjölagen § 20 mom. 3 leder till att ifall redaren ersatt skadorna upp till begränsningsbeloppet, kan de skadelidande inte kräva ersättning av de övriga begränsningsberättigade. Samma princip gäller om redaren ställt säkerhet för begränsningsbeloppet;[129] de övriga ansvariga kan åberopa denna säkerhet. Den omständigheten,

---

121 Se ovan s. 43.

122 HGB § 487 Abs. 1. Se närmare t. ex. *Schaps & Abraham* s. 198. Jfr *Freise* s. 121 ff. och *Helm*, AfS 12 s. 317. Uttrycket "die sonstigen Bediensteten" omfattar inte självständiga medhjälpare.

123 Se *Freise* s. 129 och *Herber*, Hansa 1972 s. 796. Enär redaren enligt de nordiska sjölagarna (finska sjölagen § 11 mom. 1, de övriga nordiska sjölagarna § 233) ansvarar för lotsens fel och försummelser, är ett motsvarande stadgande för dessa sjölagars del onödigt.

124 Se *Helm*, AfS 12 s. 317 fotnot 41.

125 Se HGB § 487 Abs. 2, 3.

126 Bestämmelsen bygger på art. 6 (2) i 1957 års globalbegränsningskonvention. Samma princip har införts i 1976 års konvention, se närmare art. 9.

127 Se ovan s. 55 ff.

128 Jfr *Selvig*, Marlus 35 § 4.6. s. 3.

129 Jfr sjölagen §§ 16—17.

att en av de ansvariga förlorat rätten till ansvarsbegränsning på grund av egen culpa inverkar inte på de övrigas rättigheter enligt lagrummet. Enär redaransvaret normalt är försäkrat,[130] innebär förhandenvarande bestämmelse i praktiken att försäkringsgivarna täcker skadeståndsansvaret. Beaktas bör dock, att sjölagen § 20 mom. 3 gäller skadeståndsansvaret utåt vid fartygsdriften och att lagrummet inte har betydelse i regressomgången mellan redare, befraktare, medhjälpare etc.[131]

5.7. DE LEGE FERENDA-SYNPUNKTER. 1976 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

5.7.1. ALLMÄNT

I art. 1 i 1976 års globalbegränsningskonvention anges de personer som är berättigade att begränsa sitt skadeståndsansvar. Samtliga de ansvarssubjekt, vilka äger rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt 1957 års begränsningskonvention, omfattas av nämnda konventionsbestämmelse. I den nya konventionen har texten i vissa avseenden förtydligats och dessutom har kretsen av de till begränsning berättigade utvidgats. Enligt 1976 års konvention äger även sådan bärgare, som inte använder sig av ett fartyg vid bärgningen, rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna (art. 1.1). Vidare har, som tidigare (s. 88) nämndes, ansvarsbegränsningsrätten för de anställdas och anlitade medhjälparnas del knutits till principalansvarets utsträckning (art. 1.4). Slutligen har en sådan utvidgning skett av de begränsningsberättigades krets att även försäkringsgivarna har givits begränsningsrätt (art. 1.6).

5.7.2. BÄRGARNA

I art. 1.1 i konventionstexten nämns bärgaren bland de till ansvarsbegränsning berättigade ansvarssubjekten. Med bärgare skall enligt konventionstexten förstås var och en som utför tjänster i direkt samband med ett bärgningsföretag (art. 1.3). Stadgandet avser såväl bärgning av egendom som räddning av människoliv.[132] Åtskillnad görs inte heller mellan bärgningsåtgärder som företas av professionella bärgare och bärgningsverksamhet som utförs av t. ex. ett handelsfartyg på resa.[133] Nämnda bestämmelse föreskriver vidare, att bärgningsoperationerna även omfattar åtgärder som avser att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra förolyckat fartyg eller last eller att förebygga att skada uppkommer eller att minska skadans omfattning. För att i framtiden undvika liknande situationer som uppstod i samband med den senare i framställningen omtalade Tojo Maru-olyckan (bestämmelserna om de begränsningsbara kraven omfattade enligt 1957

130 Se framställningen nedan s. 253 ff.

131 Se *Selvig*, Marius 35 § 4.6. s. 3.

132 Se *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975, s. 3.

133 Se t. ex. *CMI*, Introductory Report 1974 s. 8.

års konvention inte det skadeståndsansvar, som bärgningsföretaget i samband med bärgningsoperationerna ådrog sig)[134] har även en anpassning i ansvarsbegränsningsfältet skett. I 1976 års begränsningskonvention ingår nämligen ett uttryckligt stadgande om att skador, som uppstår vid bärgningsoperationer, är underkastade ansvarsbegränsning (art. 2.1 (a)). Som inledningsvis anfördes äger även sådana bärgare, som inte utför bärgningsoperationer från fartyg de disponerar, rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna. Detta innebär, att såväl bärgare, som utför bärgningsåtgärder från t. ex. helikoptrar eller lyftkranar, som bärgare, vilka opererar enbart från det fartyg bärgningen avser, är begränsningsberättigade. Beträffande ansvarsbeloppets storlek för dessa bärgare föreskriver 1976 års bärgningskonvention, att detta skall beräknas utgående från 1.500 ton (art. 6.4).

Frågan om ansvarsbeloppens fastställande för bärgare, som enbart utför bärgningsverksamhet ombord på eller från det fartyg bärgningen avser eller opererar utan fartyg (som bas), gav under hela revisionsarbetet upphov till meningsskiljaktigheter och långa diskussioner.

CMI föreslog i sitt konventionsutkast att ansvarsbeloppet för dessa bärgare skulle vara detsamma som det belopp som gäller för det fartyg bärgningen avser.[135] Frågan diskuterades under IMCO:s juridiska kommittés 23:e möte,[136] varvid Frankrike och Liberia föreslog, att ansvarsbeloppet för all bärgning skulle fastställas enligt det nödställda fartygets tonnagebelopp. Även under juridiska kommitténs 25:e och 27:e möten berördes frågan om ifrågavarande bärgares rätt till ansvarsbegränsning.[137]

Vid juridiska kommitténs 28:e möte förnyade den franska delegationen sitt tidigare framförda förslag om att ansvaret vid all bärgningsverksamhet skulle fastställas enligt tonnaget hos det fartyg bärgningen avser, dock med det tillägget, att ansvarsbeloppet inte skulle understiga ett visst minimibelopp respektive överstiga ett visst maximibelopp. Vidare ville den franska delegationen i fråga om ansvarsbeloppen göra skillnad mellan professionell bärgning och bärgningsverksamhet, som utförs från ett fartyg som inte yrkesmässigt används för bärgningsoperationer.[138] Det franska förslaget förkastades emellertid.

I det förslag som IMCO:s juridiska kommitté framlade för Londonkonferensen hade man fastställt ansvarsbeloppet för ifrågavarande kategori av bärgare på grundval av tonnaget hos det fartyg bärgningen avser, men med en viss minimi- och maximigräns för ansvaret (art. 6.3). Detta tillägg till det ursprungliga CMI-förslaget motiverades i främsta rummet med försäkringstekniska synpunkter. Under den diplomatiska konferensen upprepade den franska delegationen förslaget om att ansvaret vid all bärgningsverksamhet skulle fastställas enligt det bärgade fartygets tonnage.[139] Förslaget erhöll dock inte tillräckligt understöd. Däremot antogs ett svenskt-norskt förslag, enligt vilket ansvarigheten för bärgare, vilka inte utför bärgningsoperationer från ett fartyg, skulle fastställas till ett belopp motsvarande begränsningsbeloppet för ett fartyg med en dräktighet om 1.500 bruttoton, dvs. stor-

---

134 Se närmare nedan s. 121 f., 129 f.

135 Se CMI-förslaget art. 6.2, *CMI*, Introductory Report 1974 s. 20.

136 Se *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974, s. 9.

137 Se *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, s. 2, 14, LEG XXVII/4, 30 June 1975, s. 3. Nämnas kan, att European Tugowners Association (ETA) vid det förstnämnda mötet lade fram ett förslag om att de ifrågavarande bärgarnas ansvarsbelopp skulle fastställas till bestämda belopp för personskador respektive egendomsskador, se närmare *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, ANNEX III s. 131.

138 Se *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 17/corr. 1.

139 Se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 17, 2 November 1976.

leken av ett större bärgningsfartyg (ansvarsbeloppet för personskador är ca 3,87 mFMk och för egendomsskador ca 1,55 mFMk). Genom detta ville man försätta dessa bärgare i likvärdig ställning med bärgare, vilka opererar från bärgningsfartyg.[140]

Beträffande skälen för utsträckandet av ansvarsbegränsningsrätten till nämnda kategori av bärgare kan konstateras, att det i främsta rummet var två faktorer som hade betydelse. För det första hade utgången i Tojo Maru-målet väckt bärgningsbolagens intresse — och samtidigt deras oro. Enär bärgningsåtgärder numera i allt större utsträckning företas från luftburna enheter samt olika bärgningsplattformer och -kranar, är det förståeligt att Tojo Maru-fallet gav upphov till en livlig debatt om bärgarnas skadeståndsrättsliga ställning. Detta nyväckta internationella intresse ledde till att frågan om bärgarnas ställning även uppmärksammades i samband med revisionen av 1957 års globalbegränsningskonvention.

Utgången i Tojo Maru-fallet bör dock närmast ses som en utlösande faktor. Också mera rationella synpunkter talade för en utvidgning av ansvarsbegränsningsrätten till att även omfatta bärgarna. Bärgarna strävar nämligen ofta till att utverka en s. k. indemnitetsförklaring av redaren för det fartyg bärgningen avser. Denna förklaring är en förbindelse att ersätta bärgaren för vad denne kan bli skyldig att utge i ersättning för skada, som uppkommer under bärgningsverksamheten. Med beaktande av både de omfattande skador, vilka kan bli följden av en misslyckad bärgningsoperation, t. ex. vid bärgning av ett stort tankfartyg,[141] och de med bärgningsrisken sammankopplade försäkringssvårigheterna — både av teknisk och ekonomisk natur — anser sig bärgarna inte kunna utföra bärgning om de därmed riskerar att ådra sig ett obegränsat skadeståndsansvar. Enär det nödställda fartygets redare genom att utge denna indemnitetsförklaring ådrar sig nämnda obegränsade ansvarighet innebär detta de facto, att globalbegränsningsreglerna och deras syfte kringgås.[142] Klart är även, att underhandlingarna om indemnitetsförklaringen kan dra ut på tiden och därmed i väsentlig mån för-

---

[140] Se närmare om de gjorda förslagen, de förda diskussionerna och omröstningarna *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4, 27 September 1976 s. 17, LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 13, 9 November 1976 och SR. 23, 16 November 1976, s. 7 ff.

[141] Beträffande oljeföroreningsskador må erinras om ansvarskanaliseringsreglerna i nordisk rätt, vilka även verkar till förmån för bärgarna, se t. ex. den norska sjøfartsloven § 269, den svenska lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss § 4 och *Reg. prop.* 1979:130 § 4. Nämnas kan, att i England, där liknande principer införts genom Merchant Shipping (Oil Pollution) Act, 1971, har bärgarna mottagit denna ansvarskanalisering med stor försiktighet och reservation. De har en längre tid efter lagens ikraftträdande krävt, att i bärgningskontrakten intas en "indemnity"-klausul, vilken påför redarna skyldighet att ersätta deras eventuella skadeståndsansvar. Denna klausul skall även undertecknas av fartygets P & I-klubb. Se *Goodacre*, Fairplay International Shipping Weekly 1st April 1976 s. 47. Sedermera har P & I-försäkringsgivarna börjat försäkra bärgarnas skadeståndsansvar, se *Abecassis* s. 251.

[142] Det är av intresse att notera, att under IMCO:s juridiska kommittés 23:e möte framfördes förslag om att en bestämmelse skulle intas i den nya begränsningskonventionen, vilken förklarade dessa "hold harmless"-klausuler overksamma, se *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974, s. 4.

dröja effektiva bärgningsåtgärder med de risker för människoliv, fartyg och last som detta innebär.[143]

Bärgarnas generella ansvarsbegränsningsrätt synes rättspolitiskt motiverad. Eftersom redaransvaret i sjölagen är begränsat, är det logiskt och konsekvent att försöka "täppa till" alla sådana vägar medelst vilka denna lagstiftning kan kringgås. Den i 1976 års globalbegränsningskonvention förverkligade lösningen har i det närmaste helt eliminerat denna möjlighet. Reservationen "i det närmaste" betecknar den möjlighet — måhända av helt teoretisk natur[144] — till indemnifikation som ännu kvarstår. Jag åsyftar de situationer när bärgarens begränsade ansvarighet överskjuter det bärgade fartygets begränsningsbelopp.[145]

Man kan även konstatera, att formuleringen av stadgandet om fastställandet av ansvarsbeloppet för sådana bärgare, vilka arbetar antingen utan basfartyg eller enbart ombord på det fartyg bärgningen avser (art. 6.4), inte till alla delar är uttömmande och klar. Vilken är den rätta innebörden av uttrycken "not operating from any ship" och "operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services"? Onekligen kan svåra tolknings- och gränsdragningsproblem uppstå, vilka framtida rättspraxis får försöka lösa. Med beaktande av de svårigheter att uppnå överenskommelse som vidhänger internationellt unifieringsarbete av föreliggande slag är det å andra sidan förståeligt, att konventionstexten ibland lämnar mycket övrigt att önska beträffande klarhet och entydighet.

5.7.3. ANSTÄLLDA PERSONER OCH ANLITADE MEDHJÄLPARE

I enlighet med CMI:s ursprungliga konventionsutkast (art. 1.1) anknöts rätten till ansvarsbegränsning beträffande transportpersonalen och anlitade medhjälpare i 1976 års globalbegränsningskonvention till den utsträckning principalansvaret hade. I konventionstexten (art. 1.4) anges, att begränsningsrätten gäller till förmån för var och en för vars handlande "the shipowner or salvor" är ansvarig.[146] I förhållande till motsvarande reglering enligt 1957 års begränsningskonvention innebär detta, att en utvidgning av begränsningsreglernas tillämpningsområde har skett. Enligt den i 1976

---

143 Se närmare om de rättspolitiska skälen för ansvarsbegränsningsrättens utvidgning till att omfatta bärgarna t. ex. *CMI*, Introductory Report 1974 s. 8 och *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 13, 9 November 1976. Se även *Abecassis* s. 251, *Ds Ju* 1976:12 s. 7 ff. och *Selvig*, Marius 35 s. 5.

144 I de flesta fall måste man väl anse, att bärgaren utför arbete i tjänst hos det fartyg bärgningen avser. Jfr nedan s. 220 fotnot 92 om motsvarande problematik i fråga om bogseringsförhållanden.

145 Sådana situationer kan uppstå dels när bärgningsfartygets tonnagebelopp överstiger dräktigheten av det fartyg bärgningen avser, dels vid bärgning av mindre fartyg (300—1.500 ton) utan bärgningsfartyg som bas. Se dock art. 2.2 i 1976 års globalbegränsningskonvention.

146 Art. 1.2 i globalbegränsningskonventionen har följande lydelse: "The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship." Se beträffande innebörden av dessa begrepp framställningen ovan s. 73. Begreppet "salvor" har utretts ovan s. 91.

års konvention antagna lösningen blir de tillämpliga nationella rättssystemens regler om principalansvar utslagsgivande i fråga om den av art. 1.4 omfattade personkretsen.

Principerna i 1976 års globalbegränsningskonvention kommer sannolikt att inarbetas i finsk rätt. När så skett är rättsläget det, att enär redarens principalansvar, som senare i framställningen visas,[147] sträcker sig något längre än arbets- respektive uppdragsgivarens motsvarande ansvar enligt skadeståndslagen, blir t. ex. i samband med fartygsdriften anlitade självständiga medhjälpares ansvarsbegränsningsrätt vanligtvis beroende av huruvida dessa omfattas av redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1. Härvid får frågan om redaransvarets placering givetvis betydelse.[148]

I det ursprungliga CMI-utkastet föreslog man, att ansvarsbegränsningsrätt skulle ges envar, som utför tjänster i direkt samband med fartygets navigering och dess handhavande (art. 1.2). Genom denna bestämmelse strävade man till att utsträcka ansvarsbegränsningsreglerna till vissa i samband med fartygets drift medagerande självständiga medhjälpare, vilka inte omfattades av fartygsägarens principalansvar.[149] Denna utvidgning ströks dock sedermera då IMCO:s juridiska kommitté behandlade konventionsutkastet. Som motiv härför framfördes, att formuleringen var alltför vag och obestämd och att man föredrog en uttömmande uppräkning av de till ansvarsbegränsning berättigade. Vidare anfördes svårigheter av försäkringsteknisk art samt att det inte var önskvärt att begränsningsrätten utsträcktes till persongrupper, vilka inte bar ett specifikt sjörättsligt skadeståndsansvar.[150]

Också frågan om lotsens ställning väckte livlig diskussion under revisionsarbetet. Ifall ansvarsbegränsningsrätten skulle ha utsträckts till att omfatta envar, som utför tjänster i direkt samband med fartygets navigering och dess handhavande, är det klart, att även lotsarna skulle ha omfattats av denna kategori begränsningsberättigade. Enär dock detta förslag ströks och konventionstexten inte heller i övrigt innehåller en hänvisning till lotsarna, blir deras ansvarsbegränsningsrätt beroende av de i de nationella rättssystemen ingående reglerna om principalansvarets omfattning.[151] För den finska rättens del innebär detta, att lotsarna även de lege ferenda åtnjuter ansvarsbegränsningsrätt.[152]

Under IMCO:s juridiska kommittés 25:e möte fogade man till art. 1.4 i konventionsutkastet formuleringen "any person having provided pilotage service to the ship". Detta tillägg moti-

---

147 Se nedan s. 225.

148 Se framställningen ovan s. 74 ff.

149 Se närmare *CMI*, Introductory Report 1974 s. 7.

150 Se om diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974 s. 3 f. och LEG XXV/4, 31 January 1975, s. 2 f. Frågan berördes även flyktigt under Londonkonferensen år 1976 se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 2, 2 November 1976 s. 9 ff. Nämnas kan, att liknande synpunkter även har anförts i samband med diskussionerna om en eventuell utvidgning av tillämpningsområdet för de frakträttsliga ansvarsbegränsningsreglerna till att omfatta självständiga medhjälpare, se t. ex. *Braekhus* rapport från CMI:s Stockholmskonferens år 1963, AfS 6 s. 630. Jfr även fotnot 159 nedan.

151 Se beträffande principalansvaret för lotsarnas vållande enligt utländsk rätt framställningen nedan s. 218 fotnot 83.

152 Se utformningen av sjölagen § 11 mom. 1. Lagrummet är återgivet ovan s. 73.

verades med att redarens principalansvar inte i alla jurisdiktioner omfattade lotsarnas — särskilt tvångslotsarnas — vållande.[153]

Vid juridiska kommitténs 27:e möte var frågan om lotsens ställning föremål för omfattande diskussion. Enär mötesdeltagarna likväl inte kunde enas om frågan i vilken utsträckning lotsarna skulle ges självständig ansvarsbegränsningsrätt, beslöt majoriteten att stryka alla hänvisningar till lotsar ur konventionsförslaget.[154] Såtillvida överensstämmer detta rättsläge med situationen enligt 1957 års begränsningskonvention, att inte heller denna konvention innehåller en uttrycklig hänvisning till lotsarna.[155]

Den i 1976 års globalbegränsningskonvention företagna utvidgningen av de till ansvarsbegränsning berättigades krets motiverade man med att den i 1957 års konvention förverkligade lösningen (art. 6 (2)) var otillfredsställande på grund av dess något snäva utformning. Vidare ville man undvika, att redarens ansvarsbegränsningsrätt görs illusorisk genom att transportpersonalen kan ådra sig ett obegränsat ansvar.[156]

Det är av intresse att något beröra motsvarande problematik i samband med gods- och passagerartransporter till sjöss. Först i och med sjölagsändringen av den 7 augusti 1975 (646/75), har bortfraktarens ansvarsbegränsningsrätt utsträckts till att omfatta alla personer för vilka han bär ansvar.[157] Detta innebär, att beträffande den till ansvarsbegränsning berättigade personkretsen harmoni uppnåtts mellan reglerna om bortfraktarens principalansvar och de för gods- och passagerarbefordran gällande ansvarsbegränsningsreglerna.

Lagändringen beträffande godstransport bygger på det s. k. tilläggsprotokollet innehållande vissa ändringar i konossementskonventionen av år 1924 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading), vilket antogs vid en diplomatisk konferens i Bryssel år 1968.[158] Anmärkningsvärt i detta sammanhang är, att trots att texten i tilläggsprotokollet uttryckligen utesluter "independent contractor" gör den finska lagtexten härvidlag inte något undantag. Följaktligen kan även en självständig medhjälpare, t. ex. ett stuveriföretag för vilket bortfraktaren bär ansvar, begränsa sitt skadeståndsansvar enligt de frakträttsliga reglerna.[159]

---

153 *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 3.

154 Se närmare om diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 s. 3 ff.

155 Se art. 6 i 1957 års globalbegränsningskonvention.

156 Inom CMI ansåg man nämligen, att de i art. 6 (2) i 1957 års globalbegränsningskonvention ingående formuleringarna "servants of the owner" och "acting in the course of their employment" båda var för snäva och möjliggjorde ett kringgående av globalbegränsningen. Å andra sidan intog man den ståndpunkten, att formuleringen "servants or agents of the owner", vilken även hade föreslagits, var för vidsträckt enär den eventuellt även skulle omfatta personer, för vilkas handlande redaren inte bar principalansvar, se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 6.

157 Se närmare sjölagen §§ 122 mom. 2 och 185 mom. 2.

158 Se närmare art. 2.2 i tilläggsprotokollet, som finns infört i AfS 9 s. 624 ff.

159 Även i de övriga nordiska länderna har samma princip införts, se § 122 mom. 2 i dessa länders sjölagar. Se även *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:137 s. 70. Nämnas kan, att den s. k. Pineuskommittén föreslog redan under CMI:s Stockholmskonferens år 1963, som föregick ovannämnda 1968 års Brysselkonferens, att ansvarsbegränsningsrätten skulle utsträckas till "independent contractors". Förslaget förkastades dock enär man bl. a. ansåg, att varken sociala eller humanitära hänsynstaganden motiverade den föreslagna utvidgningen av rätten till ansvarsbegränsning. Se om kommitténs rapport och om diskussionen under Stockholmkonferensen *CMI*, Stockholm Conference 1963 s. 83 ff. (rapporten) och s. 445 ff. (diskussionen). Se även *Grönfors*, JBL 1964 s. 25 ff. och *Braekhus*, AfS 6 s. 630 ff. Jfr *Diamond*, [1978] 2 LMCLQ s. 250 fotnot 70. Vid en diplomatisk

Beträffande passagerarbefordran bygger den ovannämnda lagändringen på ett av CMI vid en konferens i Tokyo år 1969 antaget utkast till en ny internationell konvention rörande befordran av passagerare och deras resgods till sjöss. Trots att rätten till ansvarsbegränsning för andra än bortfraktaren i Tokyoutkastet angivits något snävare än i ovannämnda tilläggsprotokoll[160], har dock, som nämndes, till denna del införts identiska stadganden i sjölagen.

Ifall den skadelidande före dessa lagändringar på utomkontraktuell grund framställde skadeståndsanspråk mot bortfraktarens besättningsmän[161] eller av denne anlitade medhjälpare, t. ex. agenter, stuveriföretag, kommissionärer etc., kunde bortfraktarens rätt till ansvarsbegränsning göras mer eller mindre illusorisk genom att den skadeståndsansvarige sedan vände sig mot bortfraktaren med ett krav på täckning och denne antingen av moraliska och sociala skäl eller på kontraktuella grunder ersatte skadan. Som en följd härav blev det mycket vanligt att i transportavtalet införa en s. k. Himalaya-klausul, vilken utsträcker bortfraktarens rättigheter vad gäller ansvarsbefrielse och -begränsning till hans medhjälpare.[162] Enär bestämmelser i enlighet med 1924 års konossementskonvention (de s. k. Haagreglerna) än i dag allmänt tillämpas vid internationella godstransporter och dessa inte ger ansvarsbegränsningsrätt åt annan än "the carrier" och "the ship", fortfar Himalayaklausulernas betydelse.[163]

---

sjörättskonferens i Bryssel år 1967 under vilken även ändringsförslag till konossementskonventionen behandlades, framlades ett amerikanskt förslag med samma innehåll men även det förkastades. Se närmare *Innberetning*, AfS 9 s. 467.

160 Se närmare art. 15.1 i utkastet, som finns infört i AfS 11 s. 422 ff. I denna artikel uppställs som förutsättning för begränsning att den ansvarige kan leda i bevis att han handlat "within the scope of his employment". Någon väsentlig skillnad i sak i förhållande till utformningen av art. 2.2 i tilläggsprotokollet till konossementskonventionen av år 1924 innebär denna förutsättning likväl inte. Se *Diamond*, [1978] 2 LMCLQ s. 251 och *Mustill*, AfS 11 s. 710. Vidare bör beaktas, att det i nämnda bestämmelse i tilläggsprotokollet ingående uttryckliga undantaget beträffande "independent contractor" saknas i motsvarande artikel i Tokyoutkastet.

161 Det är emellertid skäl att framhäva, att denna olägenhet för besättningens del i avsevärd grad minskades genom de jämkningsstadganden, vilka ingick i sjölagen § 67 mom. 3—4 och i sjömanslagen § 50 mom. 2. Dessa gav nämligen domstolarna möjlighet att befria befälhavaren och övriga besättningsmedlemmar från en tyngre ansvarsbörda än den bortfraktaren ådrog sig.

162 Klausulen har fått sitt namn efter ett engelskt rättsfall, vilket gällde skadeståndsanspråk av en kvinnlig passagerare, som medföljde fartyget S/S Himalaya som kryssningspassagerare. Under fartygets uppehåll i Trieste föll hon från fartygets landgång och skadade sig. Hennes skadeståndsanspråk mot fartygets befälhavare och båtsman bifölls, enär bortfraktaren i transportavtalet inte gjort förbehåll beträffande dessa personer. Se närmare *Adler v. Dickson*, [1954] 2 Lloyd's Rep. 267.

163 I amerikansk rättspraxis har dessa Himalaya-klausuler i allmänhet ansetts verksamma under förutsättning att det ur klausulen klart framgår, att avsikten varit att omfatta ifrågavarande kategori av medhjälpare. Se t. ex. rättsfallen *Bernard Screen Printing v. Meyer Line*, 1971 AMC 1887, 1972 AMC 1919 och *Tessler Bros. (BC), Ltd., v. Italpacific Line and Matson Terminals, Inc.*, [1975] 1 Lloyd's Rep. 210. Se även översikterna av *Tetley*, 9 JMLC (1977) s. 117 ff., *Mankabady*, 5 JMLC (1973) s. 117 f. och *Moore* s. 8 ff. Den rättsliga situationen beträffande Himalaya-klausulernas verkningar framstår som något oklar i engelsk rätt. I England synes inte frågan om betydelsen av en uttrycklig hänvisning till bortfraktarens medhjälpare slutgiltigt ha prövats. Se *Mankabady*, 5 JMLC (1973) s. 114 ff., *Powles*, [1979] 3 LMCLQ s. 331 ff., *Moore* s. 10 ff., *Tetley*, 9 JMLC (1977) s. 120 ff. och *Davies & Palmer*, JBL 1979 s. 337 ff. Se även de intressanta uttalandena i avgörandena *Adler v. Dickson*, [1954] 2 Lloyd's Rep. 267 s. 269 ff., särskilt s. 272 (Denning, L.J.) och *Midland Silicones, Ltd. v. Scruttons Ltd.*, [1961] 2 Lloyd's Rep. 365 s. 373 ff. (Lord Reid). Beträffande den nordiska rätten kan konstateras, att en Himalaya-klausul som utsträcker ansvarsbe-

Även denna utvidgning av kretsen av de till begränsning berättigade synes motiverad. Skadorna i samband med fartygsdriften uppstår ju vanligtvis vid fullgörandet av principalens avtalsenliga åligganden. Några rationella argument för att medhjälpare skall påföras ett tyngre skadeståndsansvar än principalerna finns inte. Tvärtom synes det naturligt att de ansvarssubjekt, vilka omfattas av principalansvaret, har rätt till samma ansvarsbegränsning som principalerna. Härför talar flera omständigheter. En helt obetydlig vårdslöshet eller försummelse kan orsaka skador av stor omfattning. Humanitära, sociala och ekonomiska skäl talar för ett likställande av skadeorsakare och principal i förevarande avseende. Skadeorsakarens ekonomiska resurser är vanligen begränsade och han saknar ofta ansvarsförsäkring. En utsträckning av ansvarsbegränsningsrätten ligger även i linje med moderna strömningar inom skadeståndsrätten rörande nedsättning och jämkning av anställdas och anlitade medhjälpares skadeståndsansvar.[164] Dessa ersättningsprinciper har likväl samtidigt inneburit, att ansvarsbegränsningsreglernas betydelse har minskat.[165] Slutligen bör indemnifikationssynpunkten kraftigt betonas, något som man gjorde under revisionsarbetet. Globalbegränsningens ändamål och syfte skulle förfelas om de skadelidande framställer ersättningsyrkanden mot personalen eller medhjälparna och deras principaler sedan av moraliska skäl, affärshänsyn eller på grund av kontraktsförpliktelse ersätter skadan.[166]

Man kan med skäl ställa frågan varför det inte i konventionstexten införts en hänvisning till lotsarna. Lotsarna kan orsaka skador av betydande omfattning.[167] Redaren ansvarar inte i alla länder för tvångslotsens fel och försummelser.[168] Då i allmänhet

---

gränsningsrätten till anlitade medhjälpare ansetts som giltig. Se t. ex. rättsfallet ND 1970 s. 63 Göteborgs rådhusrätt). Jfr NJA 1949 s. 289 och ND 1949 s. 25 (Norges Høyesterett). Se från rättslitteraturen *Grönfors*, Om ansvaret s. 35, *idem*, SvJT 1958 s. 521 och *Sandströms* belysande artikel i JBL 1962 s. 340 ff., särskilt s. 347—349. Jfr *Selvig*, AfS 5 s. 164 f. Selvig och Sandström anför också, att de nordiska domstolarna eventuellt skulle tillämpa konossementskonventionens ansvarsbegränsningsregler i fråga om av bortfraktaren anlitade medhjälpare även utan uttryckliga konossementsklausuler. Med beaktande av både rättspolitiska överväganden, jfr framställningen nedan, och den ovan beskrivna moderna tendensen inom frakträtten till att utvidga ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsområde synes en sådan lösning motiverad. Ansvarskanaliseringsregeln i finska skadeståndslagen kap. 6 § 2 har likväl i viss mån minskat problematikens betydelse, jfr *Karell*, JFT 1976 s. 303.

164 I anledning av detta kan hänvisning göras till t. ex. sjölagen § 67 mom. 3, sjömanslagen § 64 mom. 3 och luftfartslagen § 53. Allmänna principer om ansvarsnedsättning och -jämkning ingår i skadeståndslagen. Se närmare framställningen nedan s. 199 ff. Vidare bör i detta sammanhang försäkringsavtalslagen (132/33) § 25, som inskränker försäkringsgivarens regressrätt, och L angående rätt för statsrådet att bevilja lättnader i och befrielse från erläggande av statsverket tillkommande avgifter och ersättningar (411/29) uppmärksammas.

165 Se närmare framställningen nedan s. 210 ff.

166 Se även *Williams*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 1. Jfr *Drion* s. 154 ff. som behandlar motsvarande problematik i lufträtten.

167 Se t. ex. från nordisk rättspraxis ND 1975 s. 243 (Mariehamns rådstuvurätt, jfr ND 1976 s. 54 (Åbo hovrätt)), som gällde grundstötning av tågfärja. I anledning av grundstötningen framställde fartygets ägare, svenska Statsjärnvägarna, ett skadeståndsyrkande om närmare 7 milj. SKr mot den finska statslotsen, som lotsade fartyget då olyckan inträffade.

168 Se framställningen nedan s. 218.

inte heller stat och kommun bär ansvar för lotsarnas handlande,[169] är följden den att lotsarna kan drabbas av ett strängt skadeståndsansvar.[170] Ovan angivna skäl och synpunkter talar även för att ansvarsbegränsningsrätten uttryckligen borde utsträckas till att omfatta alla former av lotsning. Rättsläget enligt 1976 års globalbegränsningskonvention kan leda till att lotsarna använder sig av indemnifikations- och ansvarsfriskrivningsklausuler med påföljd att redarna ådrar sig ett skadeståndsansvar utöver ansvarsgränserna.[170a]

I 1976 års begränsningskonvention har ansvarsbegränsningsrätten för transportpersonalens och anlitade medhjälpares del knutits till principalansvaret. Man kan ställa frågan om stadgandet omfattar en tillräckligt vidsträckt kategori av ansvarssubjekt eller om tillämpningsområdet för ansvarsbegränsningsreglerna borde ha utsträckts ytterligare? Med beaktande av att reglerna om principalansvarets innehåll och omfattning varierar i olika jurisdiktioner — särskilt vad beträffar anlitade medhjälpare i självständigare ställning — synes frågan befogad.

Redarna är tvungna att anlita olika medhjälpare, vilka i skadeståndsrättsligt hänseende intar en mer eller mindre självständig ställning. Omfattande skador kan t. ex. uppstå genom fel eller försummelse av anlitade stuvare, agenter eller av personer tillhörande hamnbetjäningen, vid bogserings- och läktringsverksamhet etc. Vidare kan anlitade varv och fartygsreparatörer ådra sig en vidsträckt skadeståndsskyldighet i sam-

---

169 Enligt finska skadeståndslagen ansvarar inte staten och kommunen för skada som förorsakats vid lotsning (kap. 3 § 7, jfr kap. 3 § 9 i den svenska skadeståndslagen av den 2 juni 1972). Detta utgör ett betydelsefullt undantag från regeln om arbetsgivarens (i föreliggande fall det offentligas) principalansvar. Principen om statens och kommunens ansvarsfrihet i dylika fall har dock en fast förankring i nordisk rättspraxis: ND 1963 s. 34 Norges Høyesterett (trålare sjönk efter grundstötning, som vållats av statslots), NJA 1937 s. 629 (av kronolots culpöst orsakad grundstötning med skada på fartyg som följd), NJA 1941 s. 32 (av hamnlots culpöst orsakad skada), NJA 1963 s. 21 (fartyg grundstötte till följd av att en av fartyget anlitad kronolots förväxlade rännan markerande bojarna). I fallet ND 1949 s. 525 har dock Hovrätten för Västra Sverige godtagit regeln om s. k. passiv identifikation (ett fartyg, som på grund av kronolotsens fel skadat kronans minfält, ansågs inte ansvarigt gentemot kronan). Norges Høyesterett har i ett senare rättsfall ND 1968 s. 279 (fartyg ankrade efter anvisning av ombordvarande statslots och skadade staten tillhörig egendom) inte tillämpat denna princip. Även i nordisk doktrin har åsikter om att stat och kommun inte bär ansvar för lotsen uttalats. Se t. ex. *Hellner*, SvJT 1960 s. 645, *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 173, *idem*, SvJT 1972 s. 273, *Tiberg*, Om ansvar s. 78 ff., *Selmer*, AfS 3 s. 541 ff., *Møller* s. 172, *Andersen* s. 230, *Rosenmeyer* s. 114 ff. och *Andersson*, JFT 1959 s. 110. Slutligen är det av intresse att notera, att före skadeståndslagens ikraftträdande var rättstillståndet i Finland såtillvida särpräglat, att finska staten svarade för skada, som förorsakats vid lotsning, till den del ersättningen inte kunde utfås av den ansvarige lotsen. Grunden för detta ansvar var L om statens ansvarighet för skada förorsakad av tjänsteman (142/27).

170 Uppmärksammas bör även, att sådana allmänna ansvarsnedsättnings- och jämkningsprinciper som den finska skadeståndslagen innehåller, inte ingår i alla länders lagstiftningar. Jfr dock för Sveriges del den svenska skadeståndslagen kap. 4 § 1 och beträffande den norska rätten § 21 i loven om losvesenet av den 9 april 1948 och § 2—3 i loven om skadeserstatning i visse forhold av 13 juni 1969. I vissa nationella lagar ingår likväl särskilda bestämmelser om begränsning av lotsens skadeståndsansvar. Bl. a. beträffande den engelska rätten kan hänvisas till det som ovan s. 89 anförts.

170a Se dock även art. 2.2 i 1976 års konvention.

band med eller som en följd av varvs- och reparationsarbeten.[171] Borde nämnda kategorier av medhjälpare ha givits en uttrycklig ansvarsbegränsningsrätt?

Onekligen talar de flesta synpunkter, vilka ovan framfördes beträffande den i art. 1.4 nämnda personkretsen, för en utsträckning av ansvarsbegränsningsrätten. Anlitandet av nämnda medhjälpare utgör ett led i den normala fartygsdriften. De tidigare omtalade s. k. indemnifikationssynpunkterna utgör vidare ett argument för ett jämställande i föreliggande avseende: redarnas ansvarsbegränsningsrätt kan kringgås genom olika "hold harmless"-arrangemang[172] eller så tvingas dessa stå bakom sina medhjälpare på grund av "business reasons". Slutligen bör även de försäkringsmässiga aspekterna beaktas. De skäl av försäkringsmässig natur, vilka talar för en begränsning av redarens och med denne jämställda personers skadeståndsansvar, borde rimligtvis med samma styrka tala för en begränsning av nämnda medhjälpares ansvarighet.

Det synes mig som om vissa vid fartygsdriften medagerande självständiga medhjälpare också borde ha tillförsäkrats ansvarsbegränsningsrätt. Gångbara lösningsalternativ kunde härvid ha varit att följa någotdera av de två förslag, som framkastades inom CMI i samband med konventionsförslagets utarbetande. Enligt dessa förslag, vilka bägge sedermera förkastades, skulle ansvarsbegränsningsrätt ha givits antingen åt "any person rendering service in direct connection with the operation of the ship" eller åt "any person rendering service in direct connection with the navigation, management, or the loading, stowing or discharging of the ship".[173] Personligen skulle jag föredra det förstnämnda alternativet emedan man härigenom skulle uppnå större överensstämmelse med konventionens ansvarsbegränsningsfält.[174] Denna formulering täcker enligt min bedömning agenter, stuveriföretag, hamnbetjäning, resande fartygsreparatörer etc. Huruvida varvsarbete även skulle omfattas synes dock tvivelaktigt.[175]

---

171 *Brunsvig* ger i AfS 13 s. 303 ff., 310 ff. en belysande översikt över varvets skadeståndsrättsliga ställning gentemot skadelidande tredje man. Jfr även ND 1956 s. 210 (Bergen byrett) och 1958 s. 562 (Gulating lagmannsrett).

172 *Sotiropoulos* s. 362 motsätter sig en utsträckning av ansvarsbegränsningsrätten till de självständiga medhjälparna. Han betonar, att redarna skall se till att de inte ådrar sig kontraktuella förpliktelser, vilka omintetgör ansvarsbegränsningsreglernas verkningar. I anledning av detta uttalande synes det mig som om Sotiropoulos i föreliggande fråga anlägger en något "akademisk" syn på problematiken.

173 *CMI*, Introductory Report 1974 s. 7.

174 Jfr framställningen nedan s. 145 ff.

175 Det är i detta sammanhang intressant att notera, att den engelska rätten i viss utsträckning ger varven ansvarsbegränsningsrätt. I section 2 av Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1900 (ändrad genom Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 1 (1)) stadgas begränsningsrätt för dock- och kanalägare samt hamnmyndigheterna. Begränsningen gäller ansvar för skador på fartyg och ombordbefintlig egendom, vilka uppstår i samband med dock-, kanal- och hamnverksamhet. Ansvarsbeloppet beräknas på grundval av dräktigheten av det största engelskregistrerade fartyget, vilket vid tidpunkten för skadans uppkomst eller under närmast föregående fem år besökt det område ifrågavarande dock- eller kanalägare förfogar över eller där hamnmyndigheten utövar kontroll. Se närmare om dessa ansvarsbegränsningsregler t. ex. *Holman* s. 499, *Marsden* s. 144 och *Temperley* s. 310 ff. Frågan om att utsträcka ansvarsbegränsningsrätten till varvsindustrin har även flyktigt berörts på de internationella sjörättskonferenserna. Under t. ex. International Law Associations Stockholmskon-

Borde ansvarsbegränsningsrätten ha utsträckts ytterligare? Grundas rätten till ansvarsbegränsning på principen om försäkringsbarhet synes ansvarssubjektens person vara irrelevant. Denna synpunkt leder oss in på en fråga, som redan berördes under arbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention. Är det skadeståndskravets art och inte den ansvariges person som skall vara avgörande för begränsningsrätten?[176] Då nämnda konvention reviderades fördes ingen allvarligare diskussion om att helt låta den omständigheten att kravet var begränsningsbart avgöra tillämpningsområdet för begränsningsreglerna. Däremot berördes frågan huruvida rätten till ansvarsbegränsning borde utsträckas så långt som till avlastare, lastintressent och övriga personer på lastägarsidan. Onekligen kan dessa ådra sig en omfattande skadeståndsskyldighet i samband med godstransporten.

> Skadeståndsansvar kan t. ex. uppstå vid anvisandet av lastningsplats eller i samband med lastningen respektive vid anvisandet av lossningsplats eller i samband med lossningen. Det transporterade godsets dåliga emballage, dess bristfälliga märkning och försummad upplysningsplikt kan vidare ådra nämnda personkategorier ansvarighet.
>
> Avlastarens, lastägarens och övriga lastintressenters skadeståndsskyldighet skall i allmänhet bedömas enligt skadeståndslagens stadganden och allmänna skadeståndsrättsliga principer.[177] Detta innebär, att dessa personer ådrar sig ansvarighet endast under förutsättning att culpa föreligger hos dem eller hos någon för vilkas vållande de bär principalansvar. Vidare kan skadeståndslagens jämkningsprinciper tillämpas.[178]
>
> Att beakta är slutligen, att i de fall avlastaren samtidigt är befraktare kan denne vanligen i denna egenskap åberopa ansvarsbegränsningsreglerna. Tvivelaktigt är dock om detta även gäller styckegodsbefraktning.[179]

Man ansåg dock inom CMI, att det inte var önskvärt att utsträcka rätten till ansvarsbegränsning till dessa ansvarssubjekt.[180]

Fastän nämnda försäkringsmässiga aspekter är beaktansvärda, talar dock flera omständigheter mot att generallt anknyta ansvarsbegränsningsrätten vid de begränsningsbara kraven. Enär ett sådant begränsningssystem otvivelaktigt innebär, att gruppen av de till ansvarsbegränsning berättigade blir synnerligen heterogen, skulle för det första

---

ferens år 1924 framlades ett förslag med detta innehåll. Konferensen fattade dock inte ståndpunkt i ärendet. Se *ILA*, Report of the Thirty-Third Conference s. 696 ff. Det är för tydlighetens skull skäl att påpeka, att i den mån varvet uppträder som en i globalbegränsningskonventionen nämnd begränsningsberättigad person, t. ex. som ägare till ett nybygge, äger varvet givetvis rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna.

176 Se framställningen ovan s. 72.

177 Att märka är, att den frakträttsliga lagstiftningen innehåller stadganden, vilka har betydelse med avseende på avlastarens skadeståndsansvar, se sjölagen § 92 och konossementslagen § 4 punkterna 2i, 3 och 6.

178 Se framställningen nedan s. 199 ff.

179 Se framställningen ovan s. 81. Observera den stränga ansvarsregeln i sjölagen § 97 mom. 2, som enbart gäller styckegodsbefraktning. Jfr konossementslagen § 4 punkt 6.

180 Förslaget om att på ovan refererat sätt utvidga de till begränsning berättigades krets framlades under de förberedande arbetena med CMI-utkastet. Tanken var, att för skadeståndsyrkanden mot nämnda ansvarssubjekt uppställa en separat begränsningsfond. Förslaget förkastades dock av CMI:s internationella underkommitté och lades inte fram på nytt, se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 5 f.

fondproblem uppstå. Skall alla krav sammanföras till en begränsningsfond eller vore det skäl att upprätta olika fonder? Hur skulle detta i så fall i praktiken genomföras? Vidare bör beaktas, att de landbaserade företagens kapacitet att bära försäkringsbördan är mera divergerande än redarnas, dvs. principen om försäkringsbarhet kan få väsentligt olika innebörd för olika ansvarssubjekt. Härtill kommer alla svårigheter av försäkringsteknisk art. Hur skall t. ex. det för premiesättningen relevanta ansvarsbeloppet fastställas? En utvidgning av kretsen av de till begränsning berättigade på ovannämnt sätt skulle möjligen också skapa konflikter med särregler om ersättningsskyldigheten, t. ex. skadeståndsrättsliga principer beträffande produktansvaret. Uppmärksammas bör även, att frågan om "hold harmless"-avtal får mindre betydelse ju längre bort vi avlägsnar oss från de specifikt sjörättsliga ansvarssubjekten; t. ex. mellan lastintressent och redare har synpunkten knappast någon relevans.[181] Med hänsyn till de skadelidande bör begränsningsreglernas tillämpningsområde inte utvidgas mera än globalbegränsningens ändamål och syfte kräver.

5.7.4. FÖRSÄKRINGSGIVARNA

I art. 1.6 i 1976 års globalbegränsningskonvention ges begränsningsrätt åt försäkringsgivare, som har meddelat ansvarsförsäkring avseende fordringar underkastade ansvarsbegränsning enligt konventionen. Försäkringsgivaren äger rätt att åberopa begränsningsreglerna i samma utsträckning som försäkringstagaren.[182] En bestämmelse med detta innehåll ingick redan i det av CMI utarbetade konventionsförslaget.[183] CMI motiverade regeln med att man ville undvika att konventionen kringgås. I amerikansk rättspraxis har man nämligen ansett, att endast redaren, och inte dennes försäkringsgivare, har rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna, när den skadelidande framställer ersättningsyrkanden mot försäkringsgivaren enligt "direct action"-lagstiftning.[184] Högsta domstolen i USA intog i avgörandet *Maryland Casualty Co. v. Cushing*[185] den ståndpunkten, att sådan lagstiftning[186] inte kränker den federala an-

181 Att märka är dock, att enär avlastaren ofta är säljarens agent är ett indemnifikationsavtal vid t. ex. cif-köp möjligt mellan avlastaren och befraktaren. Ställningen är annorlunda vid fob-köp där köparen uppträder som befraktare.

182 Ansvarsbegränsningsrätt för den försäkringsgivare, som tecknat ansvarsförsäkring, föreskrivs också i 1969 års oljeansvarighetskonvention, se art. V. 11, jfr även art. VII. 8.

183 Se art. 1.5 i konventionsförslaget, *CMI*, Introductory Report 1974 s. 9.

184 Som nedan s. 248 f. framgår, har detta lett till att i P & I-villkoren numera uttryckligen hänvisas till ansvarsbegränsningsreglerna. En belysande framställning av P & I-försäkringsgivarens ställning vid tillämpningen av amerikansk "direct action"-lagstiftning ger *Houdlett* i 3 JMLC (1972) s. 559 ff.

185 347 U.S. 409 (1954).

186 Detta rättsfall gällde "direct action"-lagstiftning i Louisiana som föreskrev, att "the injured person ... shall have a direct action against the insurer within the terms and limits of the policy" (La. Rev. Stat. § 22:655). Liknande lagstiftning finns i Puerto Rico, se *Torres VDA v. Interstate Fire and Casualty Co.*, 1968 AMC 367, jfr. *The Ocean Eagle*, 1974 AMC 1629, Rhode Island och South Dakota. I de två sistnämnda staterna har emellertid föreliggande fråga inte varit föremål för domstolsbehandling. Se 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 108 fotnot 33, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 385 och *Gilmore & Black* s. 912.

svarsbegränsningslagstiftningen så länge inte redarnas rättigheter kringgås (dvs. att ett belopp motsvarande redarens ansvarighet återstår av försäkringsbeloppet). Enligt CMI kränks redarens ansvarsbegränsningsrätt, ifall dennes försäkringsgivare inte kan åberopa begränsningsreglerna i samma utsträckning som redaren själv. CMI antog nämligen, att denna "excess liability" för ansvarsförsäkringsgivarna medför ökad premiebelastning för redarna.[187]

> Fallet *Maryland Casualty Co. v. Cushing* gällde en sammanstötning år 1950 mellan en bogserbåt och en brokonstruktion på Atchafalaya River i Louisiana. Som en följd av kollisionen välte bogserbåten och fem sjömän drunknade. Fartygsägaren och befraktaren anhöll att få begränsa sin ansvarighet till det bärgade fartygets värde, vilket uppskattades till $ 25.000. Härefter framställde de anhöriga till de fem drunknade sjömännen yrkanden mot fartygsägarens och befraktarens ansvarsförsäkringsgivare till ett sammanlagt belopp av $ 600.000.[188] I USA:s Supreme Court ansåg majoriteten med rösterna 5—4, att ansvarsbegränsningsförfarandet först skulle slutföras förrän frågan om försäkringsgivarnas ansvarighet kunde avgöras. Domslutet har tolkats på det sättet, att domstolen i princip ställt sig positiv till att ansvarsförsäkringsgivarna åläggs ett större ansvar än försäkringstagarens ansvarsbegränsningsbelopp förutsätter.[189]
>
> Principen i Maryland Casualty-fallet har sedermera följts i rättsfallet *Olympic Towing Corporation v. Nebel Towing Company, Inc.*[190] I detta avgörande intog Fifth Circuit den ståndpunkten, att "direct actions" mot försäkringstagarens ansvarsförsäkringsgivare var tillåtna under förutsättning att försäkringstagarens rätt till ett försäkringsbelopp som motsvarade begränsningsbeloppet har säkerställts.[191]

---

[187] *CMI*, Introductory Report 1974 s. 9. Se även *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 3. Det är i detta sammanhang intressant att notera, att i det tidigare omnämnda, se ovan s. 43, amerikanska lagförslaget om införande av principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention i nationell rätt ingick ett stadgande, som uttryckligen utsträckte ansvarsbegränsningsrätten till försäkringsgivarna (section 8 (b)). Se *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 384.

[188] De ifrågavarande ansvarsförsäkringarna hade tecknats till ett sammanlagt belopp av $ 180.000. Se närmare 68 *Harvard L. Rev.* (1954) s. 158 fotnot 422.

[189] Minoriteten under ledning av Justice Frankfurter motsatte sig detta med motiveringen, att ett sådant ställningstagande skulle kränka ansvarsbegränsningslagstiftningens syfte. Justice Frankfurter anförde bl. a. (347 U.S. 417): "Furthermore, insurers, unable to rely on the limitation of liability of their insured ... would in all likelihood reflect the increased costs in their premiums, thus passing on to the very class sought to be benefited by the federal legislation the short-circuiting effects of the State statute." Vidare hänvisade han till "The City of Norwich"-doktrinen, se ovan s. 30, enligt vilken erhållna försäkringsbelopp inte ingår i begränsningsfonden. Justice Black, företrädare för majoritetens ståndpunkt, svarade till detta (347 U.S. 435): "But Congress decided to help shipowners by reducing their obligations due to wrecks, not by reducing the prices they had to pay for carrying on their business either before or after a wreck. Construing the Act to protect shipowners from having to pay higher prices for oil or coal would be no less farfetched than construing it to keep down insurance premiums." Han poängterade även skillnaden mellan kaskoförsäkring (The City of Norwich) och ansvarsförsäkring. Se närmare 347 U.S. 427 ff. Kommentarer angående Maryland Casualty-fallet ingår bl. a. i *Gilmore & Black* s. 908 ff. och *Benedict* s. 5—37 ff. Se vidare *Vickery*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 920 ff., *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1388 f., 68 *Harvard L. Rev.* (1954) s. 157 ff. och *Kierrs* belysande artikel i 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 657 ff.

[190] 419 F. 2 d 230 (1969). Se även rättsfallet *The Tug Itco III*, 1965 AMC 818.

[191] Judge Gewin anförde bl. a. (419 F. 2 d 238): "There is no question that the Limitation Act was designed to assist the maritime industry and that it was in no way intended to benefit the

Man kan enligt min bedömning ifrågasätta hur ändamålsenligt och behövligt det i själva verket varit att ge försäkringsgivarna ansvarsbegränsningsrätt. Försäkringsgivarnas begränsningsrätt motiverades med rättsläget i USA och med den kostnadsstegring för redarna dessa "direct action"-krav eventuellt förorsakar. Detta argument innehåller många osäkra faktorer. För det första är det högst osäkert, huruvida USA tillträder 1976 års konvention och konventionens principer överhuvudtaget inarbetas i amerikansk rätt. Beaktas bör vidare, att de amerikanska domstolarna i ansvarsbegränsningsfrågor traditionellt följt lex fori-principen.[192] För det andra är tillgången till "direct action"-krav mot redarnas P & I-försäkringsgivare i USA begränsad. Endast några stater har lagstiftning som möjliggör sådana yrkanden. För det tredje har beträffande frågan om kostnadsökningen för redarna några konkreta siffror inte presterats.[193] Med beaktande av de begränsade möjligheter till "direct action"-krav de skadelidande har, måste en kostnadsstegring — om nu en sådan överhuvudtaget behöver inträffa — som helhet betraktad bli synnerligen ringa. För det fjärde bör även den omständigheten beaktas, att det inte är uteslutet, att de amerikanska domstolarna accepterar en uttrycklig hänvisning till globalbegränsningsreglerna (enligt tonnageregeln) som försäkringssumma i försäkringspolisen.[194] Det är nämligen att märka, att det amerikanska ansvarsbegränsningssystemet bygger på principen om begränsning av ansvarigheten till värdet av fartyg och frakt efter olyckan, vilket som tidigare framgått (s. 40) kan försätta en skadelidande i en betydligt sämre ställning än vid begränsning enligt tonnageregeln.[195]

Ifrågavarande utvidgning av tillämpningsområdet för ansvarsbegränsningsreglerna framstår som bättre motiverad i den mån principen om "direct action" vinner vidsträcktare internationell tillämpning. Detta dock under förutsättning att domstolarna inte godkänner hänvisningar till begränsningsreglerna i försäkringspoliserna.

För den finska rättens del innebär utformningen av försäkringsavtalslagen (132/33) § 95, att något behov att i lagstiftningen uttryckligen ge försäkringsgivarna ansvarsbegränsningsrätt inte föreligger. Något sådant behov förefinns inte heller i de övriga nordiska länderna.[196] Rättsläget är liknande i engelsk rätt.[197] Den tyska rätten synes överhuvudtaget inte ge den skadelidande någon rätt till "direct action"-krav mot sjöförsäkringsgivare.[198]

---

insurance industry. Thus it is patent that statutory limitation of liability is only available to a shipowner; the status of insurer is not covered by the public policy underlying the Limitation Act. We therefore hold that limitation of liability under the federal statute is a personal defense which cannot be availed of by an insurer under Louisiana law." Se även kommentaren i 1 *JMLC* (1970) s. 634 ff.

192 Se *Gilmore & Black* s. 939 ff. Se även *Siesby*, AfS 9 s. 203 ff.

193 Jfr framställningen nedan s. 250 ff. där frågan om försäkringskostnadernas betydelse i den rättspolitiska diskussionen om globalbegränsningen mera ingående behandlas.

194 Se framställningen nedan s. 248 f. Åtminstone synes en beloppsmässigt fastställd försäkringssumma vara godtagbar, jfr rättsfallet *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954).

195 Se *Selvig*, Marlus 35 § 4.6. s. 6.

196 Jfr t. ex. *Braekhus & Rein* s. 103 och *Selvig*, Marlus 35 § 4.6. s. 5.

197 Se Third Party (Rights against Insurers) Act, 1930 section 1.

198 Se *Ritter* s. 494, 1006.

§ 6 Förutsättningarna för globalbegränsning

6.1. ANSVARSBEGRÄNSNINGSFÄLTET ENLIGT SJÖLAGEN § 13 MOM. 1

6.1.1. INLEDANDE KOMMENTARER

Som tidigare anförts innebar utformningen av ansvarsbegränsningsfältet, dvs. bestämmelserna om de begränsningsbara fordringarna, i 1957 års globalbegränsningskonvention[1] en inskränkning i förhållande till motsvarande fält i 1924 års konvention. I den sistnämnda konventionen ingick uttryckliga stadganden om ansvarsbegränsning för skada, som härrörde av att ett avtal till följd av fel eller försummelse av nautisk art inte blivit behörigen fullgjort (sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 före lagändringen år 1964 (316/64)), för förpliktelse, som grundade sig på att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter (§ 13 mom. 1 punkt 4), för krav om bärgarlön (§ 13 mom. 1 punkt 6), för krav om bidrag till gäldande av gemensamt haveri (§ 13 mom. 1 punkt 7) och för förpliktelse som befälhavaren ådragit redaren i kraft av sin legala fullmakt (§ 13 mom. 1 punkt 8). Vid utformningen av gällande ansvarsbegränsningsfält (sjölagen § 13 mom. 1), som bygger på 1957 års begränsningskonvention, har dessa stadganden bortlämnats. Begränsningsfältet omfattar numera i huvudsak endast de centrala riskerna för sjöfarten.

I sjölagen § 13 mom. 1 (de övriga nordiska sjölagarna § 234 mom. 1) stadgas om ansvarsbegränsningsfältet. I det följande koncentreras framställningen till en närmare granskning av detta fält. Härvid möter man flera intressanta frågor såsom ansvarsbegränsningsfältets materiella innehåll, förhållandet mellan reglerna om redarens principalansvar och stadgandena om de begränsningsbara fordringarna och de lege ferendasynpunkter, framför allt utformningen av motsvarande fält i 1976 års globalbegränsningskonvention.

---

[1] Stadgandena om ansvarsbegränsningsfältet ingår i art. 1 (1—3).

6.1.2. SKADETYPEN

I sjölagen § 13 mom. 1 används uttrycken "skada å person" och "skada å egendom" för att beteckna de skadekategorier, vilka är underkastade ansvarsbegränsning. Dessa något inexakta och oklara formuleringar ger emellertid upphov till tvivel och osäkerhet beträffande de skadetyper lagrummet avser.

6.1.2.1. *Personskada*

I skadeståndsrätten har beteckningen personskada traditionellt ansetts omfatta fysiska skador på människokroppen. Sedermera har man utvidgat detta begrepp till att omfatta även skador av psykisk art, dvs. chocker, neuroser och andra psykiska sjukdomstillstånd.[2] Fråga uppstår nu huruvida uttrycket "skada å person" i ansvarsbegränsningsstadgandena skall förstås på samma sätt som nämnda skadeståndsrättsliga personskadebegrepp, dvs. omfatta skador såväl av fysisk som av psykisk art. Något klarläggande svar på denna fråga står att finna varken i sjölags-[3] eller konventionsförarbetena. I konventionstexten (art. 1 (2)) ingår det engelska uttrycket "loss of life and personal injury" samt den franska formuleringen "mort et de lésions corporelles". Den språkliga utformningen av det franska uttrycket synes närmast täcka endast fysiska skador, medan den engelska formuleringen eventuellt är vidsträcktare, dvs. kunde täcka även psykiska skador.[4]

Med hänsyn till globalbegränsningens syfte och med beaktande av att begränsningskonventionen endast reglerar frågan när uppkommet skadeståndsansvar kan begränsas, men inte frågan om ersättningsgilla skador, bör enligt min uppfattning konventionens — och därmed även de nordiska ansvarsbegränsningsstadgandenas — personskadebegrepp tolkas så att det även omfattar psykiska skador. En annan tolkning vore subtil och omotiverad samt skulle leda till besynnerliga konsekvenser. Ifall skadeståndsskyldighet föreligger, finns det således ingen anledning att anse, att ansvaret för psykisk skada är obegränsat — i motsats till vad fallet är vid fysisk skada.[5]

---

[2] Se närmare om begreppet personskada t. ex. *Saxén* s. 64 ff., *Hellner* s. 50, *Lech* s. 14, *Nordenson m. fl.* s. 60, *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 33, *Reg. prop.* 1973:187 s. 24 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1972: 5 s. 576.

[3] Ur *Kom.bet.* 1961:8 s. 10 framgår endast att "Med uttrycket 'skada å person' avses såväl dödsfall som kroppsskada". Se även *SOU* 1961:33 s. 21, *Innstilling* I 1961 s. 6 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 22.

[4] Den svenska sjölagskommittén anför, *SOU* 1961:33 s. 21, att "det må anmärkas att 'lésion corporelle' i artikel 17 i den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran motsvaras av 'bodily injury' ". Se även *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 april 1973 ANNEX I s. 50 som innehåller ett holländskt förslag om att avhjälpa nämnda oöverensstämmelse genom att utbyta "lésion corporelle" mot "toute atteinte à l'intégrité physique ou mentale".

[5] Se även uttalande av departementschefen i samband med införlivandet av globalbegränsningskonventionens principer med svensk rätt, *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 78. Jfr *Sotiropoulos* s. 261 fotnot 44 som under begränsningskonventionens personskadebegrepp även vill hänföra "Gesundheitsverletzung" enligt BGB § 823. Enligt *Larenz*, Schuldrecht s. 411 omfattar detta begrepp

6.1.2.2. *Egendomsskada*

Vid försöken att fastställa innebörden av uttrycket "skada å egendom" är svårigheterna betydligt större än vid utredningen av personskadebegreppet. Konventionstexten innehåller till denna del formuleringarna "loss of or damage to ... property" och "infringement of any rights" (art. 1 (1)(a) och (b)).

I skadeståndsrätten använder man begreppen sakskada samt allmän och ren förmögenhetsskada. Hur förhåller sig ansvarsbegränsningsstadgandena till dessa termer? Innefattar uttrycket "skada å egendom" alla nämnda skadekategorier eller bör uttrycket ges en snävare innebörd.

Inledningsvis är det skäl att säga några ord om sakskada samt allmän och ren förmögenhetsskada. Med sakskada förstås fysiska skador på fast och lös egendom. Även förlust av egendom samt tillfälligt hinder för innehavaren att nyttja egendomen är att anse som sakskada.[6] Begreppet allmän förmögenhetsskada använder jag i fortsättningen som beteckning för ekonomisk förlust, som uppstår som en följd av en person- eller sakskada.[7] Med begreppet ren förmögenhetsskada avser jag slutligen sådan ekonomisk förlust, som inte är en följdskada av en person- eller sakskada.[8]

När man skall utreda innebörden av uttrycket "skada å egendom" knyts intresset i första hand till lagförarbetena. I finska sjölagskommitténs betänkande anförs:[9] "I uttrycket 'egendom' inbegripes varje slag av fast och löst gods, inklusive bruksrättigheter. Även i fråga om följdansvar, där sådant uppkommer för redaren, t. ex. tidsspillan till följd av sammanstötning, äger ansvarsbegränsning rum."[10] Motsvarande svenska sjö-

---

även psykiska skador. I övrigt kan beträffande den tyska rättens inställning till frågan om personskadebegreppet enligt HGB § 486 konstateras, att man i litteraturen anfört, att "bei Körperverletzung kommen alle dem Verletzten und mittelbar Geschädigten zustehenden Ansprüche in Betracht", *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 24. Se även *Schaps & Abraham* s. 192 och *Freise* s. 52.

6 Se om sakskadebegreppet t. ex. *Saxén* s. 69, *Hellner* s. 51, *Nordenson m. fl.* s. 61, *Vinding Kruse* s. 415 ff., *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 33, *Reg. prop.* 1973:187 s. 24 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1972: 5 s. 578 ff.

7 Begreppet allmän förmögenhetsskada har stundom även använts i vidsträcktare bemärkelse, dvs. omfattande den s. k. rena förmögenhetsskadan, se *Hellner* s. 30 f. och *SOU* 1964:31 s. 45. Jfr *Saxén* s. 72. Enär jag likväl i framställningen behandlar senast nämnda skadekategori som en särskild egendomsskadetyp, använder jag begreppet allmän förmögenhetsskada i ovan angivna snävare bemärkelse.

8 Jfr skadeståndslagen kap. 5 § 1. Se även kap. 1 § 2 i svenska skadeståndslagen. Begreppsbestämningen beträffande denna skadetyp uppvisar i finsk rätt brokighet. *Saxén* s. 72 avser med ren förmögenhetsskada "en allmän förmögenhetsskada som inte är en ekonomisk följdskada av en person- eller sakskada". *Routamo & Hoppu* s. 197 talar om "taloudellinen vahinko, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. On tapana käyttää myös termiä varallisuusvahinko", och *Ylöstalo*, LM 1975 s. 238 om "vahinko, joka on vailla yhteyttä esine- tai henkilövahinkoon, eli ns. puhdas varallisuusvahinko". Nämnas kan, att man i dansk och norsk skadeståndsrätt inte synes uppställa en teoretisk distinktion allmän/ren förmögenhetsskada, se t. ex. *Vinding Kruse* s. 415 ff., *Jørgensen* s. 175 ff., *Andersen* s. 138 f., 416 och *Nygaard* s. 34.

9 *Kom.bet.* 1961:8 s. 10.

10 Se även *Innstilling* I 1961 s. 6 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 22.

lagskommittés uttalande är i sak väsentligen överensstämmande, men innehåller det viktiga förtydligandet, att det i konventionstexten ingående uttrycket "infringement of any rights" (intrång i rättighet) inte torde omfatta skada, som uppkommer genom redarens underlåtenhet att uppfylla avtal.[11] Vidare anför kommittén som exempel på intrång i rättighet, att ett fartyg skadar en kajanläggning och därigenom förhindrar annan än kajens ägare att utöva rätten att nyttja kajen för sitt fartyg.[12]

Dessa uttalanden bringar inte någon nämnvärd klarhet i det nu aktuella spörsmålet. Tydligt är endast, att materiell skada å fast eller lös egendom och minskning eller förlust av sådan egendom, dvs. sakskada i ovan definierad mening, omfattas av uttrycket "skada å egendom". Beaktar man de nyss anförda uttalandena och framförallt den omständigheten, att avsikten med 1957 års globalbegränsningskonvention även var att inskränka ansvarsbegränsningsfältet i 1924 års konvention — bl. a. skulle redaren inte längre kunna begränsa sin ansvarighet för kontraktsbrott till följd av nautiska fel eller för av befälhavaren ingångna förpliktelser[13] — synes starka skäl tala för att redaren inte skall kunna begränsa sin ansvarighet för ekonomisk skada, som uppkommer genom underlåtenhet att uppfylla avtal. Men i vilken utsträckning uttrycket "skada å egendom" omfattar allmän och ren förmögenhetsskada förefaller i ljuset av nämnda lagförarbeten att vara något oklart. De i förarbetena nämnda exemplen om ekonomisk ersättning för skada på grund av hinder för fartyg att utnyttja kaj och för tidsförlust vid fartygssammanstötning talar dock för att de nordiska lagstiftarna tänkt sig att allmän förmögenhetsskada åtminstone i viss utsträckning skall kunna begränsas.[14]

---

11 *SOU* 1961:33 s. 21.

12 *SOU* 1961:33 s. 21.

13 Se framställningen ovan s. 39, 105. Se även *Kom.bet.* 1961:8 s. 9, *Innstilling* I 1961 s. 5, *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 21, *Lund*, AfS 8 s. 302 och *Kleiven*, AfS 9 s. 634.

14 Nämnas kan, att *Vogt* i sin artikel om blockering av vattenvägar, AfS 9 s. 594 ff., på s. 609 uppmärksamgör läsaren på den snäva språkliga utformning skadebegreppet erhållit i det norska ansvarsbegränsningsfältet (korresponderande med de övriga nordiska ansvarsbegränsningsstadgandena). En utformning, som enligt Vogt eventuellt står i konflikt (utformningen synes närmast omfatta endast materiell skada) med konventionstexten och som säkert inte varit avsedd. Vogts iakttagelse förefaller att vara befogad. Frågan behandlades även i remissorganens uttalanden vid införlivandet av globalbegränsningskonventionens principer med svensk rätt. *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 76 innehåller följande anföranden: "I fråga om uttrycket 'skada å egendom' påpekar hovrätten för Västra Sverige, att enligt kommittén detta uttryck skall anses inbegripa även fall, som är hänförliga under kategorin allmän förmögenhetsskada. Med termen 'skada å egendom' avser man emellertid i svensk skadeståndsrättslig terminologi icke allmän förmögenhetsskada utan blott skada på sak. Sålunda talas i doktrinen genomgående om annan ekonomisk skada än skada på sak eller person, t. ex. allmän förmögenhetsskada. Hovrätten framhåller, att en avvikelse från denna hävdvunna terminologi kan förorsaka missförstånd och tvister. Denna fråga behandlas även av Sveriges advokatsamfund, som ifrågasätter riktigheten av kommitténs uttalande, att även indirekt ekonomisk skada, exempelvis genom tidsförlust i följd av sammanstötning, omfattas av uttrycket 'skada å egendom'. Advokatsamfundet förordar att fartygsägaren skall äga rätt att begränsa hela den ansvarighet som uppstått i de angivna fallen." Av intresse är även departementschefens yttrande (s. 79): "När det gäller frågan vad som är att hänföra till 'skada å egendom' må framhållas, att den engelska konventionstexten begagnar uttrycket 'damage to any other property or infringement of any rights'. Huruvida detta uttryck inbegriper vad vi brukar be-

Enär de nordiska lagförarbetena inte ger något klart och uttömmande svar på ovan uppställda fråga är det skäl att vända blickarna mot globalbegränsningskonventionen och dess förarbeten. Erbjuder måhända dessa någon ledning? Särskilt intresse knyts härvid till uttrycket "infringement of any rights". Hur skall detta uttryck tolkas? Någon klarhet beträffande den avsedda innebörden av "infringement of any rights" står inte att finna i konventionens förarbeten.[15]

Under CMI:s Madridkonferens år 1955 efterlyste flera delegationer en närmare definition av uttrycket "infringement of any rights". Något svar beträffande begreppets exakta innebörd gavs emellertid inte. Förfrågning framställdes av bl. a. de norska (Braekhus) och svenska (Pineus) delegationerna.[16]

> Av intresse är även de nationella sjörättsföreningarnas utlåtanden. Enligt flera utlåtanden borde föreliggande uttryck ges ett vidsträckt innehåll, dvs. omfatta både ersättning för sakskada och för allmän förmögenhetsskada. En del föreningar företrädde vidare den ståndpunkten, att även ersättning på grund av underlåtenhet att uppfylla avtal var att anse som "infringement of any rights".[17]

Frågan om tolkningen av begreppet "infringement of any rights" i 1957 års konvention berördes även under IMCO:s Londonkonferens år 1976. En del delegationer var av den åsikten, att sagda uttryck täckte allmän och ren förmögenhetsskada i såväl utomsom inomkontraktuella förhållanden, medan andra företrädde den ståndpunkten, att uttrycket bör ges ett mera begränsat innehåll.[18]

Beträffande ställningstaganden i rättslitteraturen kan konstateras, att frågan endast ytligt berörts i nordisk rätt. Selvig synes företräda den ståndpunkten, att uttrycket "skade på eiendom" bör tolkas så att det täcker såväl allmän som ren förmögenhetsskada. Han motiverar sin åsikt med att den språkliga utformningen av konventionens uttryck "infringement of any rights" omfattar "enhver kontraktsmessig eller legal rettighet, dvs. ethvert rettslig ansvar". Vidare hänvisar Selvig till rättsläget i utomnordisk

---

nämna allmän förmögenhetsskada eller indirekt ekonomisk skada synes oklart. Jag är dock närmast böjd för att antaga, att så är fallet. I avsaknad av full klarhet på denna punkt kunde emellertid, såsom advokatsamfundet anfört, ifrågasättas att anknyta lagtexten till konventionstexten. Den däri begagnade terminologin synes emellertid främmande för svenskt språkbruk och torde kunna ge anledning till missförstånd. Jag vill därför förorda, att det av sjölagskommittén föreslagna uttrycket, vilket överensstämmer med vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna, bibehålles i lagtexten."

15 De skandinaviska länderna föreslog för Brysselkonferensen år 1957, att ovannämnda uttryck skulle strykas ur konventionstexten enär det var oklart och svårtolkat, se *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 635 ff., (Document nº 8).

16 Se närmare *CMI*, Conférence de Madrid 1955, s. 471 f., 477.

17 Se t. ex. utlåtanden av de norska och belgiska föreningarna, *CMI*, Conférence de Madrid 1955, s. 149 f., 164 f.

18 Bland förstnämnda länder kan nämnas Frankrike och Sovjetunionen. Den norska delegationen påpekade däremot, att 1957 års globalbegränsningskonvention hade inskränkt ansvarsbegränsningsfältet i 1924 års konvention och att skadeersättning i anledning av underlåtenhet att uppfylla avtal följaktligen inte kunde begränsas. Se närmare om den förda diskussionen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 5, 3 November 1976 s. 8 ff. Jfr dock även norska uttalanden i *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 April 1973, ANNEX I s. 28 f.

rätt samt anför, att uttrycket bör tolkas på överensstämmande sätt i nordisk rätt.[19] Övriga nordiska uttalanden i denna sak hänvisar i allmänhet till de ovan berörda lagförarbetena.[20]

I utomnordisk rätt har frågan likväl i viss utsträckning kommenterats. Sotiropoulos[21] ger begreppet "infringement of any rights" ("Beeinträchtigung jeglicher Art von Rechten") ett vidsträckt innehåll: uttrycket täcker enligt honom både allmän och ren förmögenhetsskada. Som exempel nämner han skador, som uppstår på grund av försening, och skador, som orsakats genom blockering av vattenvägar. Likväl ställer sig denne författare tveksam till huruvida ekonomisk förlust, som uppstår på grund av utställande av konossement med oriktiga uppgifter omfattas av förhandenvarande uttryck, enär den erforderliga anknytningen till de typiska driftsskadorna saknas.

I likhet med Sotiropoulos tolkar Herber[22] och Schwörbel[23] begreppet "infringement of any rights" extensivt. Företrädare för en mera restriktiv inställning är däremot Helm.[24] Han synes förfäkta den ståndpunkten, att ersättningskrav i anledning av ren förmögenhetsskada inte omfattas av art. 1 (1)(b) i 1957 års konvention.

Såsom tidigare framgått, har globalbegränsningskonventionens principer inarbetats i tysk rätt genom lagändring av den 21 juni 1972. I anledning av den förestående lagändringen skrev Freise en de lege ferenda-kommentar och gav förhandenvarande uttryck ett vidsträckt innehåll.[25] Enligt honom täcker sagda uttryck både allmän och ren förmögenhetsskada. En förutsättning är dock, att ersättningsanspråket uppstått "beim technischen Schiffsbetrieb".[26] Freise anför vidare:[27]

> "Meist wird es sich dabei um Ansprüche aus Unfällen handeln. Auf Grund dieser Einschränkung haftet der Reeder unbeschränkt zum Beispiel für Ersatzansprüche wegen orderwidrig zu früher Abfahrt des vercharterten Schiffes oder für Schäden aus unrichtiger Konnossementsausstellung. — Ist der Ersatzanspruch aber bei der technischen Verwendung des Schiffes entstanden, dann kann der Reeder auch seine Haftung dafür beschränken, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen Personen-, Sach- oder reinen Vermögensschaden handelt, und auch unabhängig davon, ob der Anspruch auf Ersatz eines Vermögensschadens aus Vertrag (Verspätungsschaden) oder aus Schutzgesetzverletzung hergeleitet wird."

---

19 Se närmare *Selvig*, MarIus 35 s. 8. Jfr dock även *Selvigs* uttalande i TfR 1977 s. 429 där han anför, att krav på ersättning för allmän förmögenhetsskada normalt faller utanför ansvarsbegränsningsfältet.

20 Se t. ex. *Beckman* s. 36, *Afzelius* s. 209 f. och *Lund*, AfS 8 s. 302. Nämnas kan dock, att *Bredholt & Philip* s. 352 synes ansluta sig till Selvigs ovan refererade ståndpunkt.

21 *Sotiropoulos* s. 263 ff.

22 *Herber*, Hansa 1972 s. 796.

23 *Schwörbel* s. 81.

24 *Helm*, RabelsZ 24 (1959) s. 648 ff.

25 *Freise* anför s. 54: "Meines Erachtens ist eine extensive Auslegung des Begriffes zutreffend. Als 'Beeinträchtigung eines Rechts' ist nicht nur eine Verletzung absoluter Rechte anzusehen, sondern auch eine Verletzung vertraglicher Rechte und ein Verstoss gegen Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB."

26 Jfr *Sotiropoulos* ovan refererade ståndpunkt.

27 *Freise* s. 55.

Enligt den ändrade lydelsen HGB § 486 erhöll vid inarbetandet av principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention omfattar ansvarsbegränsningen numera uttryckligen "sonstigen Vermögensschadens". Stadgandet har i allmänhet tolkats så att det omfattar både allmän och ren förmögenhetsskada.[28]

I engelsk rätt, varifrån uttrycket "infringement of any rights" härstammar,[29] har likväl frågan om innebörden av begreppet inte närmare utretts.[30] Ett uttalande av den engelska delegationen (Miller) på CMI:s Rijekakonferens år 1959 tyder dock på att sagda uttryck eventuellt har ett vidsträckt innehåll även i engelsk rätt. Under diskussionerna om ansvarsbegränsning för nyttjare av atomdrivna fartyg motsatte sig nämligen denna delegation införandet av begreppet "infringement of any rights" i atomfartygskonventionen. Motiveringen var, att detta uttryck möjligen omfattade alla tänkbara skador och därmed var för vidsträckt.[31]

Sammanfattningsvis kan i anledning av ovan refererade uttalanden och ställningstaganden angående innebörden av uttrycket "infringement of any rights" konstateras,

---

[28] Se t. ex. *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 25, *Schaps & Abraham* s. 192 och *Herber*, Hansa 1972 s. 796. *Helm*, AfS 12 s. 315 anför dock, att ansvarsbegränsningen inte omfattar av befälhavaren ingångna kontraktsförpliktelser.

[29] Redan Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1900 stadgade (section 1): "... any loss or damage is caused to property or rights of any kind."

[30] Nämnas bör dock, att Lord Sorn i rättsfallet *The Urka,* [1953] 1 Lloyd's Rep. 478, tolkade den i Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1900 section 1 ingående formuleringen "... any loss or damage ... to property or rights of any kind" restriktivt när han ansåg, att en redare ansvarig för en fartygssammanstötning inte kunde begränsa sitt ansvar i fråga om sådana kostnader för avlägsnandet av vrak, vilka åsamkats det sjunkna fartygets redare. Han anförde bl. a. (s. 480): "In order to come within the words of the section, the pursuers' liability for this claim must be held to be a liability in respect of 'loss or damage to property or rights' etc. ... Nor can it be said to be in respect of any loss or damage to any right of theirs. When they incurred this expenditure they were neither rescuing their property nor vindicating their rights." och (s. 481) "... I find it unnecessary to say more than this, that the liability for the expense of removal is not a liability in respect of any damage to the Harbour Commissioners' property or rights, but is simply a liability arising through the exercise by them of their statutory powers. I shall give effect to this opinion by a finding that the claim for the cost of removal is not included in the limitation." Jfr rättsfallen *The Millie*, (1939) 64 Ll.L.Rep. 318 och *The Stonedale No. 1*, [1955] 2 Lloyd's Rep. 9. I rättsfallet *The Arabert (No. 2)*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 363, där sakförhållandet var liknande, intog dock Lord Merriman en annan ståndpunkt. Han anförde (s. 371) bl. a.: "The expenses of raising the Cyprian Coast (preparatory to repairing her) are admittedly recoverable against the Arabert as part of the damages, so is the cost of the repairs themselves. The Arabert's liability for these damages arises in tort because it was the Arabert's negligent navigation, alone, which caused the Cyprian Coast to sink, thereby causing damage to the defendants' 'property', and to their 'rights' to her services as a ship. This is the nature of the Cyprian Coast's claim, and it is the nature of this claim that matters." Se även rättsfallet *The Putbus*, [1969] 1 Lloyd's Rep. 253. Dessa i och för sig intressanta avgöranden belyser dock inte i nämnvärd grad den aktuella frågan. Så mycket framgår likväl, att allmän förmögenhetsskada (i den av mig använda inskränkta betydelsen) synes omfattas av ifrågavarande formulering.

[31] Se närmare *CMI*, Twenty-fourth plenary conference in Rijeka 1959, s. 33 ff. Jfr *Freise* s. 55, *Schwörbel* s. 80 och *Hagen & Sieveking*, MDR 1961 s. 275.

att formuleringen är svårtolkad. Det är svårt att skapa sig en bild av avsikten hos konventionens upphovsmän. Likväl har man senare i allmänhet givit uttrycket ett vidsträckt innehåll. Det har ansetts omfatta såväl allmän som ren förmögenhetsskada i ovan angivna bemärkelse. Skall man nu med det ovan anförda som bakgrund försöka ge en tolkningsrekommendation beträffande det i sjölagen § 13 mom. 1 ingående uttrycket "skada å egendom", är min uppfattning den, att lösningen bör följa följande riktlinjer.

Trots begreppets språkligt snäva utformning är det för det första klart, att "skada å egendom" täcker annat än uppkommande sakskador. För denna tolkning talar de nordiska lagförarbetena, globalbegränsningens ändamål och syfte samt de refererade uttalandena och kommentarerna. Samma skäl talar vidare för att allmän förmögenhetsskada, t. ex. ekonomiska följdskador i anledning av fartygskollisioner, omfattas av nämnda uttryck. En restriktiv tolkning i detta avseende skulle säkert inte överensstämma med avsikten och meningen hos konventionens upphovsmän.[32] Svårare blir frågans bedömning däremot beträffande de rena förmögenhetsskadorna, dvs. ekonomisk förlust, som uppstår utan samband med person- eller sakskada. Ett godtagande av en extensiv tolkning, enligt vilken "skada å egendom" omfattade även dessa skador, skulle innebära, att också skador, som uppkommer genom underlåtenhet att uppfylla avtal, vore begränsningsbara. Om man å andra sidan anser, att ren förmögenhetsskada faller utanför ansvarsbegränsningsfältet, skulle konsekvensen vara den, att t. ex. vissa blockeringsskador inte skulle underlyda begränsningsinstitutet. Båda dessa alternativ strider mot uttalanden i de nordiska lagförarbetena och avsikten hos konventionens upphovsmän. Hur skall denna konflikt lösas?

Min uppfattning är den, att man kommer till den ändamålsenligaste och med avsikten hos lagstiftare och konventionens upphovsmän bäst överensstämmande lösningen genom att låta uppdelningen kontraktuellt/utomkontraktuellt skadeståndsansvar vara avgörande, dvs. ren förmögenhetsskada skulle kunna begränsas i utomkontraktuella, men inte i kontraktuella förhållanden.[33] Detta skulle innebära, att redaren som huvudregel inte skulle kunna begränsa sin ansvarighet för underlåtenhet att uppfylla befraktnings-

---

32 Nämnas kan, att den tidigare utformningen av sjölagen § 13 mom. 1 punkt 2 ("för ersättning, som ... skall utgå för skada, tillfogad ... eller egendom till sjöss eller på land ..."), vilken byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention, i litteraturen tolkats så att den även omfattat ekonomisk följdskada, se t. ex. *Beckman*, ND 1946 s. 145 ff. med hänvisningar. Se även rättsfallet ND 1952 s. 164 (SøHa).

33 En annan sak är sedan, att de rena förmögenhetsskadorna, ifall skadeståndsansvarigheten bedöms enligt finsk rätt, endast undantagsvis är ersättningsgilla, jfr skadeståndslagen kap. 5 § 1. Se även *Saxén* s. 72 ff. Det är i anslutning till detta intressant att notera, att P & I-försäkringsvillkoren generellt inte täcker ren förmögenhetsskada se t. ex. *Innføring* s. 58. Den för redarna negativa konsekvensen härav minskas likväl genom särbestämmelserna om ansvarstäckning; bl. a. är det ovannämnda "blockeringsansvaret" specialreglerat i P & I-villkoren, se t. ex. *Assuranceforeningen Skulds lover* § 30. Jfr *Braekhus & Rein* s. 219 ff. Med hänsyn till globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund synes dock en allmän anpassning i P & I-täckningen i föreliggande avseende önskvärd.

och bogseringsavtal,[34] för genom befälhavaren ådragna avtalsförpliktelser, för konossementsansvaret etc.

Ett intressant spörsmål är frågan huruvida bortfraktarens utlämningsansvar (sjölagen §§ 156—159) är underkastat ansvarsbegränsning enligt sjölagen § 13 mom. 1. Ifall man godtar den i nordisk doktrin förfäktade uppfattningen, att oaktsam utlämning till olegitimerad mottagare vore att jämställa med "förlust" av godset i konossementslagens (§ 4) och sjölagens (§ 118) mening,[35] skulle detta ansvar enligt den av mig ovan föreslagna tolkningen omfattas av ansvarsbegränsningen. Beträffande uppsåtligt utlämnande av gods till olegitimerad mottagare kan konstateras, att man i nordisk rätt inte ansett ovannämnd förlust av godset föreligga i sådana fall.[36] I konsekvens med det jag anfört vore inte heller skadeståndsansvaret i dessa fall begränsningsbart.[37]

Jag är dock benägen att instämma med Hoppu och de skäl denne anför, när han uttalar, att skäl saknas att beträffande utlämningsansvaret särskilja mellan uppsåtligt och oaktsamt utlämnande av gods till olegitimerad mottagare, dvs. sådan skada bör i ingetdera fallet anses som förlust av godset i sjölagens och konossementslagens mening. En sådan åtskillnad är även obefogad beträffande globalbegränsningen.[38]

Eventuellt kunde dock ansvarsbegränsning i fråga om dröjsmålsskadorna tillåtas för den internationella rättsenhetens skull.

---

[34] Enligt amerikansk rätt kan redaren inte begränsa sin ansvarighet om den skadeståndskrävandes fordran härrör från ett av redaren personligt ingått kontrakt. Det var i avgörandet *Richardson v. Harmon*, 222 U.S. 96 (1911), USA:s Supreme Court för första gången uttalade sig om doktrinen: Redaren ansvarade obegränsat för "his contracts". Såsom "personal contracts" har ansetts certepartier, men inte konossement. I rättsfallet *Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd*, 287 U.S. 420 (1932), anförde Justice Brandeis bl. a. (s. 429): "the rule ... has been applied by this court only to private charter parties executed by the owner". Se även *The American Tobacco Company v. Goulandris*, 1959 AMC 1462 och *Nat Sutton—Bloomfield*, 1933 AMC 338. Vad sedan ankommer det närmare innehållet av denna doktrin kan konstateras, att denna fråga är tämligen oklar. Jfr *Lund*, AfS 8 s. 386 ff. I rättspraxis synes man ha intagit en något restriktiv inställning till avböjandet av begränsningsrätt på grund av "personal contract". För att redaren skall förlora sin begränsningsrätt fordras utöver hans underskrift på avtalet även "breach of warranty of seaworthiness or of a promise of indemnity". Se *The Cullen No. 32*, 1933 AMC 1584, jfr även *The Soerstad*, 257 F. 130 (1919) och *Shamrock Towing Co., Inc., v. Fichter Steel Corporation*, 155 F. 2d 69 (1946). Se allmänt om personal contract-doktrinen t. ex. *Gilmore & Black* s. 898 ff., *Robinson* s. 909 ff., *Benedict* s. 4—8 ff., *Castles*, 62 Yale L.J. (1953) s. 1031 ff., *Crowe*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1090 ff., *Volk & Cobbs*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 964, *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 972 ff., 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 257, 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1694 och 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 629 f.

[35] Se t. ex. *Braekhus*, AfS 2 s. 147 fotnot 5 och *Beckman* s. 135. Jfr *Selvig*, AfS 5 s. 83. Se dock av avvikande åsikt *Hoppu* s. 61 ff.

[36] Se *Selvig*, AfS 5 s. 83 och *Hoppu* s. 59. Jfr *Braekhus*, AfS 2 s. 144 ff. Beckman synes dock anse, att även uppsåtligt utlämnande av godset utgör "förlust" i ovan berörd mening, se *Beckman* s. 135.

[37] Braekhus hänvisar till ansvarsbegränsningsfältets tidigare utformning (sjøfartsloven § 254 nr 1, jfr sjölagen § 13 mom. 1 punkt 1 som talade om "skada ... å last"). Enligt honom, se *Braekhus*, AfS 2 s. 149 ff., pekade den använda formuleringen på att ansvarsbegränsningen endast gällde "det egentlige transportansvar", inte utlämningsansvaret. Jfr *Jantzen* s. 37. Se även från nordisk rättspraxis ND 1957 s. 91 (Nordhordland Sorenskriverkontor) särskilt s. 101.

[38] Jfr *Braekhus*, AfS 2 s. 156 ff.

Denna tolkning är väl förenlig med den i 1976 års globalbegränsningskonvention förverkligade lösningen. Art. 2.1 (a) i nämnda konvention omfattar nämligen både sak- och allmän förmögenhetsskada (i ovan angiven bemärkelse, dvs. som ekonomisk följdskada) i såväl inom- som utomkontraktuella förhållanden, medan art. 2.1 (c) täcker ren förmögenhetsskada i utomkontraktuella förhållanden.[39] Att man velat utesluta ren förmögenhetsskada i kontraktuella förhållanden från ansvarsbegränsningen framhävs ytterligare av den omständigheten, att man i begränsningsfältet infört ett stadgande om begränsning av dröjsmålsansvar vid befordran av last, passagerare och deras resgods (art. 2.1 (b)).

> Denna bestämmelse, vilken motiverades dels med att dröjsmålsansvar i viss utsträckning redan gäller i flera länder enligt tvingande lagstiftning[40] eller rättspraxis, dels med att det i UNCTAD/UNCITRALs regi utarbetade utkastet till ny konvention rörande godsbefordran till sjöss (numera den i Hamburg år 1978 antagna konventionen rörande godsbefordran till sjöss) innehåller särskilda stadganden om ansvar för dröjsmålsskador. Man anförde, att skaderegleringen skulle försvåras ifall dessa skador i globalbegränsningshänseende erhöll en särställning. CMI:s ursprungliga utkast innehöll möjlighet att begränsa dröjsmålsansvaret endast i fråga om konossementstransporter.[41] Sedermera utsträcktes denna rätt till övriga gods- och passagerartransporter.[42]

Förhandenvarande lagrum ger också anledning till följande frågeställning. Enligt konventionstexten ingår uttrycket "infringement of any rights" i art. 1 (1)(b). I art. 1 (1)(a), som motsvaras av sjölagen § 13 mom. 1 punkt 1, talas endast om "...loss of, or damage to, any property..." Detta aktualiserar frågan huruvida någon saklig skillnad i föreliggande avseende existerar mellan punkt 1 och det övriga ansvarsbegränsningsfältet i § 13 mom. 1.

I de nordiska sjölagsförarbetena har en eventuell materiell divergens härvidlag inte påtalats. Som ovan framgått, talas i dessa endast helt allmänt om "skada å egendom" beträffande hela ansvarsbegränsningsfältet.

Klart är för det första, att i de fall ombordvarande egendom skadas under sådana omständigheter, att sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 2—3 blir tillämpliga, förlorar frågan sin praktiska betydelse. I dessa fall omfattar ansvarsbegränsningen såväl sak- som allmän och ren förmögenhetsskada under ovan angivna förutsättningar.[43] Skäl för

---

39 Att avsikten varit att skada som uppkommer genom underlåtenhet att uppfylla avtal inte skall kunna begränsas framgår ur konventionens förarbeten, se t. ex. *CMI*, Introductory Report 1974 s. 11, *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974, s. 5 och LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 4 ff. Nämnas kan, att röster även höjdes för att alla kontraktuella skadeståndskrav skulle omfattas av globalbegränsningen. Se t. ex. *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, s. 5 och LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 5, 3 November 1976 s. 2.

40 Se t. ex. sjölagen §§ 118, 168, 168 a, 178, 179, 188 a och 188 b.

41 Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 10 ff.

42 Se *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, s. 5. Utsträckningen av ansvarsbegränsningsrätten till att omfatta dröjsmålsskador vid transport av passagerare och deras resgods tillkom på Norges initiativ, se *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 s. 5. Se även diskussionen under Londonkonferensen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 4, 3 November 1976 s. 11 ff.

43 Se även *Freise* s. 54 och *Sotiropoulos* s. 264 fotnot 53.

någon divergerande tolkning beträffande skadebegreppet i fråga om de sällsynta egendomsskadefall, vilka inte även täcks av punkterna 2—3, kan jag varken utläsa ur globalbegränsningskonventionens förarbeten eller anförda kommentarer. Förutom att en distinktion i detta avseende vore subtil och omotiverad, ger inte heller globalbegränsningens syfte anledning till en sådan uppspjälkning. Som konklusion kan således fastslås, att inga skäl föreligger att tolka uttrycket "skada å egendom" annorlunda i fråga om sjölagen § 13 mom. 1 punkt 1 än beträffande det övriga ansvarsbegränsningsfältet.

6.1.3. SKADANS ANKNYTNING TILL FARTYGSDRIFTEN

För att rätten till ansvarsbegränsning skall föreligga krävs det en anknytning mellan skadan och fartygets drift. De centrala stadgandena beträffande de i ansvarsbegränsningsfältet i detta avseende uppställda konnexitetskraven ingår i sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—3. Dessa lagrum uppställer krav om anknytning mellan a) skadeobjektet och fartyget, b) skadeorsakaren och fartyget och c) skadeorsaken och fartygsdriftens centrala funktioner.

> Ifrågavarande lagrum har följande utformning: "Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:
>
> 1. ersättning för skada å person, som befinner sig å fartyget för att medfölja detta, så ock för skada å egendom ombord;
> 2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon, som befinner sig å fartyget;
> 3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan uppstått i samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget eller vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;
>
> ..."

Dessutom föreskrivs i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 4 uttryckligen, att ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg är begränsningsbar. Slutligen ger punkt 5 av lagrummet begränsningsrätt i fråga om ersättning på grund av lagbestämd förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom befintlig ombord.

6.1.3.1. *Skadeobjektets anknytning till fartyget*

6.1.3.1.1. Skadeobjekt befintliga ombord på fartyget

Sjölagen anknyter i § 13 mom. 1 punkt 1 ansvarsbegränsningsrätten i fråga om person- och egendomsskada till att skadeobjektet faktiskt finns ombord på fartyget. Av intresse blir härvid uttrycken "person, som befinner sig å fartyget" och "egendom ombord". Vad innebär dessa formuleringar i faktiskt avseende? Skall skadeobjektet ha befunnit sig innanför fartygets reling eller räcker det med att den skadade personen eller egendomen t. ex. befunnit sig på landgången eller annan inkörsramp till fartyget?

Varken förarbetena till sjölagen eller motsvarande nordiska stadganden ger någon

vägledning i denna fråga. Inte heller är de officiella texterna i 1957 års globalbegränsningskonvention till någon hjälp.[44]

Det enda jag i konventionens förarbeten lyckats finna beträffande föreliggande fråga är, att engelsmannen Miller på Madridkonferensen år 1955 anförde, att en passagerare, som befinner sig på landgången, ännu inte kan anses befinna sig ombord på fartyget.[45] Trots att konventionen utformades i nära anslutning till engelsk begränsningslagstiftning[46] är min uppfattning den, att man inte bör fästa för stor vikt vid Millers förtydligande. På grund av sambandet med den engelska rätten synes mig Millers uttalande närmast representera den engelska rättens inställning till denna fråga. Något internationellt ställningstagande till detta spörsmål kan man inte utläsa ur förarbetena. Man kan dessutom ifrågasätta huruvida Millers uttalande är representativt beträffande den engelska rättens ståndpunkt i fråga om tolkningen av "ombordrekvisitet". Jag har nämligen inte lyckats finna ett enda engelskt rättsfall beträffande denna fråga från tiden före Madridkonferensen. Däremot har denna problematik berörts i ett rättsfall från år 1958.

I rättsfallet, *Moore v. Metcalf Motor Coasters, Ltd.*,[47] dryftade Mr. Justice Ashworth (Queen's Bench Division) frågan huruvida en person, som fallit ned från landgången som ledde till fartyget, skulle anses omfattas av uttrycket "person being carried in the ship", som överensstämmer med konventionens engelska originaltext. Sitt positiva ställningstagande motiverade han på följande sätt:[48]

> "... and, as near as circumstances could ever provide, he had been in the ship although not physically on board. Moreover, in this case the defective tackle by reason of which he met his death was part of the ship's tackle, and was not, for example, a gangway provided by the harbour authorities, and it would to my mind be unrealistic to say that the defendants would have the protection of the section if some damage occurred while he was mounting the top step of the gangway to go down to the shore and they could limit their liability, whereas if he took two steps down the gangway he would no longer be 'carried in the ship' and they would fail."

Ashworth synes således ha fäst vikt vid att landgången var "part of the ship's tackle".

Något senare engelskt avgörande står inte att finna. Fråga uppstår därför vilken betydelse man i tolkningsavseende bör fästa vid detta enstaka underrättsavgörande. Trots att globalbegränsningskonventionen till denna del utformats med den formellt överensstämmande engelska rätten som förebild, föreligger inte internationell enighet om att rättsfallet skall läggas till grund för tolkningen.[49] Däremot kan man ställa

---

44 Den engelska texten innehåller uttrycken "person being carried in the ship" och "property on board the ship" medan den franska texten använder bestämningarna "personne se trouvant à bord transportée" och "biens se trouvant à bord du navire" (art. 1 (1)(a)).

45 *CMI*, Conférence de Madrid 1955, s. 504.

46 Redan Merchant Shipping Act, 1894 innehöll stadganden formellt överensstämmande med ifrågavarande anknytning skadeobjektet—fartyget, se section 503 (1)(a)(b).

47 [1958] 2 Lloyd's Rep. 179.

48 [1958] 2 Lloyd's Rep. s. 189.

49 Jfr avsnittet om tolkning av konventionsstyrd lag ovan s. 67 ff.

frågan huruvida en materiellt överensstämmande lösning vore motiverad även för den finska och övriga nordiska rättens del. Några andra rättsfall — varken nationella eller internationella — vilka behandlat föreliggande problemställning har jag inte funnit.

För ett utsträckande av "ombordrekvisitet" utöver den faktiska inramning fartygets relingar utgör talar flera omständigheter. Att i ansvarsbegränsningshänseende göra skillnad mellan å ena sidan den situationen, att den skadade personen vid skadetillfället stått i beredskap att lämna fartyget och därvid hunnit sätta foten på landgångens översta del, och å andra sidan det fallet, att den skadelidande vid olyckans inträffande helt befunnit sig på landgången, synes subtilt och illa motiverat. En sådan lösning synes även strida mot globalbegränsningens syfte att utgöra skydd för rederinäringen mot skaderisker anknutna till fartygsdriften. Beaktansvärd i detta sammanhang är slutligen den omständigheten, att fartyg, dess beståndsdelar och tillbehör t. ex. vid stiftandet av säkerhetsrätter juridiskt betraktats som en helhet.[50]

Vid försöken att bestämma det faktiska innehållet av föreliggande begränsningsrekvisit knyts intresset följaktligen till fartygets delar och tillbehör. Frågan om fartygets beståndsdelar utgör inte något särskilt problem i detta sammanhang, enär man traditionellt uppfattat en beståndsdel som fast sammansatt med huvudföremålet. En person eller ett föremål, som befinner sig på eller i en beståndsdel till ett fartyg, måste ostridigt anses vara ombord i föreliggande lagrums mening. I fråga om fartygstillbehör kan emellertid tvivel i detta avseende uppstå. Sjölagstiftningen innehåller inte någon närmare definition av detta begrepp.

I finsk och nordisk doktrin har man i allmänhet ansett, att begreppet tillbehör i princip omfattar all utrustning avsedd för fartygets stadigvarande bruk.[51] Som fartygstillbehör, som här har relevans, kan nämnas landgångar, målningsvaggor, vissa slag av lasthanteringsanordningar och läktare, vilka inte i sig själv anses som fartyg, fångstanordningar, bärgningsredskap etc. Givet är, att föremålens egenskap av tillbehör är beroende av ifrågavarande typ av fartyg.

Man kan således ställa frågan huruvida föreliggande begränsningsrekvisit är uppfyllt när en person eller egendom befinner sig på landgången eller annat dylikt far-

---

[50] Se beträffande fartygsinteckning L om fartygsregister (211/27) § 30 och angående sjöpanträtt sjölagen § 212. Denna princip framgick klarare ur den utformning sjölagen § 213 hade före sjölagsändringen år 1975 (646/75). Det i nämnda lagrum ingående uttryckliga omnämnandet av fartygets tillbehör har utgått. Någon saklig ändring i föreliggande hänseende har dock inte avsetts, se *Reg. prop.* 1974:116 s. 6. Jfr för den svenska rättens del *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:42 s. 106 och *Hagbergh* s. 99. Både enligt engelsk, se t. ex. *Marsden* s. 67 och *Roscoe* s. 104 f., och tysk rätt, se t. ex. *Schaps & Abraham* s. 1520 ff., omfattar sjöpanträtten fartyget, dess beståndsdelar och tillbehör. Nämnas kan, att fartyget och dess tillbehör betraktades såsom en helhet även vid tillämpningen av den i äldre engelsk rätt ingående fartygsvärderegeln, se t. ex. rättsfallen *The Dundee*, (1823) 1 Hagg. 109 och *Gale v. Laurie*, (1826) 5 B & C 156. Se även för den amerikanska rättens del *Gilmore & Black* s. 913.

[51] Se om tillbehörsbegreppet t. ex. *Staffans* s. 66, *Beckman* s. 20, *Knoph* s. 29 ff., *Klaestad* s. 157, *Braekhus*, Marius 3 s. 21 ff., *Rygh* s. 42 ff., *Møller* s. 369, *Harbek*, TfR 1954 s. 202 ff., *Rosenmeyer* s. 17 f. och *Sandström* s. 36 ff. Vid bestämningen av begreppet tillbehör i sjöfartsförhållanden har man i huvudsak följt fastighetsrättsliga principer, se *SOU* 1970:74 s. 77 ff., *Tiberg* s. 63 och *Sandström* s. 38.

tygstillbehör? Enligt min uppfattning erbjuder tillbehörsbegreppet ett hjälpmedel vid fastställandet av ombordrekvisitets innehåll. Personer och egendom, vilka befinner sig i eller på fartygstillbehören, borde anses som befintliga ombord.[52] För en sådan lösning talar såväl ändamålsenlighetssynpunkter som globalbegränsningens syfte.

Enligt tillbehörsbegreppets karaktär medföljer tillbehören regelmässigt fartyget. Ibland förekommer det emellertid, att redarna, t. ex. vid reguljär färjetrafik, av bekvämlighets- och ändamålsenlighetsskäl kvarlämnar landgångar i hamnarna för att användas vid fartygens anlöpning. Ifall landgången eller annan dylik anordning är jämförbar med sådan, som erfarenhetsmässigt med beaktande av olika fartygstyper medföljer fartyget, bör skadeobjekt, som befinner sig på denna, anses såsom varande ombord på fartyget. Måhända omfattas dock inte nämnda föremål av tillbehörsbegreppet.[53] Utanför detta begrepp i rättslig mening är det även såtillvida skäl att gå, att äganderätten till föremålen inte i förevarande avseende kan anses ha relevans. Även lånade eller förhyrda föremål uppfyller ovan uppställda rekvisit. Den förutsättningen bör dock uppställas, att för att rekvisitet om skadeobjektets befintlighet ombord skall vara uppfyllt, bör ovannämnda föremål vara fysiskt anknutna till fartyget vid skadans inträffande, landgången skall t. ex. vara hopkopplad med fartyget.[54]

Ovan har i korthet berörts innebörden av den i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 1 ingående förutsättningen för ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning. Det är således den skadade personens eller egendomens faktiska befintlighet ombord på fartyget, som är avgörande för lagrummets tillämpning. Uppkommet skadeståndsansvar kan begränsas oberoende av vem och hur skadan orsakats.[55] Inte heller förutsätter lagrum-

---

52 *Sotiropoulos* s. 261 förfäktar den ståndpunkten, att personer, vilka befinner sig på fartygets landgång, och gods som inte överskridit fartygets reling inte är att anse som befintliga ombord på fartyget. Av samma åsikt är även *Staffans* s. 188 och *Freise* s. 60. Sistnämnda författare synes fästa vikt vid engelsmannen Millers ovan refererade uttalande på Madridkonferensen år 1955. Jag hänvisar i anledning av detta till det tidigare framförda. Bland uttalade åsikter, vilka synes ligga i linje med den av mig ovan förfäktade ståndpunkten, kan nämnas *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 28 och *Schwörbel* s. 53 ff. Sotiropoulos synes inte fästa vikt vid ovan refererade tolkning av begreppet "being carried in the ship" i avgörandet *Moore v. Metcalf Motor Coasters, Ltd.* Han hänvisar särskilt till den franska konventionstexten och anför, att den engelska tolkningen är oförenlig med denna, se närmare *Sotiropoulos* s. 261 fotnot 43. Jag är inte övertygad om att den franska textens språkliga utformning (se trouvant à bord pour être transportée) ger upphov till någon konflikt i detta avseende. Därtill är även denna text alltför allmänt avfattad. Dessutom bör man beakta, att den engelska texten till denna del utgör konventionens originaltext, medan den franska versionen är en översättning. Se *SOU* 1961:33 s. 22.

53 Jfr *SOU* 1970:74 s. 78, *Braekhus*, Marius 3 s. 22 och *Sandström* s. 42.

54 Jfr *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 28 som beträffande HGB § 486 Abs. (2) anför: "Zweifelhaft ist, ob der Fahrgast sich bereits an Bord befindet, wenn er die Gangway betreten hat. Das wird nur dann zu bejahen sein, wenn die Gangway schiffseitig gestellt ist." Nämnas kan i anslutning till det ovan framförda, att intressanta spörsmål angående ansvarsbeloppens uträkning kan uppstå i situationer, när ett fartyg betraktas som tillbehör till ett huvudfartyg, dvs. skall ansvarsbeloppet beräknas enligt det mindre fartygets, huvudfartygets eller eventuellt fartygens sammanlagda tonnagebelopp. Se om denna fråga *Braekhus*, ND 1949 s. 650. Jfr även framställningen nedan s. 221 fotnot 95.

55 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 10, *SOU* 1961:33 s. 22 och *Innstilling* I 1961 s. 6.

mets tillämpning att fartyget befinner sig i rörelse.[56] Beträffande egendomsskadorna bör ännu tilläggas, att ansvarsbegränsning kan ske oberoende av om redaren haft kännedom om egendomens befintlighet ombord på fartyget. I praktiken kan lagrummet bli tillämpligt främst i fråga om passagerarnas bagage,[57] de ombordanställdas personliga ägodelar och last, som mottagits till befordran.[58]

6.1.3.1.2. Tilläggsrekvisitet "för att medfölja fartyget"

För personskadornas del har uppställts ett tilläggsrekvisit för att ansvarsbegränsning enligt föreliggande lagrum skall kunna äga rum. Utöver den faktiska befintligheten ombord krävs, att den skadade personen skall ha befunnit sig ombord på fartyget "för att medfölja detta". Vad innebär detta tilläggsrekvisit? Frågan berörs varken i konventions- eller i de nordiska lagförarbetena. Undantag utgör endast de svenska lagförarbetena där man hänvisar till nedan berörda engelska rättsfall i fråga om tolkningen av uttrycket "för att medfölja detta".[59]

I det tidigare berörda rättsfallet *Moore v. Metcalf Motor Coasters, Ltd*[60] tog Mr. Justice Ashworth ställning till detta rekvisit. Han tolkade det i engelsk rätt ingående uttrycket "being carried in the ship"[61] på följande sätt:

> "... I further take the view that the expression 'carried in the ship' has a wider significance than that involved in the words 'on board the ship'. In my judgment, the words 'carried in the ship' introduce the concept of status; carried, that is to say, in some contractual form or by reason of some contractual arrangement; carried as a member of the crew, carried as a passenger, and that a person, being 'carried in the ship' is a person whose name will either appear in the ship's articles or in a list of passengers ..."[62]

Enligt denna tolkning krävs således för lagrummets tillämpning att någon form av medgivande från fartygets sida föreligger angående medföljandet.[63]

---

56 Jfr *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 28, *Freise* s. 61, *Sotiropoulos* s. 261 och *Schwörbel* s. 57 fotnot 1.

57 Jfr det engelska rättsfallet *The Stella*, (1900) P. 161.

58 Angående ansvarsbegränsning för lastskadornas del se även konossementslagen § 4 punkt 5 och sjölagen § 120. Se också framställningen nedan s. 261 ff.

59 Se *SOU* 1961:33 s. 22. Se även *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 214 fotnot 12. Nämnas kan, att *Bredholt & Philip* s. 352 inte synes uppställa nämnda tilläggsrekvisit för personskadornas del.

60 [1958] 2 Lloyd's Rep. 179.

61 Den franska konventionstexten, som till denna del utgör en översättning av den engelska originaltexten, använder uttrycket "se trouvant à bord pour être transportée". Detta uttryck har möjligen en mera inskränkt syftning än det engelska "being carried in the ship". Se *SOU* 1961:33 s. 22 och *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 214 fotnot 12.

62 [1958] 2 Lloyd's Rep. s. 189.

63 Nämnas kan, att den engelska delegationen framlade under Madridkonferensen år 1955 ett förslag om att art. 1 (a) i globalbegränsningskonventionen skulle utformas på följande sätt: "Loss of life or personal injury to any person or loss of or damage to any property whatsoever on board the ship." Se *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports, V/SL/1745/BET/21. Detta förenklingsförslag erhöll dock inte tillräckligt stöd.

Med beaktande av globalbegränsningens syfte och strävandena till internationell rättsenhet synes nämnda rekvisit utgöra ett användbart gränsdragningskriterium. Förutsättningen för ansvarsbegränsning enligt förhandenvarande lagrum skulle således vara, att någon form av medgivande till medföljandet föreligger från fartygets sida. Detta kan vara uttryckligt eller konkludent. Medgivandet torde även kunna ges så att redaren t.ex. beviljar sin besättning ett stadigvarande tillstånd att då och då medtaga någon familjemedlem på resan. Denna familjemedlem underlyder då lagrummet. Betydelsen av den ombordvarande personens beslut att följa med fartyget förtjänar även att uppmärksammas. Om en besökande familjemedlem eller annan person efter erhållet tillstånd från fartygets sida uppehållit sig en tid ombord innan han fattar beslut om medföljandet, bör tidpunkten för lagrummets tillämpning räknas från beslutsfattandet. Klart är, att bevisningssvårigheter i denna situation kan uppstå.

Man kan även ställa frågan vem som å redarens vägnar är berättigad att ge ovannämnda medgivande. Befälhavaren som redarens representant ombord och därtill annan av redaren särskilt befullmäktigad person, t. ex. agent, klarerare etc. har nödig kompetens. Ifall tillstånd till medföljandet däremot ges av en vanlig besättningsman, som inte därtill speciellt befullmäktigats och som saknar ställningsfullmakt, torde kriteriet beträffande medföljandet inte ha uppfyllts. Reglerna om fullmakt får således relevans[64] och klart är, att omständigheterna in casu är av stor betydelse. Av det anförda följer, att lagrummet inte omfattar t. ex. stuveriarbetare, besökare eller fripassagerare, vilka befinner sig ombord.[65] Enär redaren inte får begränsa sin ansvarighet för skador som drabbar hos honom anställda personer[66] begränsas bestämmelsens praktiska tillämpning i främsta rummet till medföljande varvs- och servicemanskap etc. Trots att lagrummet använder uttrycket "för att medfölja detta" måste man anse, att stadgandet även avser debarkerande passagerare — dessa täcks dock även av stadgandet i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3[67] — och med fartyget följande personer, vilka tillfälligt avlägsnar sig från fartyget.[68]

6.1.3.2. *Skadeorsakarens anknytning till fartyget*

Förutsättningen för ansvarsbegränsning enligt sjölagen § 13 mom. 1 punkt 2 är, att skadan orsakats av någon, som befinner sig ombord på fartyget. I detta fall utgörs

---

64 Se L om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (228/29) kap. 2.

65 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 10 och *SOU* 1961:33 s. 22. *Schwörbel* s. 56, *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 28 och *Sotiropoulos* s. 260 fotnot 39, synes vilja hänföra under konventionsbestämmelsens (art. 1 (1)(a)) tillämpning även fripassagerare, jfr även *Dietrich* s. 114. Ifall man upprätthåller kravet om ett förefintligt medgivande angående "medföljandet" förefaller dock denna åsikt — så länge fripassageraren inte uppdagas under resan — felaktig. *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 28 f. framför en intressant tolkning av motsvarande stadgande i tysk rätt (HGB § 486 Abs. (2). Han anför, att ombordtagna lotsar samt varvs- och reparationsmanskap, vilka utför arbete under resan, inte är att anse såsom "zur Beförderung an Bord befindlichen Personen". Jfr det ovan i fotnot 61 nämnda franska uttrycket "se trouvant à bord pour être transportée".

66 Se närmare sjölagen § 13 mom. 2. Jfr även framställningen nedan s. 254 f.

67 Se närmare nedan s. 134 f.

68 Jfr det ovan s. 116, 119 berörda engelska rättsfallet.

den för ansvarsbegränsningen relevanta anknytningen till fartyget av skadeorsakarens befintlighet ombord — till skillnad från skadeobjektets befintlighet, som var utslagsgivande enligt punkt 1 av det berörda lagstadgandet. Enligt punkt 2 har således skadeobjektets belägenhet inte någon betydelse.[69] Sättet för skadans uppkomst är även ovidkommande, skadan behöver m. a. o. inte inträffa i samband med fartygets drift.[70] Sin praktiska tillämpning får stadgandet i främsta rummet i kollisions-, strandnings- och därmed jämförbara fall.

Innebörden av begreppet ombord enligt Merchant Shipping Act, 1894 section 503 (1)(d), vilken formulering motsvarar art. 1 (1)(b) i 1957 års begränsningskonvention dryftades i det engelska avgörandet *The Tojo Maru.*[71] Såvitt gäller frågan om ansvarsbegränsning var händelseförloppet följande:

I samband med bärgningen av det nödställda tankfartyget Tojo Maru utsändes från bärgningsfartyget Jacob Van Heemskerck en dykare (Vis) med uppgift att med en bultpistol fastnita en stålplatta i Tojo Marus sida. För att operationen skulle kunna genomföras utan risker var det nödvändigt, att eventuell kvarvarande gas i närliggande tankar först avlägsnades. Dykaren väntade likväl inte på detta, utan gjorde mot givna order ett fastnitningsförsök. Som en följd av att han avlossade sin bultpistol inträffade en explosion varvid Tojo Maru skadades svårt.

Vid den efterföljande domstolsbehandlingen försökte bärgningsföretaget begränsa sitt skadeståndsansvar genom att anföra, att olyckan orsakats av en person ombord på bärgningsfartyget. Bärgningsföretaget fick dock inte medhåll, Lord Denning, M.R. uttalade i Court of Appeal:[72]

---

[69] I 1957 års globalbegränsningskonvention föreskrivs emellertid för personskadornas del (art. 1 (1)(b)): "... whether on land or on water ..." (i den franska texten: "... sur terre ou sur l'eau ..."). Uttrycket är såtillvida konfunderande, att formuleringen synes ge vid handen, att man i konventionen velat uppställa krav på skadeobjektets belägenhet i fråga om personskador. Det använda uttrycket torde nämligen kunna tolkas även så, att personer, vilka befinner sig under vattenytan eller i luften, inte skulle omfattas av lagrummet. Denna omständighet uppmärksammades även i samband med antagandet av de nordiska lagarna i ämnet, men enär uttrycket inte ansågs inskränka konventionens tillämpningsområde på nämnt sätt, utelämnades det från de nordiska lagförslagen, se t. ex. *SOU* 1961:33 s. 22. Emedan en närmare förklaring angående denna formulering även saknas i konventionens förarbeten och då jag vidare inte kan finna några rationella argument för en sådan avgränsning, förefaller den nordiska ståndpunkten motiverad. *Dietrich* s. 117 synes dock förfäkta den åsikten, att personer, vilka befinner sig i luften, inte omfattas av nämnda bestämmelse.

[70] Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 10, *SOU* 1961:33 s. 22 och *Innstilling* I 1961 s. 6. Madridutkastet av år 1955 innehöll till denna del en snävare utformning av ansvarsbegränsningsfältet. Enligt detta utkast var nämligen förutsättningen för ansvarsbegränsning beträffande en ombordvarande skadevållare att skadan orsakats i samband med "navigation or management of the ship, or in the loading, carriage or discharge of the cargo thereof". Se Madridutkastet art. 1 (1)(b). Utkastet finns infört i AfS 2 s. 678 ff. Se även *Braekhus*, AfS 2 s. 673 och *Sotiropoulos* s. 267. Nämnas kan slutligen, att tysk rätt uppställer såsom allmän förutsättning för ansvarsbegränsningsrätten, att skadorna har uppstått "aus der Verwendung des Schiffes" (HGB § 486). Se kommentarerna hos *Freise* s. 50 ff. och *Schaps & Abraham* s. 193. Detta synes innebära, att den tyska rätten till denna del omfattat ett snävare ansvarsbegränsningsfält än den nordiska.

[71] [1969] 2 Lloyd's Rep. 193 och [1971] 1 Lloyd's Rep. 341.

[72] [1969] 2 Lloyd's Rep. s. 202.

> "The tug-owners next said that the conduct of Vis was an act or omission of a person 'on board' the tug. At the hearing before Lord Justice Willmer ([1969] 1 Lloyd's Rep. 133) the tug-owners said that meant the act or omission of any member of the crew even though he was not on board the ship at the time. But they altered their contention before us. They said that it meant an act or omission done by a person who started to do it from on board the ship. I do not agree. I think it means that the person must be on board the ship at the time when he does the act or omission which gives rise to the liability to damages. In this case Vis did all the preliminaries on board the ship (he got his diving suit on, he loaded the gun, and he went overboard) but none of these in themselves gave rise to a liability in damages. They were merely preparatory acts. It was the firing of the bolt into the gasfilled chamber of the Tojo Maru that gave rise to the liability in damages, and that act took place when he was off the tug and in the water. It did not take place when he was on board the tug."[73]

House of Lords intog samma ståndpunkt.[74] Båda domstolarna ansåg således, att för att ifrågavarande lagrum skall kunna tillämpas måste de handlingar, som förorsakar skada, företas faktiskt och fysiskt ombord på fartyget.

Det är i detta sammanhang intressant att notera Lord Justice Salmons avvikande åsikt i Court of Appeal:[75]

> "... At the moment when Vis fired the shot which resulted in the explosion, he was in the water. Certainly he was not then physically on board the tug. But, in my view, that is not an end of the matter. While he was on board, he armed himself with the Cox bolt gun and loaded it and lowered himself over the side, holding the loaded gun for the purpose and with the intention of firing the bolt into the Tojo Maru lying alongside. To my mind these acts done on board the tug were undoubtedly negligent, for Vis had been ordered not to fire the gun as the Tojo Maru's hold had not been cleared of gas and he knew or ought to have known that it would be highly dangerous to do so. In a sense it is, of course, true that the acts which he did on board the tug were preparatory to firing the gun, but I cannot agree that therefore they were not acts through which the damage was caused. I think that the damage was caused through the acts done by Vis both when he was on board the tug and while he was in the water..."

Ett accepterande av Lord Justice Salmons inställning skulle i praktiken leda till ohållbara resultat. Ansvarsbegränsningsrätten skulle inträda så snart den ansvarige lyckades påvisa något, låt vara mycket avlägset och svagt orsakssammanhang mellan den skadeutlösande handlingen och den skadeorsakande personens befintlighet ombord på fartyget. En sådan inställning skulle dessutom befrämja osäkerhet och brokighet i rättstillämpningen.

Enligt min bedömning överensstämmer en sådan lösning bäst med avsikten hos lagstiftarna och konventionens upphovsmän att man i likhet med de engelska avgörandena låter den direkt skadeutlösande handlingen avgöra. Ifall denna handling företas fysiskt och faktiskt ombord inträder rätt till ansvarsbegränsning. Till stöd för denna tolkning kan även anföras, att sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3, vilken gäller person- och

---

[73] Jfr Mr. Justice Ashworths yttrande i det tidigare berörda (s. 116) rättsfallet *Moore v. Metcalf Motor Coasters Ltd.*, [1958] 2 Lloyd's Rep. 189.

[74] Se närmare t. ex. Lord Reids anförande i House of Lords, [1971] 1 Lloyd's Rep. s. 348.

[75] [1969] 2 Lloyd's Rep. s. 208.

egendomsskador orsakade av personer utanför fartyget, skulle förlora mycket av sin avsedda betydelse ifall man följde Lord Salmons extensiva tolkningslinje. I detta sammanhang hänvisas även till det som tidigare anförts beträffande utformningen och tolkningen av punkt 1.[76] Om en person t. ex. befinner sig på landgången eller i en på fartygets utsida hängande målningsvagga är han enligt min uppfattning att anse såsom varande ombord.[77] Personer som däremot t. ex. utför reparationsarbete på fartyget stående på kajen faller utanför detta begrepp.

6.1.3.3. *Skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner*

I sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 omtalas de krav på anknytning mellan den skadeorsakande omständigheten och fartygsdriften, som måste uppfyllas för att skadeståndsansvaret skall kunna begränsas då varken skadeorsakaren befunnit sig ombord eller skadan drabbat personer eller egendom ombord. Det skadeorsakande momentet eller vållandet skall ha en i lagrummet närmare bestämd funktionell anknytning till fartyget och dess drift (= skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner). Lagrummet får sin praktiska tillämpning i situationer, vilka inte omfattas av de ovan behandlade punkterna 1 och 2 av det berörda lagstadgandet, dvs. huvudsakligen vid skadefall orsakade av landbaserade skadevållare.[78]

6.1.3.3.1. Navigeringen av fartyget

Varken globalbegränsningskonventionens eller de nordiska ansvarsbegränsningsstadgandenas förarbeten ger någon nämnvärd vägledning[79] beträffande innebörden av det i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 ingående begreppet "navigeringen av fartyget". Inte heller har man i nordisk doktrin eller rättspraxis närmare berört denna fråga.

> Nämnas kan dock, att sjölagen § 13 mom. 2, i den lydelse lagrummet hade före lagändringen år 1964, föreskrev obegränsad ansvarighet vid redarens egna fel och försummelser "med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art". Korresponderande bestämmelser ingick i de övriga nordiska sjölagarna. I samband med den nordiska rättspraxis, som uppstod beträffande detta stadgande, konstaterade Norges Høyesterett i ND 1954 s. 65, att manövreringsfel var att anse som felaktig navigering (en annan sak är sedan, att ansvarsbegränsningsrätten nekades på grund av skeppar-redarens "beruselse").[80] I rättsfallet UfR 1963 s. 765 ansåg Danmarks Højesteret, att det var fråga om

---

[76] Se framställningen ovan s. 115 ff.

[77] Jfr Viscount Dilhornes anförande i Tojo Maru-avgörandet, [1971] 1 Lloyd's Rep. s. 360: "Lord Justice Willmer said that the words 'any person on board the ship' meant any person physically on board, and in the Court of Appeal it was conceded that these words had this meaning. It is a very narrow interpretation. One would not ordinarily describe a member of the crew as on board his ship if he was over the side in a cradle."

[78] Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 10 och *SOU* 1961:33 s. 23.

[79] Se dock nedan s. 126 fotnot 91.

[80] Jfr även rättsfallen ND 1963 s. 83 (SøHa, fastställd av Danmarks Højesteret, ND 1964 s. 128), ND 1958 s. 122 (Norges Høyesterett), ND 1952 s. 56 (Hålogaland lagmannsrett) och ND 1960 s. 242 (Vestre Landsret).

"feil af nautisk art" när en fiskebåt kolliderade med en annan och i rättsfallet UfR 1965 s. 166 ansåg Vestre Landsret, att ägarens försummelse att förvissa sig om förtöjningarnas placering förrän han startade motorn med påföljd att båten rörde sig framåt och kolliderade med en annan båt likaså utgjorde nautiskt fel. I båda fallen begränsades redarens ansvarighet med stöd av søloven § 254, stk. 2.

Även i detta avseende knyts intresset till den engelska rätten. Före Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 var rättstillståndet följande:

Enligt Merchant Shipping Act, 1894[81] och Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1900[82] kunde redaren begränsa sin ansvarighet för:

a) Skador som drabbade medföljande personer ombord på det egna fartyget.
b) Skador som drabbade personer ombord på andra fartyg.
c) Skador som drabbade egendom ombord på det egna fartyget.
d) Skador som drabbade andra fartyg och egendom ombord på dessa.
e) Andra egendomsskador.

Förutsättningarna för ansvarsbegränsning var:

I b-fallet att skadan uppstått genom "improper navigation of the owner's ship".
I d-fallet —„— —„—.
I e-fallet —„— "improper navigation or management of a ship".[83]

Det ledande engelska rättsfallet beträffande innebörden av begreppet "improper navigation" är *The Warkworth.*[84] Detta avgörande gällde en kollision mellan fartyget Warkworth och ett annat. Sammanstötningen hade förorsakats av att ett tekniskt fel uppkommit i Warkworths styranordningar. Trots att man ansåg, att försummelse förelegat, men det inte framkommit vem som orsakat det tekniska felet, ålade domstolen redaren skadeståndsansvar. Vidare gavs denne rätt till ansvarsbegränsning enär domstolen ansåg fråga vara om "improper navigation" av fartyget. Butt, J. anförde bl. a.:[85]

"The Acts in question seem to me to be valuable ones, and the fact that they interfere with a plaintiff's common law rights is no reason why they should be construed differently from any other Acts of Parliament. I apprehend that the intention of the legislature in all the Acts which have dealt with this subject has been to relieve shipowners to some extent from the consequences of the negligent acts of persons employed by them. Primâ facie I do not see why the amount of relief afforded should be limited to a case where damage has occurred through the negligence of the officers and crew, and why the Acts should not apply to the negligence of persons employed in preparing a ship for the voyage, such as an engineer, other than the regular engineer of the ship, who has been called in to repair or overhaul the engines in dock... Now primâ facie it is improper navigation to run into a ship at anchor, but it might be improper navigation not only in consequence of the negligence of the officer in charge, but also (for example) in consequence of the negligence of the stevedore, who has so loaded the ship that it is found after the voyage has commenced, though too late

---

81 Section 503 (1)(a—d).

82 Section 1.

83 Se närmare om de äldre engelska ansvarsbegränsningsstadgandena t. ex. *Marsden* s. 140, *Carver*, (1952) s. 159 ff., *Miller*, Average Adjusters. Report 1953 s. 10 ff. och *Temperley* s. 176 fotnot 8. Jfr även *Sotiropoulos* s. 117 ff.

84 (1883) 9 P.D. 20.

85 (1883) 9 P.D. s. 21 f.

to remedy the defect, that she will not properly answer her helm. Again, during the argument the case has been put of a supply of coals by the servants of the owner on shore, of such a quality that when they are in course of consumption the fires will not keep up a proper head of steam, in consequence of which a collision occurs. The words 'improper navigation' in my opinion include such a case as that. Then, again, if a pin falls out of the steam-steering-gear, through being put in improperly by the engineer of the ship in the course of the voyage, it could scarcely be contended that if an accident happens in consequence it would not be improper navigation ..."[86]

Detta auktoritativa[87] rättsfall synes således ha givit uttrycket "improper navigation" ett vidsträckt innehåll i engelsk rätt. Försummelsen eller handlingen, som ger upphov till skadan, behöver inte vara begången av besättningen ombord. Även redarens landpersonal kan göra sig skyldig till "improper navigation".[88] Vidare förefaller det som om man i engelsk rätt ansett, att all skada, som uppkommit som en följd av fartygets rörelser, är skada som beror på "improper navigation".[89]

En av förklaringarna till den engelska rättens extensiva inställning i fråga om begreppet "improper navigation" kan vara, att ansvarsbegränsningsfältet, såsom inledningsvis anfördes, före lagändringen år 1958 var relativt begränsat och att de engelska domstolarna därför strävade till att genom nämnda vidsträckta tolkning skydda rederinäringen.

Utformningen av det engelska ansvarsbegränsningsfältet, Merchant Shipping Act,

---

86 Court of Appeal fastställde detta domslut, se (1884) 9 P.D. 145. Bowen L.J. yttrade bl. a. (s. 148): "Improper navigation means improper navigation by the owner of the ship. Now, in the eye of the law, the owner does improperly navigate his ship if, owing to the negligence of some one for whom he is responsible, his ship does damage to another. It is impossible for us to treat 'improper' as equivalent to 'unskilful' — on the contrary, it means 'wrongful'. A person who uses his ship, which is not 'in a condition' to be so employed, does in reality improperly navigate her ..."

87 De flesta engelska kommentarerna till ansvarsbegränsningsstadgandena innehåller en hänvisning till detta domstolsavgörande beträffande innebörden av begreppet "improper navigation", se t. ex. *Marsden* s. 141, *Halsbury* s. 772 fotnot (b), *Scrutton* s. 243 fotnot 80 och *Carver* s. 176 fotnot 19. Jfr även *Schwörbel* s. 96 ff. och *Sotiropoulos* s. 119 fotnot 35.

88 Se även rättsfallen *The Andalusian*, (1878) 3 P.D. 182, i vilket man pläderade att försummelse vid stapelavlöpning var "improper navigation" och *Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills Ltd.*, (1937) 58 Ll.L.Rep. 33 där domstolen intog den ståndpunkten, att av kompassfelinstallering förorsakad strandning omfattades av nämnda begrepp.

89 Se rättsfallet *The Alde*, (1926) 17 Asp. M.L.C. 157 i samband med vilket Bateson, J. anförde (s. 159): "Individual negligence does not seem to me to have anything to do with the section, which allows the relief for improper navigation of the ship. Of course, the navigation of a ship must be done by individuals, but it is the navigation of the ship which gives a right to limitation of liability, and not the negligence of individuals." Jfr Pilcher, J:s uttalande i rättsfallet *The Athelvictor*, [1946] P 42 s. 48 och avgörandet *The Vigilant*, (1921) 15 Asp. M.L.C. 337 i vilket försummelse i samband med lösgörandet av bogseringstross ansågs som "improper navigation". Nämnas kan, att uttrycket "improper navigation" även i fråga om en P & I-polis har tolkats extensivt i den engelska rätten. I rättsfallet *Good v. London Mutual Association*, (1871) L.R. 6 C.P. 563 definierade Willes, J. uttrycket på följande sätt (s. 569): "something improperly done with the ship or part of the ship in the course of the voyage".

1894 (ändrad genom Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958) section 503 (1)(a—d), som omfattat bestämmelserna i 1957 års begränsningskonvention, innebär, att det inte föreligger behov att tolka det i nämnda fält ingående begreppet "navigation of the ship" på samma sätt som det ovan berörda äldre uttrycket "improper navigation". Vidare synes den engelska lagtexten (section 503 (1)(c—d)) förutsätta, att skadan i samband med navigeringen uppstått till följd av mänskligt handlande.[90]

Min uppfattning är, att man vid tolkningen av ansvarsbegränsningsreglernas "navigeringen av fartyget" bör söka ledning i den internationella praxis, som uppstått vid tolkningen av motsvarande uttryck såsom ansvarsbefrielsegrund i 1924 års internationella konvention rörande konossement (de s. k. Haag-reglerna) och i de på nämnda konvention grundade nationella konossementslagarna.[91] Denna tolkningsrekommendation, vilken givetvis förutsätter att konossementslagarnas och den av dem reglerade kontraktssituationens juridiska miljö och egenart beaktas[92] synes inte heller vara i konflikt med ansvarsbegränsningsreglernas ändamål och syfte.

Det sagda skulle innebära, att den i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 upptagna bestämningen "i samband med navigeringen ... av fartyget" omfattar skador, vilka uppstått i samband med fartygets framförande och manövrering (fartygets sjömansmässiga förande). Härvid avses t. ex. fel och försummelser, vilka påverkat fartygets rörelser och framfart. Typiska navigeringsfel är feltagning av fyrar och sjömärken, fel positionsbestämning, felaktig signalgivning, styrningsfel etc. med strandning eller kollision som följd.[93] Enär det är mera sällsynt att personal, som inte befinner sig ombord, gör sig skyldig till fel och försummelser av detta slag — trots att detta även kan förekomma, t. ex. i form av felaktiga navigationsråd och -instruktioner — framstår rekvisitets självständiga betydelse såsom relativt obetydlig. Eftersom de flesta fel och försummelser i samband med navigeringen samtidigt torde vara att anse som fel vid handhavandet av fartyget minskas begreppets rättsliga betydelse ytterligare. I jämförelse med uttrycket "handhavandet av fartyget", vilket har gett upphov till tolk-

---

90 Jfr *Marsden* s. 142 fotnot 41.

91 Se konossementslagen § 4 punkt 2a. Se även sjölagen § 118 mom. 2 punkt a, vilket stadgande bygger på 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års konossementskonvention. En sådan möjlighet omnämns också i de nordiska lagförarbetena, se t. ex. *SOU* 1961:33 s. 23 fotnot 19 och *Innstilling* I 1961 s. 6 fotnot 1. I tysk rätt hänvisas beträffande tolkningen av det i HGB § 486 (2) 2 ingående uttrycket "Führung des Schiffes" till motsvarande begrepp i konossementslagstiftningen (HGB § 607), se närmare t. ex. *Schaps & Abraham* s. 194, *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 29, *Freise* s. 62 och *Sotiropoulos* s. 265.

92 I de i föregående fotnot nämnda nordiska lagförarbetena uppmanas även till försiktighet vid sökandet av ledning för tolkningen i frakträtten. Jfr *Selvig*, Marlus 35 s. 5. Ansvarsbefrielsegrunden "navigeringen eller handhavandet av fartyget" förutsätter nämligen, att kravet beträffande sjö- och lastvärdighet är uppfyllt. Se konossementslagen § 4 punkt 1 och sjölagen § 118 mom. 3.

93 Se närmare om nämnda begrepp i konossementslagarna t. ex. *Borchsenius jun.*, AfS 2 s. 110 f. med litteraturhänvisningar, *Björkelund* s. 206 ff., *Alm & Pehrson*, Uppsatser i sjörätt s. 26, *Scrutton* s. 242 ff., *Tetley* s. 171 ff., *Carver* s. 123 ff. och *Schaps & Abraham* s. 646 ff.

ningssvårigheter i praktiken, är innebörden av förhandenvarande begrepp förhållandevis entydig och klar samt torde inte ge upphov till större tolkningsproblem.[94]

6.1.3.3.2. Handhavandet av fartyget

Innebörden av begreppet "handhavandet av fartyget" (sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3) har inte närmare berörts i nordisk rätt.

> Nämnas kan dock, att Oslo byrett i ett avgörande av den 15 maj 1935 (ND 1946 s. 361) ansett att bristfällig förtöjning var att betrakta som försummelse i fråga om i sjøfartsloven § 70, 2 nämnd "sjømansmessige behandling av skipet". Nämnda lagrum, som infördes i norsk rätt genom ändring av sjøfartsloven den 31 maj 1929, bygger på 1924 års globalbegränsningskonvention. Vid den sedermera företagna norska sjölagsrevisionen av den 4 februari 1938 överfördes detta stadgande till sjøfartsloven § 254. Samtidigt ändrades formuleringen av bestämmelsen om skeppar-redarens ansvarsbegränsningsrätt till "medmindre denne tillike er fører av skipet, og feilen eller forsømmelsen er av nautisk art" från 1929 års utformning "med mindre denne ... forsømmelsen angår navigeringen eller den sjømannsmessige behandling av skibet". Genom denna ändring strävade man till att uppnå överensstämmelse med globalbegränsningskonventionens uttryck "faute nautique", vilket ansågs vara mindre omfattande än konossementskonventionens "la navigation ou l'administration du navire".[95]
>
> Salten herredsrett tolkade sedermera i ett avgörande av den 5 maj 1950 (ND 1952 s. 327) uttrycket "av nautisk art" så, att ett uppkommet fel i fartygets manövreringsanordningar med kajkollision som följd inte omfattades av begreppet. Norges Høyesterett intog i en dom av den 9 december 1952 (ND 1952 s. 320) den ståndpunkten, att ansvarsbegränsning var möjlig. I den mycket knappa och oklara domsmotiveringen förklarade domstolen, att ansvarigheten kunde begränsas enär fråga i det föreliggande fallet var om strikt ansvar och "§ 254, siste ledd, bare refererer seg til skyldansvaret." Vidare kan nämnas, att Bergen byrett i ett avgörande av den 18 juni 1955 (ND 1955 s. 148) ansett att bristande kontroll av fartygets lanternor var att anse som ett nautiskt fel enligt sjøloven § 254.[96] Från senare nordisk rättspraxis (dvs. i fråga om ansvarsbegränsningsreglerna som grundar sig på 1957 års konvention) har jag endast funnit ett rättsfall, som tangerar föreliggande tolkningsproblematik. Rättsfallet ND 1972 s. 11 (Oslo byrett), som berör sjövärdighetsproblematiken, är dock i detta sammanhang inte till större nytta, eftersom parterna överenskommit om att ansvarsbegränsningsreglerna var tillämpliga och domsreferatet endast innehåller en allmän hänvisning till ansvarsbegränsningsfältet. Som konklusion kan således konstateras, att de ovan anförda knapphändiga domstolsavgörandena inte är till nämnvärd ledning vid försöken att fastställa innebörden av bestämningen "handhavandet av fartyget".

I engelsk rättspraxis har däremot även uttrycket "improper management", vilket ingick i det förutgällande engelska begränsningsfältet, varit föremål för tolkning. I det följande anförs två fall, vilka avgjordes före lagändringen år 1958:

> *The Athelvictor*:[97] På grund av försummelse från besättningens sida hade man glömt att tillsluta tre av fartygets ventiler i samband med den partiella lossningen av fartygets last

---

94 Inte heller i befraktningsförhållanden synes uttrycket ha gett upphov till nämnvärda tillämpningssvårigheter. Se *Borchsenius jun.*, AfS 2 s. 130 och *Alm & Pehrson*, Uppsatser i sjörätt s. 26. Se även *Björkelunds* intressanta analys s. 206 ff.

95 Se *Ot. prp.* nr. 23 (1937) s. 78.

96 Se även de ovan s. 123 f. i samband med framställningen om begränsningsrekvisitet "navigeringen av fartyget" nämnda nordiska avgörandena.

97 [1946] P. 42.

i Takoradi. Ventilerna användes huvudsakligen för att ta in sjövatten som barlast och — vilket också var fallet här — vid rengöring av oljeledningarna (-rören). I följande hamn, som var Lagos, där återstoden av oljan skulle lossas, rann 60 ton olja ut i hamnbassängen till följd av de bristfälligt tillslutna ventilerna. Den utrunna oljan antändes av okänd anledning och spred sig till övriga i hamnen befintliga minbärande fartyg. Dessa exploderade med omfattande ödeläggelse som följd, bl. a. miste 68 människor livet. Besättningens vårdslöshet betraktades inte som "improper navigation", utan som "improper management of the ship".

Av detta rättsfall framgår, att man också beträffande uttrycket "improper management" intagit en extensiv tolkningslinje. Ifall fråga hade varit om tillämpning av Carriage of Goods by Sea Act, 1924 skulle motsvarande begrepp i denna lag[98] ha tolkats mera restriktivt.[99] Detta uttalades i premisserna till avgörandet. Vidare framhöll man, att en snävare tolkning är nödvändig i kontraktsförhållanden, enär bortfraktaren har en avtalsenlig skyldighet att väl omhänderta och vårda lasten.[100]

Ovan angivna tolkningslinje följdes i rättsfallet *The Teal*:[101]

Tunnor innehållande eldfarligt ämne (natriumklorid) hade tagits ombord, trots att de uppenbarligen läckte. Tunnorna stuvades oförsiktigt, varvid innehållet rann ut, upphettades och antändes. Fartyget Teal totalförstördes. Redaren ansågs oförhindrad att begränsa sitt ansvar för den ödeläggelse, som hade drabbat omgivningen i anledning av händelsen, eftersom såväl lastning som stuvning av nämnda tunnor kunde betraktas som "improper management of the ship".

Mr. Justice Pilcher (Admiralty Division), som även avgjorde The Athelvictor-fallet, anförde bl. a.:[102]

---

98 Se art. IV 2 (a).

99 Beträffande tolkningen av uttrycket "management of the ship" i förhållandet bortfraktaren—lastintressenten se t. ex. rättsfallen *The Ferro*, [1893] P. 38, *The Glenochil*, [1896] P. 10, *Hourani v. T & J Harrison*, (1927) 32 Com. Cas. 305, *Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1929] A.C. 223 och *Foreman & Ellams Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd.*, [1928] 2 K.B. 424. Se även *Scrutton* s. 244 ff., *Carver* s. 123 ff. och *Chorley & Giles* s. 137 ff.

100 Pilcher, J. anförde (s. 60): "To summarize the matter, I am satisfied that, removed from the framework of an Act governing the mutual obligations, rights and immunities of shipowner and cargo-owner, such as the Harter Act or the Carriage of Goods by Sea Act the ordinary and natural meaning of the words 'improper management of the ship' cover improper management of the appliances of the ship at any rate where, as in this case, such appliances are fitted both for ship's purposes and for cargo purposes. I am satisfied by a careful examination of all the bill of lading cases that the narrower construction placed on these words in such cases was so placed because such construction was the only one which enabled proper effect to be given to the shipowner's obligation under the overriding Act to take care of the cargo entrusted to him. I am not fettered by any such limiting considerations in construing the words 'improper management of the ship' in the sections of the Merchant Shipping Acts with which I am concerned. None of these sections regulate the position as between shipowner and cargo-owner or in any way govern their relationship. My own view is that, occurring in the context in which they do, the words have a wider meaning than has been given to them in the bill of lading cases." Se även *Borchsenius jun.*, AfS 2 s. 139.

101 (1949) 82 Ll.L.Rep. 414.

102 (1949) 82 Ll.L.Rep. s. 421.

"The business of a shipowner is to carry cargo and passengers and in the very broadest sense the management of a ship must include the management of the cargo or passenger — carrying venture" ... "Any negligent act of the shipowner's servants which is carried out in furtherance of the cargo-carrying adventure, and which endangers the safety of the ship herself, constitutes improper management of the ship, for the purposes of this limitation section, even though the negligent act be one which is carried out solely or primarily with reference to the cargo."

Såsom tidigare i olika sammanhang har framgått, infördes principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention i engelsk rätt medelst Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958. Detta innebar, att rekvisiten "improper navigation" och "improper management" ersattes av ett vidsträcktare ansvarsbegränsningsfält innehållande bestämningen "navigation or management of the ship".[103]

I det tidigare berörda rättsfallet *The Tojo Maru* (s. 121) upptog man även frågan om tolkningen av begreppet "management of the ship". Bärgningsföretaget gjorde nämligen gällande, att dykaren Vis vid olyckstillfället utförde verksamhet, som var att karaktärisera som "management of the tug" (bärgningsfartyget). Sitt påstående motiverade bärgningsföretaget dels med att fartyget huvudsakligen användes till bärgningsverksamhet och att dykaren Vis handlande utgjorde ett led i denna verksamhet,[104] dels med att den använda bultpistolen var att anse som "an appliance of the ship" och att nyttjandet av denna därför var "management of the ship".

Bärgningsföretaget fick inte medhåll för sitt yrkande. I Court of Appeal yttrade Lord Denning M.R. bl. a. följande:[105]

---

103 Merchant Shipping Act, 1894 section 503 (1). I detta sammanhang kan ännu rättsfallet *The Anonity*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 203 omnämnas. Enär ifrågavarande olycka inträffat redan år 1955 tillämpade Admiralty Division de äldre, före lagändringen år 1958 gällande ansvarsbegränsningsstadgandena. Rättsfallet gällde en brand, som uppstått i ett oljeförråd till följd av att gnistor slungats från en brinnande oljespis ombord på motorfartyget Anonity, som vid tillfället låg förtöjt vid oljeförrådet. Fråga uppstod huruvida olyckan orsakats genom "improper management" av fartyget. Hewson J., som avgjorde fallet hänvisade till Pilcher J:s uttalanden i rättsfallen *The Athelvictor* och *The Teal* samt yttrade (s. 205): "I respectfully adopt what Mr. Justice Pilcher said in The Athelvictor, sup. It is perfectly true, as Mr. Adams reminded me, that both The Athelvictor and The Teal related to some aspect of the cargo-carrying venture, and that there has been no case since the passing of the Act of 1900 where the management of a vessel has been considered solely on the question of ship's appliances divorced entirely from the cargo-carrying aspect. In the present case, causing or allowing sparks to escape from an oil-burning cooking stove, which should not have been burning at all while the Anonity was at the jetty in question, was, in my view, improper management of an appliance fitted solely for the ship's purposes and, therefore, is within the meaning of Sect. 1 of the Act of 1900. I say that for these reasons: the stove was supplied solely for the benefit of the crew manning the vessel and was an appliance necessary for the ship's purposes, that is, for the efficient running of the ship. No ship can be operated without a crew; no crew can operate without being fed; and no crew can be properly fed without a galley stove." Domslutet fastställdes av Court of Appeal, [1961] 2 Lloyd's Rep. 117.

104 Härvid hänvisade man till Mr. Justice Pilchers ovan refererade uttalanden om "management of the ... venture" i rättsfallen *The Athelvictor* och *The Teal.*

105 [1969] 2 Lloyd's Rep. s. 202.

"The tug-owners argued that that act of Vis was done in the 'management of the ship', because the Cox bolt gun was an appliance of the ship, and the words 'management of the ship' included the management of its appliances... I would accept this view when the appliances are part and parcel of the equipment for managing the ship, or its cargo; but the Cox bolt gun did not fall into this category. It was not used in the least for managing the tug or its cargo. It was used for other purposes altogether, namely, for repairing other ships. The act was done in the management of the Tojo Maru, but it was not done in the management of the tug."

Lord Reid anförde i House of Lords:[106]

"I would not adopt the narrow meaning of 'management of the ship' as a whole. If some part of its equipment, fixed or moveable, is being used for the conduct of the ship's affairs or in the running of the ship, then I think that that part is being used in the management of the ship. No doubt the bolt gun was part of the tug's equipment. But it seems to me to involve a non sequitur to say, as the respondents do, that the tug was there for the purpose of salvage, the gun was being used for the purpose of salvage, therefore the gun was being used in the running or management of the tug. The large plate had been made ashore for the purpose of salvage. Even if some of the tug's equipment had been used in making it, it would be extravagant to say that the plate was made ashore in the management of the tug. I must therefore reject this contention."

Oaktat rättspraxis efter lagändringen år 1958 är ytterst knapphändig, synes likväl de i avgörandet *The Tojo Maru* gjorda uttalandena ge vid handen, att uttrycket "management of the ship" än i dag ges ett vidsträckt innehåll i engelsk rätt. Begreppet förefaller att även omfatta verksamhet samt nyttjande av apparatur, som huvudsakligen sker i lastens intresse. Såsom tidigare anförts kan en bidragande orsak till den engelska rättens extensiva tolkningstradition vara den snäva utformningen av ansvarsbegränsningsfältet före lagändringen år 1958. I detta fält ingick nämligen inte något uttryckligt stadgande om ansvarsbegränsning vid skadefall, som uppstod i samband med lastbehandlingen och -befordringen.

Man kan dock ställa frågan huruvida det är skäl att tolka uttrycket så vidsträckt som man gjort i engelsk rätt, dvs. att utsträcka det även till aktiviteter i samband med lastbehandlingen och -befordringen.[107] Beaktar man ansvarsbegränsningsreglernas ändamål och syfte samt deras gällande utformning, synes det mig inte förefinnas något nämnvärt behov av en sådan vidsträckt tolkning. Reglernas syfte är ju att befria redaren från den s. k. katastrofrisken, dvs. han skall inte behöva råka ut för oproportionellt stora skadeståndsyrkanden, vilka inte kan försäkras till rimliga premier. I överensstäm-

---

106 [1971] 1 Lloyd's Rep. s. 348.

107 Åsikter i denna riktning framfördes även inom CMI i samband med revisionsarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention, se närmare *CMI*, Introductory Report 1974 s. 7, jfr även *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974 s. 3. I anslutning till detta förtjänar nämnas, att den i förutgällande (före lagändringen år 1964) sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 ingående bestämmelsen om ansvarsbegränsning vid avtalsbrott på grund av nautiskt fel i rättslitteraturen tolkats så att begränsningsrekvisitet inte ansetts omfatta åtgärder, vilka företagits i lastens intresse. Se närmare *Beckman* (1961) s. 44 och *Lang* s. 237. Jfr även *Jantzen* s. 36, 38 ff. och *Knoph* s. 139.

melse med denna strävan har ansvarsbegränsningsfältet utformats. Av sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 framgår, att skada uppkommen i samband med "lastningen, befordringen eller lossningen av lasten" är begränsningsbar. Härtill kommer även de tidigare berörda punkterna 1 och 2 av stadgandet. Detta innebär, att ansvarsbegränsningsskyddet för redaren i samband med skada uppkommen vid lastbehandlingen och -befordringen är tillfredsställande ordnat. Rekvisitet "handhavandet av fartyget" måste ses mot bakgrunden av ansvarsbegränsningsfältets utformning i övrigt.

Som konklusion kan alltså konstateras, att det inte i dagens läge synes förefinnas något nämnvärt behov att tolka ansvarsbegränsningsreglernas "handhavandet av fartyget" vidsträcktare än motsvarande begrepp i frakträtten.[108] Detta dock med den tidigare nämnda reservationen beträffande konossements- och befraktningsstadgandenas särart.[109] Begreppet skulle därvid i ansvarsbegränsningshänseende främst täcka skador, som uppstått i samband med sådan verksamhet, vilken berör själva fartyget,[110] dess drift och säkerhet. Verksamhet, som i huvudsak gäller lastbehandlingen eller -befordringen, dvs. de kommersiella aktiviteterna, omfattas inte av uttrycket (eventuellt dock med undantag för vissa aktiviteter före lastningen respektive lossningen, t. ex. rengöring av fartygets tankar).[111] Som exempel på fall, vilka omfattas av berörda bestämning i begränsningsfältet, kan nämnas skador som uppstår på grund av landpersonalens försummelser i fråga om fartygets sjövärdighet, skador som uppstår i samband med bunkring, reparation eller service av fartyget etc.

6.1.3.3.3. Lastningen, befordringen eller lossningen av lasten

Vid försöken att bestämma ansvarsbegränsningsrättens omfattning beträffande det i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 ingående rekvisitet "lastningen, befordringen eller lossningen av lasten" kan inledningsvis konstateras, att de tidigare behandlade, i sjölagen § 13 mom. 1 ingående stadgandena regelmässigt torde täcka också skador som uppstår i samband med "befordringen". Självständig betydelse får föreliggande begräns-

---

108 Se konossementslagen § 4 punkt 2 a och sjölagen § 118 mom. 2 punkt a. Jfr även framställningen ovan s. 126.

109 *Borchsenius jun.*, AfS 2 s. 140 och *Selvig*, Marlus 35 s. 5 synes vilja tolka ansvarsbegränsningsreglernas "handhavandet av fartyget" vidsträcktare än motsvarande begrepp i frakträtten. Även i tysk rättslitteratur synes man tolka motsvarande uttryck (HGB § 486) extensivt. Enligt *Schaps & Abraham* s. 194 faller "auch diejenigen Massnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden" under benämningen "sonstigen Bedienung des Schiffes". Se även *Freise* s. 62, *Sotiropoulos* s. 266 och *Schwörbel* s. 133. Jfr *Dietrich* s. 116.

110 Begreppet "handhavandet av fartyget" måste anses omfatta inte enbart handhavandet av fartyget i dess helhet utan även av till fartyget hörande delar och anordningar, vilka är avsedda för fartygets stadigvarande bruk. Jfr det som ovan s. 117 f. framfördes om fartygets beståndsdelar och tillbehör. Jfr även *Khodie* s. 19.

111 Se närmare om motsvarande uttryck i frakträtten t. ex. *Bagge*, SvJT 1923 s. 224 ff., *Björkelund* s. 208 ff., *Gram* s. 123 ff., *Grönfors*, SvJT 1967 s. 599, *Schmidt m. fl.* s. 69 ff., *Riska*, Sjötransporträtt II s. 92 ff., *Borchsenius jun.*, AfS 2 s. 110 ff. med hänvisningar, *Rosenmeyer* s. 340 ff., *Scrutton* s. 244 ff., *Carver* s. 123, *Tetley* s. 171 ff., *Sotiropoulos* s. 119, *Wüstendörfer* s. 271 ff. och *Schaps & Abraham* s. 647.

ningsrekvisit huvudsakligen i fråga om skador, vilka drabbar personer och egendom utanför fartyget och vilka inte orsakats av någon ombord på fartyget.

På grund av det sagda knyts intresset i främsta rummet till att närmare försöka utreda innebörden av de i ansvarsbegränsningsfältet ingående begreppen "lastningen" och "lossningen". Vad avses med dessa begrepp? Varken de finska eller motsvarande nordiska sjölagsförarbetena ger någon vägledning. Inte heller belyses frågan av förarbetena till globalbegränsningskonventionen.

Formuleringen "vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten" tyder närmast på, att lagstiftaren avsett skador, vilka uppkommer vid utförandet av redarens kontraktuella förpliktelser.[112] Redaren ådrar sig vanligen skadeståndsansvar för skador som uppstår i samband med lastningen/lossningen i egenskap av bortfraktare.[113] Han kan själv ha anlitat de i verksamheten medagerande medhjälparna, t. ex. stuveriarbetarna, eller så kan situationen vara den, att fartygets besättning medverkar vid lastningen/lossningen, t. ex. när befraktaren enligt befraktningsavtalet åtagit sig ombesörjandet av dessa funktioner. Ansvar för redaren kan även uppstå när befraktaren uppträder som bortfraktare vid tids- och resebefraktning (underbortfraktare). Förutom kontraktuellt skadeståndsansvar (t. ex. lastskador) kan i nämnda situationer även utomkontraktuell skadeståndsskyldighet inträda.[114]

Enligt sjölagen §§ 101 och 118 vidtager bortfraktarens ansvarighet när han mottar godset samt upphör vid dess utlämnande. Inom denna tidsperiod faller självfallet även den verksamhet som karaktäriseras som lastning och lossning. Det blir således nödvändigt att företa en avgränsning mellan åtgärder, vilka är att hänföra till själva lastningen, och sådana åtgärder som företas före denna tidpunkt, respektive mellan åtgärder, vilka är att hänföra till lossningsverksamheten, och därefter vidtagna åtgärder. Ledning för denna avgränsning står att finna i sjölagen § 168 mom. 2 och konossementslagen § 1 punkt e. I det förstnämnda lagrummet ges nämligen bortfraktaren möjlighet att friskriva sig från skadeståndsansvar för tiden före lastningens början och efter lossningens slut, medan det senare stadgandet bestämmer att befordran av gods i konossementslagens mening har avseende å tiden från lastningen till lossningen. Vidare innehåller konossementslagen § 7 en med sjölagen § 168 mom. 2 överensstämmande ansvarsfriskrivningsmöjlighet. Dessa lagrum uppdrar således gränserna för bortfraktarens tvingande transportansvar.

Enligt min uppfattning bör man vid tolkningen av ifrågavarande stadgande i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 söka ledning i den tolkningspraxis, som har utvecklat sig beträffande det tvingande lastskadeansvaret enligt sjölagen § 168 mom. 2 och konosse-

---

112 Detta intryck stärks av den omständigheten, att konventionens upphovsmän vid utformningen av motsvarande uttryck i 1957 års globalbegränsningskonvention (art. 1 (1)(b)) synes ha haft de i samband med lastbefordringen och -behandlingen i Texas City och Brest inträffade explosionsolyckorna i tankarna. Se t. ex. uttalande av Miller på Madridkonferensen år 1955, *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1745/BET/22. Se om nämnda olyckor hänvisningarna nedan s. 271 fotnot 124.

113 Jfr sjölagen § 71 och konossementslagen § 1 punkt a.

114 Se om omfattningen av redarens principalansvar framställningen nedan s. 216 ff.

mentslagen §§ 1 punkt e och 7.[115] Förutom att detta är rättstekniskt motiverat uppnås härigenom harmoni mellan ansvarsbegränsningsfältet och redarens kontraktuella lastskadeansvar.

Lastningen torde som huvudregel vara att anse som påbörjad när man faktiskt börjar ta godset ombord. Enligt sjölagen § 89 mom. 1 skall befraktaren avlämna godset vid fartygets sida och bortfraktaren ta det ombord. Ifall befraktaren avlämnar och bortfraktaren mottar godset före denna tidpunkt, t. ex. i den senares varuterminal, uppstår vårdansvar för bortfraktaren.[116] Skador som uppstår under denna tid kan inte anses som skador orsakade i samband med "lastningen".[117]

I jämförelse med förutgällande ansvarsbegränsningsfält, som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention,[118] innebär detta en inskränkning av ansvarsbegränsningsrätten i fråga om lastskadeansvaret. De negativa verkningarna för bortfraktaren mildras dock av dennes möjligheter att friskriva sig från ansvarighet för tiden före lastningens början.[119]

Situationen i detta avseende ändras emellertid ifall principerna i den i Hamburg den 31 mars 1978 antagna nya internationella konventionen rörande godsbefordran till sjöss införs i nationell rätt. I nämnda konvention utsträcks nämligen bortfraktarens lastskadeansvar till att även omfatta den tidsperiod under vilken bortfraktaren omhänderhar godset i lastnings- resp. lossningshamnen (art. 4.1). Utformningen av ansvarsbegränsningsfältet i 1976 års globalbegränsningskonvention möjliggör dock en harmonisering på denna punkt.[120]

Tidpunkten för lastningens början preciseras ytterligare av sjölagen § 90 mom. 2, där det stadgas, att "godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen tagas ombord..." Flyttning av godset intill denna tidpunkt kan således inte heller anses som lastningsåtgärder. Klart är, att en närmare precisering av tidpunkten för lastningens början i stor utsträckning blir beroende av omständigheterna in casu, dvs. godsets art, tillämpade lastningsmetoder, lokala förhållanden etc.[121]

Beträffande frågan om lossningens avslutande är gränsdragningen svårare. Enligt sjölagen § 107 skall bortfraktaren utlämna och lastmottagaren ta emot godset vid fartygets sida. Ifall mottagaren i enlighet med detta lagrum tar emot godset vid fartygets sida uppstår inte problem; lossningen anses avslutad och bortfraktarens tvingande lastskadeansvar upphör vid mottagandet. I det fallet att mottagaren inte tar emot godset vid fartygets sida kan det bli nödvändigt, för att inte transportens ändamål skall äventyras, att utsträcka lossningsbegreppet i föreliggande avseende till att omfatta vissa landaktiviteter, t. ex. uppstapling på kaj, övertäckning, införande av gods i närbeläget varumagasin etc. Bedömningen av frågan blir härvid beroende av ett

---

115 Se även *Selvig*, MarIus 35 s. 4.

116 Se *Riska*, Sjötransporträtt II s. 79, *Sejersted* s. 41 och *Grönfors*, SvJT 1972 s. 275.

117 Jfr *Selvig*, MarIus 35 s. 4.

118 Se utformningen av sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—2 före lagändringen år 1964.

119 Se sjölagen § 168 mom. 2, jfr konossementslagen § 1 punkt e. Se även *Wiig*, AfS 2 s. 403 ff.

120 Se närmare framställningen nedan s. 145 ff.

121 Se om detta t. ex. *Wiig*, AfS 2 s. 361 ff. och *Hoppu* s. 224 ff.

flertal omständigheter, lokal hamnkutym, godsets art och beskaffenhet, lossningssättet, administrativa föreskrifter etc.[122]

6.1.3.3.4. Inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna

Beträffande den närmare innebörden av den i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 ingående formuleringen "...vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna" kan inledningsvis angående uttrycket "befordringen" anföras samma synpunkt, som ovan framfördes om motsvarande begrepp vid lastbefordran, dvs. att det på grund av ansvarsbegränsningsfältets utformning i övrigt saknar nämnvärd praktisk betydelse.[123]

Enligt min bedömning är man även vid tolkningen av ifrågavarande begränsningsrekvisit tvungen att söka ledning i kontraktsrättsliga regler, dvs. rättsreglerna om passagerarbefordran (sjölagen kap. 4 a). Före sjölagsändringen år 1975 (646/75) stadgades i sjölagen § 171 ett vårdansvar för bortfraktaren beträffande passagerarna omfattande tiden från inskeppningen till utskeppningen. Genom nämnda lagändring skedde den förändringen att sagda tidsbestämning föll bort, och vårdpliktens tidsmässiga omfattning bestäms numera av begreppet "befordringen" (sjölagen §§ 170 och 178). I sjölagen § 188 b ges likväl bortfraktaren möjlighet att förbehålla sig frihet från skadeståndsansvar beträffande passagerare "för tiden innan denne går ombord och efter det han gått iland". Det är just i tolkningen av detta stadgande ledning måste sökas för utredningen av de i ansvarsbegränsningsfältet ingående begreppen "inskeppningen" och "landsättningen". Ur stadgandets förarbeten framgår, att den tvingande ansvarsperioden endast omfattar den faktiska, omedelbara ombord- och ilandstigningen och att väntetider samt uppehåll i bortfraktarens vänt- och kontorsutrymmen, terminaler etc. faller utanför.[124] Vidare omfattas en ombord- och ilandstigning, som sker med hjälp av t. ex. båttransport mellan fartyget och land, av ansvarsperioden. Härvid är förutsättningen för tvingande ansvar dock den, att transporten är inbegripen i biljettpriset eller utförs med båt, som bortfraktaren ställer till förfogande.[125]

Enär ansvar för skador i samband med "inskeppningen" och "landsättningen" av

---

122 Se om detta närmare t. ex. *Riska* s. 179 ff., *idem*, Sjötransporträtt II s. 74 ff., *Sevón & Sisula* s. 41, *Grönfors*, Om ansvaret s. 18 ff., *idem*, SvJT 1972 s. 277 ff., *Hoppu* s. 206 ff., *Rosenmeyer* s. 334 ff. och *Selvig* s. 176 ff. Från nordisk rättspraxis kan följande rättsfall, vilka behandlar denna problematik, nämnas: NJA 1951 s. 130, NJA 1956 s. 274, ND 1960 s. 480 (SøHa), ND 1961 s. 255 (Eidsivating lagmannsrett), ND 1967 s. 314 (Stockholms rådhusrätt), ND 1968 s. 154 (Hovrätten för Västra Sverige), UfR 1969 s. 613 (SøHa).

123 Med hänsyn till utformningen av förevarande stadgande i ansvarsbegränsningsfältet kan inte begreppet "befordringen" där ges en lika vidsträckt innebörd som samma uttryck i sjölagen § 178 har, se närmare om sistnämnda begrepp *Ulfstein*, Marius 5 s. 3 ff.

124 Jfr *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:137 s. 145.

125 Se sjölagen § 188 b. Att accessoriska landtransporter av passagerare inte omfattas av ovannämnda begrepp framhölls även i *Mancas* kommentar, s. 146 fotnot 6, beträffande 1957 års globalbegränsningskonvention.

passagerarna huvudsakligen inträder för redaren när denne uppträder som bortfraktare, torde det ovan framförda erbjuda ledning för tolkningen av ansvarsbegränsningsfältet till denna del. Härvid bör uppmärksammas, att situationen är klarare än vid godsbefordran, emedan ingen mottagare finns. Men även när skadeståndstalan förs på utomkontraktuell grund mot redaren — som tidigare nämndes får de i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 stadgade bestämmelserna praktisk betydelse huvudsakligen i fråga om inom- och utomkontraktuella skador, vilka drabbar intressen utanför fartyget — kan ledning för tolkningen sökas ur det ovan anförda.

6.1.3.4. *Skada å hamnanläggning o. dyl.*

Enligt sjölagen § 13 mom. 1 punkt 4 är ersättning för skada, som orsakats "å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg", begränsningsbar. Enär dylika skador regelmässigt omfattas av § 13 mom. 1 punkterna 2 och 3, saknar punkt 4 i det närmaste praktisk betydelse. Ett stadgande med detta innehåll infördes likväl i den finska, liksom i de övriga nordiska sjölagarna, enär konventionstexten uttryckligen omnämner dessa fordringar (art. 1 (1)(c)).[126]

Den franska konventionstexten innehåller dessutom den preciseringen, att skadorna skall ha orsakats "par un navire", medan detta rekvisit saknas i den motsvarande engelska versionen och i de nordiska stadgandena. Utformningen av sjölagen § 13 mom. 1 punkt 4 synes således möjliggöra ansvarsbegränsning oberoende av skadeorsaken. Det är dock osannolikt att ansvarsbegränsning för dessa skador blir aktuell i andra fall än då skadan orsakats av fartyg. Detta var uppenbarligen orsaken till att den franska preciseringen inte intogs i de nordiska sjölagarna.[127] Art. 2 (a) i signaturprotokollet till 1957 års globalbegränsningskonvention innehåller en reservationsmöjlighet i fråga om art. 1 (1)(c). Denna reservationsmöjlighet har inte utnyttjats av de nordiska länderna, men däremot av bl. a. Storbritannien[128] och Förbundsrepubliken Tyskland.[129]

---

126 Jfr *SOU* 1961:33 s. 24, *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 22 och *Innstilling* I 1961 s. 6. Ifrågavarande bestämmelse synes ha införts i konventionstexten för att säkerställa redarnas ansvarsbegränsningsrätt då dessa påförs strikt ansvar för skador på hamnanläggningar o. dyl. Det var främst engelsmännen som krävde, att en uttrycklig bestämmelse om begränsningsrätten beträffande dessa skador infördes i konventionstexten. Flera delegationer, däribland Finland, Sverige och Norge, ansåg en sådan bestämmelse onödig med motiveringen, att nämnda fordringar redan täcktes av art. 1 (1)(b) och 1 (3) i konventionsförslaget. Se närmare *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 253 ff. Jfr *Innberetning*, AfS 3 s. 290.

127 Se *SOU* 1961:33 s. 24. Nämnas kan, att den franska formuleringen av art. 1 (1)(c) även i övrigt synes vara något snävare än den engelska konventionstexten, se närmare *SOU* 1961:33 s. 24.

128 Enligt engelsk rätt är ovannämnda fordringar likväl begränsningsbara. Se Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 2 (2)(b). Nämnas kan, att även den amerikanska Limitation of Liability Act, 1851 ger redaren ansvarsbegränsningsrätt beträffande dessa ersättningar, se 46 U.S.C. § 183 (a). Jfr dock den nedan s. 141 nämnda strikta ansvarsregeln i Rivers and Harbours Act, 1899 sections 14 och 16.

129 Enär emellertid i samband med fartygsdriften orsakade skador på hamnanläggningar o. dyl. omfattas av stadgandet i HGB § 486, se *Helm*, AfS b. 12 s. 314, föreligger inte någon praktisk skillnad i förhållande till nordisk rätt.

6.1.3.5. *Ersättning för avlägsnande av vrak m. m.*

I sjölagen § 13 mom. 1 punkt 5 ges redaren ansvarsbegränsningsrätt beträffande "ersättning på grund av lagbestämd förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg". En förutsättning för att lagrummet skall kunna tillämpas är att förpliktelsen åvilar redaren ex lege, dvs. enligt lag, författning eller administrativ föreskrift. En enbart på avtal grundad skyldighet för redaren att avlägsna fartyg eller egendom ombord på detta omfattas inte av stadgandet.[130]

> För den finska rättens del ingår stadganden om förpliktelse att avlägsna vrak m. m. i F om utmärkning av farlederna (846/79). Det relevanta lagrummet (§ 9) har följande lydelse:
>
> "Fartyg, fartygsdel eller gods, som sjunkit i farled eller inom annat sjötrafikområde, skall, om det sjunkna föremålet medför fara eller olägenhet för sjöfarten eller småbåtstrafiken, av fartygets ägare eller av den, i vars besittning fartyget eller godset var, så fort som möjligt avlägsnas.
>
> — — —
>
> Angående skyldighet att ersätta skada, som föranledes av underlåtenhet att vidtaga i 1 mom. avsedd åtgärd, gäller vad därom är i skadeståndslagen (412/74) stadgat. Sjöfartsmyndigheterna är berättigade att på den försumliges bekostnad vidtaga erforderliga åtgärder för att avvärja faran eller undanskaffa hindret."[131]

Lagrummets utformning kan ge upphov till tvivel huruvida förpliktelse, som åvilar redaren enligt allmänna rättsgrundsatser, omfattas av begränsningen. Den engelskspråkiga konventionstexten (art. 1 (1)(c)) innehåller formuleringen "by any law", medan uttrycket "par une loi" ingår i den franska versionen. Förstnämnda uttryck synes vidsträcktare än "par une loi". Medan den engelska formuleringen torde omfatta även allmänna rättsgrundsatser, förefaller det franska uttrycket att täcka endast lag och administrativ författning.

Detta uppmärksammades också under arbetet med att införliva bestämmelserna i 1957 års globalbegränsningskonvention med svensk rätt. För att på denna punkt göra lagtexten klarare utbyttes formuleringen "laglig förpliktelse" i lagförslaget mot "föreskriven skyldighet" i den slutliga texten.[132] I de norska och danska ansvarsbegränsningsstadgandena har däremot införts en formulering, som motsvarar det i sjölagen § 13 mom. 1 punkt 5 ingående uttrycket "lagbestämd förpliktelse". Förarbetena till dessa lagrum ger vid handen att man avsett, att även skyldighet enligt allmänna rättsgrundsatser bör kunna begränsas.[133] Frågeställningens praktiska betydelse kan likväl ifrågasättas.[134]

I jämförelse med rättsläget före sjölagsändringen år 1964 innebär sjölagens bestäm-

---

130 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 11, *SOU* 1961:33 s. 24 och *Innstilling* I 1961 s. 7.

131 En liknande bestämmelse ingår i den norska loven om havnevesenet av 24 juni 1933 § 55. Se från norsk rättspraxis angående tillämpningen av stadgandet ND 1954 s. 267 (Norges Høyesterett). Lagstadganden om avlägsnandet av fartyg som förolyckats saknas i de övriga nordiska länderna. I lokala hamn- och kanalordningar etc. ingår likväl bestämmelser om detta.

132 Se svenska sjölagen § 234 mom. 1 punkt 5 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 79.

133 Se *Innstilling* I 1961 s. 7 och *Betaenkning* Nr. 315 1962 s. 23.

134 Jfr framställningen nedan s. 149.

melse i § 13 mom. 1 punkt 5 en utvidgning. Det tidigare gällande stadgandet, som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention, innehöll nämligen en bestämmelse om "förpliktelse ... avlägsna vraket",[135] medan gällande sjölag talar om "sjunket, strandat eller övergivet fartyg". För lagrummets tillämpning krävs inte längre, att fartyget skadats i sådan utsträckning att det utgör vrak. Omfattningen av den skada som drabbat fartyget är således irrelevant. Detsamma gäller även sättet för avlägsnandet. Fartyget kan t. ex. förstöras.[136]

Förutom kostnaderna för själva avlägsnandet synes lagrummet även täcka utgifter, som uppstår i anledning av uppletning, utmärkande, vakthållning etc. av fartyget jämte egendom ombord på detta.[137] Även ersättning för skada orsakad under avlägsnandet är begränsningsbar.[138]

Som ovan framgått, innehåller signaturprotokollet till 1957 års globalbegränsningskonvention en reservationsmöjlighet beträffande här berörda ersättningar.[139] Vidare anfördes, att detta förbehåll har gjorts av Storbritannien[140] och Förbundsrepubliken Tyskland.[141]

6.1.4. ANSVARETS ART

6.1.4.1. *Culpaansvar*

Givet är att redarens culpaansvar är begränsningsbart.[142] Detta gäller såväl det skadeståndsansvar, som uppstått till följd av redarens egen culpa (i de fall sådan ansvarig-

---

135 Se utformningen av sjölagen § 13 mom. 1 punkt 5 i den lydelse stadgandet hade före sjölagsändringen år 1964.

136 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 11.

137 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 11.

138 Jfr sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—4.

139 Se art. (2)(a) i signaturprotokollet. Orsaken till antagandet av denna reservationsmöjlighet var att flera delegationer under Brysselkonferensen år 1957 anförde, att deras regeringar motsatte sig ansvarsbegränsning i fråga om förpliktelsen att avlägsna vrak m. m. Se om diskussionen *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 265 ff., jfr *Innberetning*, AfS 3 s. 290.

140 Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 2 (2)(a) stadgar ansvarsbegränsningsmöjlighet för förpliktelsen att avlägsna vrak m. m. Denna bestämmelse har dock ännu inte trätt i kraft. Se *Halsbury* s. 774 och *Temperley* s. 527 fotnot 3. Observeras bör likväl, att ansvar för kostnader i samband med avlägsnandet av vrak, som bygger på allmänna skadeståndsrättsliga regler, t. ex. skadeståndsansvaret i följd av fartygssammanstötning, är underkastat begränsning. Se de ovan i fotnot 30 nämnda rättsfallen. Jfr även *The Berwyn*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 17. Nämnas kan, att i amerikansk rätt är läget något oklart beträffande frågan huruvida ansvar i enlighet med den s. k. Wreck Act (33 U.S.C. §§ 409—415) är begränsningsbart. Se om detta närmare t. ex. *Baer*, Supplement s. 112 ff. och *Gilmore & Black* s. 846 fotnot 45.

141 När kostnaderna för avlägsnande av vrak etc. inte utgör skadeersättning omfattas de inte av HGB § 486, se *Helm*, AfS 12 s. 314 f.

142 *Selvig*, Marius 35 s. 12.

het överhuvudtaget är begränsningsbar),[143] som redarens principalansvar för anställdas och anlitade medhjälpares culpa enligt sjölagen § 11 mom. 1. Belägg för detta ger även placeringen av ansvars- och ansvarsbegränsningsstadgandena i sjölagen (kap. 2).

Tvivelsmål har uttalats huruvida redarens ansvar för skador uppkomna vid räddningsåtgärder (s. k. nödrättsansvar)[144] är underkastat ansvarsbegränsning. I nordisk doktrin har Knoph,[145] Selvig[146] och Tulokas[147] intagit en negativ ståndpunkt i frågan,[148] medan Jantzen[149] och Gomard[150] hävdar att nödrättsansvaret bör kunna begränsas.

Enär man i ansvarsbegränsningsstadgandena inte tar ställning till frågan om ansvarsgrunden, utan endast föreskriver när uppkommen ansvarighet kan begränsas, är jag böjd för att medge begränsningsrätt i nödrättssituationer. Detta givetvis under förutsättning att betingelserna för ansvarsbegränsning är uppfyllda, dvs. fordringen skall omfattas av begränsningsfältet och vidare skall den ha uppstått utan redarens "fel eller försummelse". För denna inställning talar även globalbegränsningens rättspolitiska grund (= försäkringshänsynen).[151]

6.1.4.2. *Strikt ansvar*

I art. 1 (3) i 1957 års globalbegränsningskonvention stadgas uttryckligen, att redarens rätt till ansvarsbegränsning även inträder när denne påförs strikt skadeståndsansvar. En motsvarande bestämmelse saknas i de nationella nordiska begränsningsstadgandena, vilka bygger på 1957 års konvention. Följaktligen kan oklarhet uppstå. Dels den omständigheten, att de nordiska stadgandena överhuvudtaget inte tar ställning till frågan om subjektiv skuld, utan endast anger i vilka situationer ett existerande ansvar kan begränsas, och dels globalbegränsningsinstitutets juridiska karaktär talar starkt för att också det strika ansvaret är begränsningsbart. Denna ståndpunkt stöds även av förarbetena till de nordiska ansvarsbegränsningsstadgandena.[152] Vidare bör i detta sam-

---

143 Se sjölagen § 13 mom. 2.

144 Se närmare om ansvaret för sådana skador t. ex. *Saxén* s. 171 ff., *Hakulinen* s. 287, *Routamo & Hoppu* s. 47, *Lundstedt* s. 119 ff., *Hellner* s. 64 f., 82, *Bernhard*, Uppsatser i försäkrings- och skadeståndsrätt s. 1 ff., *Vinding Kruse* s. 47 ff., *Jørgensen* s. 49 och *Ussing*, Nordisk lovgivning s. 9. Som exempel från nordisk rättspraxis kan nämnas rättsfallet UfR 1931 s. 723 (Danmarks Højesteret): Ett fartyg, som hade lidit roderskada, kastade ankar för att undvika att stöta på grund och härvid skadades en starkströmskabel. Vid fällandet av ankaret hade det stått klart för fartygets befälhavare, att fara för skador på de på platsen befintliga starkströmskablarna var stor. Oaktat domstolen ansåg åtgärden berättigad, ålades fartygets redare skadeståndsskyldighet. Se även *Bulls* analys av norsk rättspraxis, AfS 12 s. 59 ff.

145 *Knoph* s. 139 fotnot 2.

146 *Selvig*, Marlus 35 s. 13.

147 *Tulokas* s. 97.

148 Se även Hålogaland lagmannsretts dom i ND 1952 s. 341.

149 *Jantzen s.* 36.

150 *Gomard*, UfR 1956 B s. 113 f.

151 Jfr art. 2.1 i 1976 års globalbegränsningskonvention.

152 Se *Kom.bet.* 1961:8 s. 11, *SOU* 1961:33 s. 21 och *Innstilling* I 1961 s. 7. En överensstämmande åsikt i fråga om de äldre nordiska begränsningsreglerna, vilka bygger på 1924 års globalbegränsningskonvention, förfäktas av bl. a. *Lang* s. 236, *Janzen* s. 36, *Wikander* s. 27 och *Knoph* s. 139. Se även från rättspraxis rättsfallen ND 1941 s. 289 (Bergens byrett) och ND 1952 s. 320 (Norges Høyesterett). Även enligt engelsk och tysk rätt, vilka länder, som tidigare

manhang F om bringande i kraft av konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö (61/68) uppmärksammas. Genom denna förordning trädde konventionen i kraft i Finland från den 31 maj 1968. Att påföra obegränsad ansvarighet vid strikt ansvar, men begränsad ansvarighet vid culpa vore obilligt och även i viss mån ologiskt. En sådan lösning skulle även stå i konflikt med globalbegränsningens rättspolitiska grund.

Det är likväl av intresse att notera, att utformningen av ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention såvitt gäller art. 1 (1)(b)[153] tycks förutsätta, att skadan uppstått genom ett mänskligt handlande, som redaren bär principalansvar för. Konventionstexten talar nämligen om

> "... caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible..."

Detta innebär, att skadeståndsansvar, som uppstår till följd av t. ex. tekniskt fel i fartygets maskineri, inte alltid är begränsningsbart enligt konventionen.[154]

Med beaktande av globalbegränsningens syfte är min uppfattning den, att en tolkningsvägen företagen anpassning av ansvarsbegränsningsfältet till det strikta ansvaret är nödvändig. Redaren skall m. a. o. få begränsa sitt strikta ansvar i de fall skadeorsaken har den tidigare angivna anknytningen till fartygsdriftens centrala funktioner.[155]

I sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 stadgas:

> "ersättning för skada ... om skadan uppstått i samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget eller vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna."

I vår nationella sjölag råder större harmoni mellan ansvarsbegränsningsfältet och redarens eventuella strikta skadeståndsansvar än vad som är fallet i fråga om konventionstexten.[156]

Enär det sjörättsliga skadeståndsansvaret i finsk rätt huvudsakligen bygger på culpaprincipen, har frågan om begränsning av det strikta ansvaret föga praktisk betydelse.

---

framgått, har omfattat principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention, kan det strikta ansvaret begränsas. Se för den engelska rättens del Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 2 (3) samt *Marsden* s. 142, *Chorley & Giles* s. 48 och *Temperley* s. 177, 526. Jfr även det skotska rättsfallet *G. & G. Hamilton Limited v. The British Transport Commission*, (1957) S.L.T. 198 som avgjordes före begränsningslagstiftningen av år 1958. Beträffande tysk rätt kan hänvisas till bl. a. *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 23 och *Helm*, AfS 12 s. 315.

153 Se närmare om bestämmelsens innehåll framställningen om ansvarsbegränsningsfältet ovan s. 120 ff.

154 Jfr t. ex. ND 1952 s. 320 (Norges Høyesterett).

155 Ovan nämnda oöverensstämmelse synes ha varit en bidragande orsak till den reviderade utformningen av ansvarsbegränsningsfältet i 1976 års konvention, se *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 April 1973, ANNEX II s. 5 f.

156 Se även § 234 i de övriga nordiska sjölagarna.

Att det sjörättsliga skadeståndsansvaret bygger på culpaprincipen framhävs av Riska[157], Tulokas,[158] Saxén[159] och Routamo & Hoppu.[160] Det är av intresse att notera, att Beckman[161] synes vilja påföra redaren på grund av dennes stälining som driftsherre strikt ansvar i vissa fall. Som stöd för sin uppfattning nämner han ett antal nordiska rättsfall. Enär en del av dessa rättsfall endast är uttryck för den norska rättstillämpningen, vilken avviker från praxis i de övriga nordiska länderna, och de övriga innehåller mer eller mindre långtgående culpabedömningar, kan man inte dra några slutsatser för den finska rättens del med ledning av de av Beckman uppräknade rättsfallen.[162] Att finsk sjörätt omfattat culpaprincipen vinner också stöd av utformningen av sjölagen § 11 mom. 1 och kap. 6 (stadgandena i detta kapitel bygger på den i Bryssel den 23 september 1910 antagna konventionen rörande förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels), vilken förutsätter tillämpning av culpaprincipen). Vidare kan beträffande finsk rättspraxis hänvisas till bl. a. följande rättsfall: ND 1942 s. 180 (Finlands HD; skada på högspänningskabel i Helsingfors hamn), HD 1946 II 274 (skada på i farled utsatta fiskebragder), ND 1961 s. 1 (Finlands HD; drivande fartyg stött mot annat vid kaj förtöjt fartyg) och ND 1962 s. 393 (Finlands HD; oljeskada på kringliggande markägares stränder).

Vissa stadganden om strikt skadeståndsansvar står dock att finna. Vattenlagen kap. 1 § 25 påför fartygets ägare strikt ansvarighet för skador, som uppstår vid vattendrags befarande.[163] Vattenlagen kap. 1 § 25 innehåller emellertid en uttrycklig bestämmelse om att gällande stadganden om begränsning av redares ansvarighet skall iakttas, varför någon oklarhet i fråga om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet inte kan uppstå. Slutligen må erinras om den för befraktaren strikta ansvarsregeln i sjölagen § 97 mom. 2.

Culpaprincipen är även gällande i svensk och dansk sjörätt.[164] I Norge har man däremot i rättspraxis ansett, att strikt ansvar inträtt för redaren ifall skadan uppkommit på grund av tekniskt fel i fartyget eller dess maskineri och det inte varit fråga om sammanstötning mellan fartyg.[165] I övrigt tillämpar man även i Norge culparegeln.[166]

---

157 *Riska*, Sjötransporträtt II s. 10 ff., *idem*, JFT 1969 s. 192 ff.

158 *Tulokas* s. 86, 91 ff.

159 *Saxén* s. 234.

160 *Routamo & Hoppu* s. 81.

161 *Beckman* s. 33 ff. Se även hans anförande i JFT 1969 s. 226.

162 Se även den av *Riska*, JFT 1969 s. 190 anförda kritiken.

163 Se från rättspraxis HD 1924 II 194. Se om denna ansvarsregel även framställningen nedan s. 208 f.

164 Se t. ex. *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 166 ff., *idem*, AfS 12 s. 358 ff., *idem*, SvJT 1956 s. 427, *Karlgren* s. 119 ff., *Björkelund*, AfS 8 s. 291, *Grenander* s. 186 och *Rosenmeyer* s. 107 ff. Se dock UfR 1948 s. 755 (SøHa) där domstolen ålade staten strikt ansvar för skador uppkomna vid isbrytning.

165 Se två avgöranden av Norges Høyesterett, ND 1921 s. 401 och ND 1952 s. 320. Se även *Selvig*, TfR 1970 s. 246, som anför: "Sammenfatningsvis kan det sluttes fra gjennomgåelsen av rettspraksis inntil 1969 at objektivt rederansvar kun forekommer i form av en saerpreget og begrenset variant av objektivt bedriftsansvar for teknisk svikt." Jfr även *Grönfors*, AfS 12 s. 332, 357.

166 I detta sammanhang bör dock även nämnas rättsfallet ND 1969 s. 389, i vilket avgörande Norges Høyesterett tenderar till att utsträcka tillämpningen av strikt ansvar utanför den ovan

Beträffande den utomnordiska rätten kan konstateras, att det sjörättsliga skadeståndsansvaret även i angloamerikansk rätt huvudsakligen bygger på culpaprincipen.[167] Speciallagstiftning påför dock redarna i viss utsträckning strikt skadeståndsansvar. Enligt den engelska Harbours, Docks and Piers Clauses Act, 1874 section 74 bär redarna strikt ansvar för skador, vilka drabbar offentliga hamn- och kanalanläggningar. Ett liknande ansvar påförs redarna i USA enligt sections 14 och 16 i Rivers and Harbours Act, 1899.[168] Detta in rem-ansvar synes inte underlyda de amerikanska ansvarsbegränsningsstadgandena.[169] I amerikansk rätt bär redarna vidare strikt ansvar i enlighet med den s. k. unseaworthiness-doktrinen. Enligt nämnda doktrin har redarna påförts strikt ansvar för personskador, som drabbat sjömän, stuveriarbetare och personer som utfört "work traditionally performed by seamen".[170] Uppmärksammas bör dock, att en ändring i det amerikanska rättstillståndet såtillvida inträffat, att redarna numera har endast culpaansvar för skada som drabbat stuveriarbetare.[171] Slutligen kan konstateras, att culpaprincipen som ansvarsgrund även är härskande i tysk sjörätt.[172]

6.1.4.3. *Ansvar grundat på sjöpanträtt*

Utöver culpaansvar och strikt ansvar känner det sjörättsliga skadeersättningssystemet även ett sakrättsligt ansvar. Den skadelidande kan vid i sjölagen närmare angivna skadesituationer[173] erhålla sjöpanträtt i fartyget till säkerhet för sin skadeståndsfordran. Ansvaret belastar fartyget oberoende av ägar- och redarförhållanden.[174] Detta innebär, att fastän redaransvaret övergått till befraktaren eller annan nyttjare av fartyget, kan fartygsägaren ändå tvingas att bära ett sakrättsligt ansvar för fordringar, vilka grundar sig på reglerna om redarens principalansvar. Innehavaren av sjöpanträtten har rätt att i sista hand få ut sin fordran genom att realisera säkerhetsobjektet, dvs. fartyget. En följd av detta är, att fartygsägaren för att undvika realisation kan tvingas att personli-

---

beskrivna begränsade sfären. Vilken betydelse detta får med tanke på rättsutvecklingen får framtida rättspraxis utvisa. Se kommentaren i *ND* 1969 V och *Selvigs* belysande översikter över norsk rättspraxis i TfR 1970 s. 232 ff. och i Marius 20. Se även *Ringdal*, AfS 12 s. 168, som anför, att han inte finner stöd i norsk rättspraxis för en utvidgning av principen om strikt ansvar utanför området för "technical break-down".

167 Se t. ex. *Marsden* s. 1 ff., *Chorley & Giles* s. 256 ff., *Gilmore & Black* s. 22 ff. och *Robinson* s. 55 ff., 793 ff.

168 33 U.S.C. §§ 408 och 412.

169 Se t. ex. rättsfallet *U.S.A. v. Ohio Valley Co. Inc.*, 1975 AMC 1477. Se även *Crowe*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1125 f.

170 Se rättsfallen *The Osceola*, 189 U.S. 158 (1903), *Mahnich v. Southern S.S. Co.*, 321 U.S. 96 (1944) (dictum), *Seas Shipping Co. v. Sieracki*, 328 U.S. 85 (1946) och *Pope & Talbot, Inc. v. Hawn*, 346 U.S. 406 (1953). Se närmare om denna doktrin 68 *Harvard L. Rev.* (1954) s. 160 ff., *Stover, Jr.*, 61 Michigan L. Rev. (1963) s. 539 ff., *idem*, 45 Marquette L. Rev. (1961) s. 64 f., 73 ff. och *DeLamielleure*, 61 Michigan L. Rev. (1963) s. 982 ff.

171 Se Longshoremen's and Harbour Workers' (Amendments) Act, 1972 section 905 (b). Se beträffande ändringen *Gorman*, 6 JMLC (1974) s. 1 ff. särskilt s. 11 ff. och *Robertson*, 7 JMLC (1976) s. 447 ff.

172 Se HGB § 485 och *Schaps & Abraham* s. 116 ff.

173 Se närmare sjölagen kap. 8.

174 Se *Møller* s. 212, *Platou* s. 223, *Klaestad* s. 207, *Knoph* s. 133 och *Braekhus* s. 34.

gen stå för den skadelidandes fordran. Givetvis erhåller han regressrätt mot bäraren av redaransvaret, men denna regressrätt kan ju i praktiken visa sig vara värdelös.

De nordiska ansvarsbegränsningsreglerna saknar närmare bestämmelser om frågan huruvida det sakrättsliga ansvaret är underkastat stadgandena om ansvarsbegränsning. I 1957 års globalbegränsningskonvention ingår däremot ett uttryckligt stadgande om att "the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself" (art. 6 (1)).[175] Uppenbarligen ansågs denna princip så självklar, att man inte införde närmare stadganden om den i de nordiska sjölagarna.[176] Beaktas bör nämligen, att uppkomsten av sjöpanträtt i fartyg alltid förutsätter ett personligt ansvar,[177] vilket normalt underlyder ansvarsbegränsningsreglerna. Fartygsägarens sakrättsliga ansvar begränsas då i enlighet med begränsningen av redarens personliga ansvarighet. Detta innebär även, att när det personliga ansvaret är obegränsat, t. ex. när begränsningsrätten förloras, så kan inte heller det sakrättsliga ansvaret begränsas.[178] Ur principiell synvinkel kan man slutligen ifrågasätta nödvändigheten av en tillämpning av begränsningsstadgandena på det sakrättsliga ansvaret, eftersom detta ju är begränsat till fartygets värde.

6.1.5. JÄMFÖRELSE MELLAN ANSVARSBEGRÄNSNINGSFÄLTET OCH BESTÄMMELSERNA OM REDARENS PRINCIPALANSVAR

Av intresse är frågan om det inbördes förhållandet mellan regeln om redarens principalansvar (sjölagen § 11 mom. 1)[179] och det ovan berörda ansvarsbegränsningsfältet. Undersökningen koncentreras i detta avseende till det i sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—5 uppställda kravet på anknytning mellan skadan och fartygsdriften. Till övriga delar synes harmoni föreligga mellan ansvarsreglerna och -begränsningsfältet.

Vid en jämförelse mellan sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—2 och sjölagen § 11 mom. 1 kan konstateras, att sistnämnda lagrum uppställer betydligt snävare betingelser för uppkomsten av redarens principalansvar än sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—2 uppställer för ansvarets begränsning. (Detta gäller även sjölagen § 13 mom. 1 punkt 4, som dock i det närmaste saknar självständig betydelse.[180]) I sjölagen § 11 mom. 1 förutsätts nämligen att den skadeorsakande handlingen eller försummelsen inträffar

---

175 Jfr art. 1.5 i 1976 års globalbegränsningskonvention.

176 Belägg för detta ger de nordiska förarbetena se *SOU* 1961:33 s. 21 och *Innstilling* I 1961 s. 21. Se också *Selvig*, Marlus 24 s. 12, *Falkanger*, AfS 10 s. 547 och sjölagen § 217 mom. 2. Även enligt utomnordisk rätt kan det sakrättsliga ansvaret begränsas. Jfr för den engelska rättens del Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 section 5. Beträffande amerikansk rätt kan hänvisning göras till rättsfallet *The City of Norwich*, 118 U.S. 468 (1886), jfr *The Venice Maru*, 1943 AMC 1209. Se slutligen i fråga om den tyska rätten t. ex. *Schaps & Abraham* s. 192 och *Helm*, AfS 12 s. 315.

177 Se sjölagen § 212 mom. 1 och 3. Jfr sjölagen § 20 mom. 1.

178 Se t. ex. från nordisk rättspraxis ND 1951 s. 330 (Bergen byrett).

179 Lagrummet är återgivet ovan s. 73.

180 Se framställningen ovan s. 135.

"i tjänsten" under utförande av arbete "i fartygets tjänst",[181] medan begränsningsstadgandena lägger vikt vid att skadeobjektet eller skadeorsakaren befinner sig ombord på fartyget. I fråga om redaransvaret saknar denna divergens emellertid betydelse, enär en förutsättning för ansvarsbegränsning givetvis är, att ansvar överhuvudtaget uppkommit.[182]

Det i sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—2 stadgade ansvarsbegränsningsfältet har emellertid fått ökad betydelse sedan skadeståndslagen infört principen om allmänt principalansvar för arbets- och uppdragsgivare. Utöver det i sjölagen § 11 mom. 1 stadgade redaransvaret kan redaren numera även ådra sig principalansvar som arbetsgivare för skadeorsakande av alla arbetstagare, alltså inte som tidigare enbart för driftsledningen.[183] Detta innebär, att en redare, som bär principalansvar enligt skadeståndslagen utöver redaransvaret, också har rätt till ansvarsbegränsning. Som exempel kan nämnas, att någon av redarens kontorspersonal, som inte utför arbete i fartygets tjänst, tillfälligt befinner sig ombord på redarens fartyg och genom oförsiktig tobaksrökning orsakar brand- och explosionsskador eller i övrigt skadar personer och egendom ombord.

Beträffande sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3 kan följande iakttagelse göras. Före sjölagsändringen år 1964 synes harmonin mellan sjölagen § 11 mom. 1 och ansvarsbegränsningsfältet ha varit fullständigare. I den äldre, på 1924 års globalbegränsningskonvention grundade lagstiftningen användes för utomkontraktuella skadefall nämligen bestämmelsen "... för skada tillfogad ... av någon, som utför arbete i fartygets tjänst" som anknytningsmoment.[184] Detta innebar, att redaren regelmässigt kunde begränsa det principalansvar han ådrog sig enligt sjölagen § 11 mom. 1.[185] Förutsättningarna för ansvarsbegränsning var t. o. m. lättare uppfyllda än förutsättningarna för redaransvarets inträde. Begränsningsstadgandet innehöll nämligen inte det i sjölagen § 11 mom. 1 ingående tilläggsrekvisitet att skadan skall ha orsakats "i tjänsten".

Enligt gällande ansvarsbegränsningsfält kan emellertid sådana situationer uppstå, att redaren bär principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1, men inte äger rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt sjölagen § 13 mom. 1 punkt 3. Detta gäller då skada orsakats av personer och medhjälpare, vilka på grund av redarens eller befälha-

---

181 Se närmare om dessa rekvisit framställningen nedan s. 223 f., 233 ff.

182 Som tidigare (s. 139) har framgått innehåller konventionstexten till denna del en förtydligande formulering: "... for whose act, neglect or default the owner is responsible ..." (art. 1 (1)(b)). Enär detta förtydligande uppenbarligen ansågs sakna självständig betydelse utelämnades det från de nordiska sjölagstexterna, se t. ex. *Innstilling* I 1961 s. 6. *Björkelund*, AfS 8 s. 273 fotnot 78, ställer frågan huruvida ovannämnda oöverensstämmelse med regeln om redarens principalansvar skall uppfattas som belägg för att i praxis en utvidgning av redarens ansvarighet skett. Med beaktande av att de nordiska lagtexterna omfattar globalbegränsningskonventionens principer, är en sådan spekulation enligt min uppfattning omotiverad.

183 Se närmare om detta ansvar framställningen nedan s. 212 ff.

184 Se sjölagen § 13 mom. 1 punkt 2 i dess tidigare lydelse. I 1924 års globalbegränsningskonvention uttrycktes anknytningen med "... au service du navire" (art. 1.1).

185 Som ovan s. 133 framgått, innebar rättsläget före sjölagsändringen år 1964 att även harmoni mellan reglerna om bortfraktarens skadeståndsansvar för gods, som av befälhavaren mottagits för befordran, och ansvarsbegränsningsstadgandena förelåg.

varens uppdrag utfört arbete i fartygets tjänst, utan att verksamhetens art varit sådan att det i sistnämnda lagrum uppställda kravet på anknytning till fartygsdriften uppfyllts.[186] Som exempel kan nämnas skada orsakad av redarens linjeagenter och fartygsmäklare, vilka före lastningen eller efter lossningen tagit befattning med gods som varit avsett för transport eller har transporterats,[187] och skada som uppstått i samband med bärgnings-[188] och bogseringsverksamhet.

6.1.6. DE LEGE FERENDA-SYNPUNKTER. 1976 ÅRS GLOBALBEGRÄNSNINGSKONVENTION

6.1.6.1. *Allmänt*

Ansvarsbegränsningsfältet i 1976 års globalbegränsningskonvention har både utvidgats och inskränkts i jämförelse med bestämmelserna i 1957 års konvention. I enlighet med att också bärgare getts rätt till ansvarsbegränsning nämns i konventionstexten (art. 2.1 (a)) skador, som uppstår vid bärgningsoperationer. Bestämmelsen om ersättning för avlägsnande av sjunket, strandat eller övergivet fartyg jämte egendom ombord har något utvidgats (art. 2.1 (d)) och dessutom stadgas uttryckligen, att rätten till ansvarsbegränsning som gäller fordringar som avser bortskaffande och förstörande av last (art. 2.1 (e)). Slutligen omfattar ansvarsbegränsningsfältet krav på ersättning för förebyggande åtgärder, som vidtagits för att avvärja eller begränsa skador för vilka ansvarsbegränsning gäller och fordran i anledning av skada som har orsakats av sådana åtgärder (art. 2.1 (f)).

Ansvarsbegränsningsfältet har inskränkts genom att krav på ersättning för oljeskador i enlighet med 1969 års oljeansvarighetskonvention med därtill företagna ändringar och gjorda tillägg, vilka trätt i kraft, inte underlyder begränsningsreglerna (art. 3 (b)).[189] Vidare är fordringar avseende ersättning för atomskador undantagna från begränsningskonventionen dels om internationell konvention eller nationell lag, som reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskador, är tillämplig, dels om fordringen riktas mot redare av atomfartyg (art. 3 (c—d)).

---

186 Nämnas kan, att de svenska och norska delegationerna önskade under Madridkonferensen år 1955 utbyta uttrycket "in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of the cargo" (art. 1 (1)(b)) mot formuleringen "or any other persons in the service of the vessel". Se uttalanden av Braekhus och Pineus på Madridkonferensen, *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports, V/SL/1230/DW/31 och V/SL/1245/1B/38. Antagandet av denna ordalydelse skulle ha skapat större överensstämmelse mellan ansvarsbegränsningsfältet och sjölagen § 11 mom. 1.

187 Se remissyttranden (Hovrätten för Västra Sverige) i samband med sjölagsändringen år 1964 i Sverige, *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 75.

188 Jfr rättsfallet *The Tojo Maru* ovan s. 121, 129.

189 Se även framställningen nedan s. 272.

6.1.6.2. *Skadans anknytning till fartygsdriften*

Globalbegränsningskonventionen av år 1976 innehåller följande stadgande (art. 2.1 (a)):

> "claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom."

Förutsättning för ansvarsbegränsning är således, att skadan uppstått ombord eller i direkt samband med fartygets drift. Hur skall detta rekvisit tolkas? Innebär denna bestämning av begränsningsfältet någon saklig ändring i förhållande till gällande rätt? Enär bestämmelserna och principerna i 1976 års globalbegränsningskonvention inom en snar framtid kommer att inarbetas i de nordiska sjölagarna, finner jag det motiverat att ge en tolkningsrekommendation.

Förarbetena till den nya konventionen är ytterst bristfälliga och knapphändiga angående avsikten med den nya utformningen av anknytningsrekvisitet. Spridda uttalanden ger likväl belägg för att man inte tänkt sig någon väsentlig ändring i sak i förhållande till ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention.[190] Av särskilt intresse är den omständigheten, att uttrycket "in direct connection with the operation of the vessel" används som anknytningsrekvisit i den vid den diplomatiska konferensen i Bryssel den 27 maj 1967 antagna konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages).[191]

Man har i allmänhet hänvisat till art. 1 i 1957 års globalbegränsningskonvention och anfört, att anknytningen i sak väsentligen överensstämmer med anknytningsrekvisitet i denna konventions ansvarsbegränsningsfält.[192] Med hänsyn till det nära samband i rättsligt avseende som föreligger mellan reglerna om redarens principalansvar, om ansvarets begränsning och om sjöpanträtt, är det önskvärt att möjligast stor överensstämmelse uppnås i fråga om reglernas tillämpningsområden; bl. a. vad gäller sjöpanträtten är det viktigt för redaren att han snabbt kan befria sitt fartyg från kvarstads- eller andra handräckningsåtgärder genom att deponera en summa motsvarande ansvarsbeloppet. Rätten till sjöpanträtt borde således inte sträcka sig utöver gränserna för ansvarsbegränsningsfältet.

Nämnas kan, att även P & I-försäkringsskyddet opererar med skadeanknytningen "in direct connection with the operation of the ship".[193] Kommentarerna till försäkringsklausuler-

---

190 Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 11 ff. och *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 5. Detta framhävs även i den P.M. som i anledning av konventionsarbetet utarbetats av justitiedepartementet i Sverige, se *Ds Ju* 1976:12 s. 13. Se även *Selvig*, Marlus 24 s. 11.

191 Se närmare art. 4:1 (iii) och (iv). Se även sjölagen § 212 mom. 1 punkterna 3—4.

192 Se t. ex. *Rune*, SvJT 1968 s. 62, *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:42 s. 334 och *Ds Ju* 1976:12 s. 13. Jfr *Reg. prop.* 1974:116 s. 21. Se dock även *Tiberg*, Båtjuridik s. 216 fotnot 20 som ställer sig något tvivlande till ovannämnda överensstämmelse.

193 Se t. ex. *Assuranceforeningen Gards vilkår* § 3 och *Assuranceforeningen Skulds lover* § 21 (engelskspråkiga).

na synes ge vid handen, att nämnda uttryck tolkats så att bl. a. redarens terminalverksamhet (vårdansvaret) ofta faller utanför försäkringsskyddet och att inte heller redarens principalansvar för personer som handlar utanför fartyget i alla situationer omfattas av skyddet (som exempel nämns bärgningsmanskap arbetande avskilt från bärgningsfartyget).[194] Enär globalbegränsningens rättspolitiska grund utgörs av försäkringshänsynen är det givetvis viktigt, att möjligast stor överensstämmelse mellan P & I-försäkringens täckningsfält och ansvarsbegränsningsfältet föreligger.[195]

Beträffande sambandet mellan redaransvar och sjöpanträtt är det intressant att notera, att Selvig tolkar uttrycket i norska sjøfartsloven § 233 "arbeid i skipets tjeneste" i överensstämmelse med ovannämnda rekvisit i sjöpanträttskonventionen.[196] Med beaktande av sjöpanträttens anknytning till personligt ansvar[197] och vikten av ett "friktionsfritt" och väl synkroniserat ansvarssystem förefaller Selvigs tolkning godtagbar. Utgår man från att uttrycket "in direct connection with the operation of the vessel" skall tolkas i enlighet med art. 1 i 1957 års globalbegränsningskonvention, innebär detta likväl att rätten till sjöpanträtt i vissa situationer kan sträcka sig längre än vad det för redaransvaret relevanta anknytningsrekvisitet "arbete i fartygets tjänst" förutsätter.[198] Utöver ansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1 har redaren ju principalansvar enligt skadeståndslagen. Följaktligen kan, som tidigare anförts (s. 143), t. ex. redarens kontors- eller landpersonal vid ett tillfälligt besök på fartyget orsaka skador av vidsträckt omfattning, utan att fråga är om "arbete i fartygets tjänst".

Med beaktande av att man under konventionsarbetet inte synes ha avsett att åstadkomma en inskränkning av ansvarsbegränsningsfältet i förhållande till 1957 års konvention är min uppfattning den, att man vid tolkningen av uttrycket "... occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations" kommer till den ändamålsenligaste lösningen genom att utvidga ansvarsbegränsningsfältet till att gälla all sådan anknytning mellan fartygets drift och skadefallet, som omfattas av det i sjölagen § 11 mom. 1 uppställda för redaransvaret relevanta anknytningsrekvisitet "arbete i fartygets tjänst". Härvid uppnås harmoni mellan reglerna om redarens principalansvar och ansvarsbegränsningsfältet i de — dock mycket sällsynta — fall där redaransvaret sträcker sig längre än rätten till ansvarsbegränsning.[199] Vidare överensstämmer denna lösning med de tolkningsrekommendationer som givits angående anknytningsrekvisitet i sjöpanträttsreglerna.

Det synes mig som om man i 1976 års konvention valt ovannämnda obestämda formulering för att förenkla texten och för att möjliggöra större variation i tillämp-

---

194 Jfr Tojo Maru-fallet ovan s. 121, 129. Se *Innføring* s. 43, 64, 82 och *Braekhus & Rein* s. 101 f., 283.

195 Vid den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel år 1967 betonade man sambandet mellan P & I-försäkringens täckningsfält och de sjöpant underkastade fordringarna. Se *Innberetning*, AfS 9 s. 474.

196 Se närmare *Selvig* s. 62. Jfr *idem*, MarIus 35 s. 4.

197 Se närmare art. 7:1 i sjöpanträttskonventionen av år 1967 och sjölagen § 212 mom. 1 och 3.

198 Se beträffande detta rekvisit framställningen nedan s. 223 f.

199 Se beträffande dessa situationer framställningen ovan s. 143 f.

ningen, dvs. för att kunna , när rättspolitiska skäl det kräver, tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna på skadefall, som faller utanför nuvarande ansvarsbegränsningsfält.[200]

Ifall man godtar den ovan rekommenderade tolkningen blir det nödvändigt att närmare utreda hurudan anknytning mellan den skadeorsakande verksamheten och fartygsdriftens centrala funktioner som det i sjölagen § 11 mom. 1 ingående uttrycket "arbete i fartygets tjänst" förutsätter. Detta begrepp har inte enbart betydelse för frågan om redaransvarets utsträckning och rätten till sjöpant, utan det kan få praktisk betydelse också för sådana till ansvarsbegränsning berättigade ansvarssubjekt, vilkas ansvar inte såsom redarens regleras av sjölagen § 11 mom. 1, utan bestäms enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Som exempel kan nämnas befraktaren och det folk denne bär principalansvar för. Befraktaren bär nämligen ansvar också för sådan verksamhet som inte täcks av gällande ansvarsbegränsningsfält, t. ex. skador som uppstår i samband med befraktarens handhavande av godset före lastningens början och efter lossningens avslutande, skador som vållas av befraktarens klarerings- och servicefolk etc. För att fastställa huruvida den skadeorsakande verksamheten härvid går in under det i enlighet med redarens principalansvar utvidgade ansvarsbegränsningsfältet, blir det nödvändigt att ta ställning till uttrycket "arbete i fartygets tjänst". Det sagda gäller givetvis även andra till ansvarsbegränsning berättigade än befraktaren. Vidare bör de internationella aspekterna beaktas. För den internationella rättsenhetens skull är det viktigt, att ifrågavarande anknytning utreds. Begreppet "arbete i fartygets tjänst" utreds likväl på annan plats i framställningen.[201]

I detta sammanhang kan man även ställa frågan, vilken betydelse för uttrycket "occurring on board" ovan omfattade tolkning av formuleringen "in direct connexion with the operation of the ship" har, dvs. att sistnämnda uttryck i sak omfattar det ovan behandlade ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention och därutöver bör tolkas i harmoni med redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1. Svaret på denna fråga blir utgående från det ovan framförda, att uttrycket "occurring on board" i det närmaste synes sakna självständig betydelse, eftersom den skadekategori som rimligtvis omfattas av begreppet redan täcks av gällande ansvarsbegränsningsfält.[202] Den skillnaden i förhållande till 1957 års konvention existerar dock, att begreppet "occurring on board" torde omfatta personskador uppkomna ombord utan att den skadade personen behöver ha befunnit sig ombord "å fartyget för att medfölja detta".[203]

Konklusionen blir, att uttrycket "occurring on board" med beaktande av den vaga formuleringen "in direct connexion with the operation of the ship" närmast har en

---

200 Jfr nationella ställningstaganden *IMCO* Doc. LEG. XIX/3, 2 April 1973, ANNEX I s. 31 ff. Se även framställningen ovan s. 142 ff.

201 Se framställningen nedan s. 223 f.

202 Se sjölagen § 13 mom. 1 punkterna 1—3.

203 Nämnas kan, att den kanadensiska delegationen framlade under Londonkonferensen år 1976 ett förslag om att inskränka ansvarsbegränsningsrätten i fråga om personskadefall till skador "occurring on board ship" (*IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 9). Förslaget erhöll dock inte understöd, se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 4, 3 November 1976 s. 2.

hänvisande och förtydligande innebörd samt att uttrycket inte, med nyssnämnda undantag, innebär något sakligt nytt i förhållande till 1957 års konvention.

Det uttryckliga omnämnandet i konventionen (art. 2.1 (a)) av hamnanläggningar o. dyl. synes onödigt i belysning av ansvarsbegränsningsfältet i övrigt.[204] Motiveringen för denna formulering i konventionstexten var, att man i vissa jurisdiktioner inte medger ansvarsbegränsningsrätt för dessa krav, med mindre det uttryckligen anges att de är begränsningsbara.[205]

I motsats till signaturprotokollet till 1957 års konvention ger inte 1976 års globalbegränsningskonvention de tillträdande staterna möjlighet att göra förbehåll angående tillämpningen av ansvarsbegränsningsreglerna i fråga om fordringar, vilka avser ersättning för skada på hamnanläggningar o. dyl. Man ville inte prioritera offentliga intressen på enskilda skadelidandes bekostnad.[206] Denna enligt min uppfattning principiellt viktiga ståndpunkt följdes dock inte konsekvent. De tillträdande staterna gavs nämligen möjlighet att i sin nationella lagstiftning föreskriva, att ifrågavarande fordringar har prioriterad rätt i fonden för egendomsskador (art. 6.3).[207] Detta var priset för att reservationsrätten bortlämnades.

Beträffande ifrågavarande anknytningsrekvisit i art. 2.1 (a) i 1976 års globalbegränsningskonvention kan man slutligen ifrågasätta det lyckade i denna lösning i jämförelse med det kasuistiskt utformade begränsningsfältet i 1957 års konvention. En vag och vidsträckt formulering är ägnad att splittra den internationella rättsenheten. Därför är det viktigt, att man så långt som möjligt strävar till att nyttja enhetliga tolkningskriterier och som ett sådant är ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention användbart.[208]

---

204 Jfr framställningen ovan s. 135.

205 Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 12 och *Ds Ju* 1976:12 s. 13.

206 Se *Ds Ju* 1976:12 s. 12. Se även diskussionen under Londonkonferensen, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 4, 3 November 1976 s. 2 ff. Nämnas kan, att förslaget om att medge förbehållsrätt beträffande ovannämnda fordringar förkastades med rösterna 20—16, medan 5 delegationer avstod från röstningen, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 22, 16 November 1976 s. 5.

207 Se närmare om denna fond framställningen nedan s. 273 f. Se även om den under Londonkonferensen förda diskussionen om prioritering av fordringar, vilka avser ersättning för skada på hamnanläggningar o. dyl., *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 4, 3 November 1976 s. 4 ff., SR. 7, 4 November 1976 s. 2 ff. och SR. 22, 16 November 1976 s. 2 ff.

208 Nämnas kan, att Sotiropoulos starkt kritiserar den kasuistiska utformningen av ansvarsbegränsningsfältet i 1957 års konvention, som utformats i nära anslutning till de engelska ansvarsbegränsningsreglerna. Han påpekar, att begränsningsfältet är oöversiktligt, innehåller omotiverade lösningar samt ger upphov till tolkningssvårigheter, se närmare *Sotiropoulos* s. 301 ff. Otvivelaktigt är denna kritik till stor del berättigad. På grund av den använda enumerationstekniken har ansvarsbegränsningsfältet fått en utformning, som lämnar mycket att önska beträffande klarhet och överskådlighet. Men det är dock skäl att minnas, att det är fråga om en internationellt antagen konvention, vars syftemål varit att förenhetliga reglerna angående globalbegränsningen. För att uppnå detta syftemål har man varit tvungen att göra ett betydande antal kompromisser och eftergifter även vad gäller utformningen av ansvarsbegränsningsfältet.

6.1.6.3. *Dröjsmålsansvar*

Bestämmelsen i art. 2.1 (b) om begränsning av krav på ersättning för dröjsmål vid befordran av last, passagerare och deras resgods motiverades dels med att dröjsmålsansvar i viss utsträckning redan gäller i flera länder enligt tvingande stadganden eller rättspraxis, dels med att ställandet av dessa skador i globalbegränsningshänseende i särställning skulle försvåra skaderegleringen. Med hänsyn till de tänkbara skadornas vanligen ringa omfattning kan man enligt min uppfattning ifrågasätta regelns praktiska betydelse. Särskilt gäller detta dröjsmålsansvaret vid transport av passagerare och deras resgods.

6.1.6.4. *Ersättning för avlägsnande av vrak m. m.*

Art. 2.1 (d) i 1976 års globalbegränsningskonvention behandlar den fråga som regleras i art. 1 (1)(c) i 1957 års konvention, dvs. ansvarsbegränsning beträffande fordringar, som grundas på förpliktelse att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra sjunket, strandat eller övergivet fartyg och egendom ombord. I förhållande till gällande rätt innebär det nya stadgandet, att kravet på att förpliktelsen skall föreligga ex lege har utgått. Detta betyder, att även på avtal grundade skyldigheter omfattas av bestämmelsen. Denna formella utvidgning torde dock sakna större praktisk betydelse, enär t. ex. krav på bärgarlön uttryckligen uteslutits från konventionens tillämpningsområde (art. 3 (a), jfr även art. 2.2).[209]

Man kan vidare ifrågasätta huruvida det uttryckliga omnämnandet i konventionstexten av dessa åtgärder i fråga om bortskaffandet av lasten (art. 2.1 (e)) får någon självständig betydelse. Bestämmelsen motiverades med att behov kan uppkomma att kasta överbord eller oskadliggöra last, utan att motsvarande åtgärder behöver vidtas med fartyget. Utformningen av det övriga ansvarsbegränsningsfältet förefaller likväl att täcka även föreliggande skadesituationer. Dessutom torde det vara sällsynt, att begränsningsbart skadeståndsansvar för redarna i dessa situationer uppkommer.[210]

Man kan även ställa frågan hur behövlig och motiverad en ansvarsbegränsning beträffande förpliktelsen att bortskaffa sjunket vrak i själva verket är. Också dessa kostnader torde regelmässigt omfattas av det övriga ansvarsbegränsningsfältet. Begränsningsrätten kan även utgöra incitament för redaren att låta t. ex. hamnmyndigheterna ombesörja avlägsnandet.

Slutligen bör noteras, att 1976 års globalbegränsningskonvention medger reservationsrätt i fråga om de i art. 2.1 (d—e) nämnda fordringarna (art. 18.1).[211]

---

209 Se *Ds Ju* 1976:12 s. 14.

210 Se konossementslagen § 4 punkt 6 och sjölagen § 119. Noteras bör, att bidrag till gäldande av gemensamt haveri inte omfattas av ansvarsbegränsningsbestämmelserna, se art. 3 (a) i 1976 års globalbegränsningskonvention.

211 Se diskussionen på Londonkonferensen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 4, 3 November 1976 s. 2 ff.

6.1.6.5. *Ersättning för förebyggande åtgärder*

Den i art. 2.1 (f) upptagna bestämmelsen om ansvarsbegränsning i fråga om skadeavvärjande och -begränsande åtgärder samt beträffande skadeståndsansvar i samband med sådana åtgärder har sin förebild i 1969 års oljeansvarighetskonvention (art. I.6 och V). Enär ansvarsbegränsningsreglerna kan bli tillämpliga beträffande oljeskador[212] ansågs föreliggande bestämmelse motiverad.[213] Vidare hänvisade man till att förebyggande åtgärder kan bli aktuella t. ex. vid transporter av kemikalier och andra farliga ämnen.[214]

Förevarande bestämmelse avser endast förebyggande åtgärder, vilka har vidtagits av annan person än den ansvarige. Beträffande skada, som har orsakats genom dessa åtgärder, är bestämmelsen emellertid tillämplig oavsett om åtgärderna har vidtagits av den skadeståndsansvarige eller av någon annan. Inte heller krav enligt art. 2.1 (f) omfattas av globalbegränsning när de grundas på avtal med den skadeståndsansvarige.[215]

Även art. 2.1 (f) synes närmast ha informerande syfte. De tidigare nämnda punkterna i denna artikel, (särskilt (a) och (c)), torde nämligen omfatta även här nämnda krav.[216]

6.2. FRÅNVARO AV EGEN CULPA

6.2.1. INLEDANDE KOMMENTARER

Enligt gällande sjölag bortfaller redarens rätt till ansvarsbegränsning om skadan orsakats genom fel eller försummelse av honom själv. I sjölagen § 13 mom. 2 stadgas om ansvarsbegränsningen:

> "Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning."

Även de i sjölagen § 20 mom. 1 nämnda ansvarssubjektens begränsningsrätt bortfaller under samma förutsättning.[217] Enär redaren utgör det sjörättsliga skadeersättningssystemets centrala ansvarssubjekt, koncentreras framställningen här till denne.

---

212 Se framställningen nedan s. 272.

213 Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 13. Nämnas kan, att det inom IMCO:s juridiska kommitté utarbetade konventionsutkastet innehöll en bestämmelse, enligt vilken kostnader för förebyggande åtgärder, som den skadeståndsansvarige själv ådragit sig, kunde framställas mot begränsningsfonden (art. 12.5). Detta stadgande ströks sedermera ur konventionstexten. Se diskussionen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 5, 3 November 1976 s. 2 ff.

214 Se *Ds Ju* 1976:12 s. 16.

215 Se art. 2.2.

216 Jfr *Reg. prop.* 1979:130 s. 13.

217 Se utformningen av sjölagen § 20 mom. 1. Jfr art. 6 (2) i 1957 års globalbegränsningskonvention.

Det nedan anförda gäller likväl i tillämpliga delar de i sjölagen § 20 mom. 1 nämnda ansvarssubjekten.

Sjölagen § 13 mom. 2 (de övriga nordiska sjölagarna § 234 mom. 2), som bygger på 1957 års globalbegränsningskonvention (art. 1 (1)),[218] fick sin nuvarande lydelse genom sjölagsändringen av år 1964 (316/64). I förhållande till äldre,[219] i enlighet med principerna i 1924 års globalbegränsningskonvention[220] utformade lagstadgande, innebar denna lagändring dock inget väsentligt nytt.[221] Även enligt äldre rätt bortföll redarens ansvarsbegränsningsrätt vid egen culpa. Beaktar man vidare, att den i sjölagen § 10 ingående principen om redarens personliga och obegränsade ansvarighet för av honom ingångna och ådragna förpliktelser redan fanns stadgad i 1873 års sjölag[222] inser man, att principen har gamla rötter och att redarens rätt till globalbegränsning av ansvarigheten snarare måste karaktäriseras som undantag än som regel.

6.2.2. CULPAREKVISITET

Uttrycket "fel eller försummelse" i sjölagen § 13 mom. 2 utgör en översättning av det i konventionstexten ingående, från engelsk rättsterminologi härrörande[223] begreppet "actual fault or privity".[224] Enär detta uttryck enligt nordisk terminologi närmast bör återges med uppsåt, oaktsamhet, försummelse etc.,[225] dvs. culpa i vidsträckt bemärkelse,[226] valdes nämnda formulering.

Det är likväl omöjligt att ange några allmängiltiga riktlinjer för hur culpabedömningen i föreliggande avseende skall ske. I praktiken blir det fråga om en helhetsbedömning in casu av redarens handlande, där olika omständigheter beaktas. Av central betydelse är härvid det ändamål och syfte stadgandet i sjölagen § 13 mom. 2 har.[227]

---

218 Artikeln lyder till i föreliggande avseende relevanta delar: "...unless the occurrance giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner".

219 Se utformningen av sjölagen § 13 mom. 2 före nämnda lagändring.

220 Se art. 2 (1) i denna konvention.

221 Såtillvida innebär likväl lagändringen en förändring i rättsläget, att enär redaren enligt äldre rätt kunde begränsa sin ansvarighet vid eget vållande endast "med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art" (§ 13 mom. 2) kan han enligt det nya stadgandet i motsvarande situation begränsa såvida han "begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning". En utvidgning av redarens ansvarsbegränsningsrätt har således skett.

222 Se § 17 mom. 1 i nämnda lag.

223 Se t. ex. *Manca* s. 147, *Dietrich* s. 122, *Sotiropoulos* s. 284, *Lund*, AfS 8 s. 303 och *Selvig*, Marlus 35 s. 13.

224 Beträffande innebörden av det i Merchant Shipping Act, 1894 sections 502, 503 (1) ingående begreppet "actual fault or privity" kan hänvisas till bl. a. Lord Justice Buckleys belysande anförande i avgörandet *Asiatic Petroleum Company, Ltd., v. Lennard's Carrying Company, Ltd.*, [1914] 1 K.B. 419 s. 432. Se även Judge Hutchesons uttalande i rättsfallet *Edgar F. Coney and Tow*, 1941 AMC 262 s. 265.

225 Se *Innberetning*, AfS 3 s. 292, *Lund*, AfS 8 s. 332 och *Selvig*, Marlus 35 s. 13 f.

226 Se *Saxéns* terminologi s. 37.

227 Se nedan s. 163.

Vidare bör kravet på internationell rättsenhet uppmärksammas. Bland moment som är bekanta från den allmänna skadeståndsrättsliga culpabedömningen kan nämnas skaderisken och möjligheterna att förekomma skada, den för skadeorsakaren gällande aktsamhetsstandarden och avvikelse från denna etc.[228]

Domstolarna har således ganska vidsträckta möjligheter att i det konkreta fallet t. ex. låta billighetshänsyn inverka på frågan om bortfall av ansvarsbegränsningen. Härvid återspeglas även domstolarnas principiella inställning till ansvarsbegränsningen och -beloppen.[229] Det försvårar givetvis förhandskalkyler om utgången i en sak, om redarens egen culpa bedöms olika i olika länder och internationell rättsenhet inte nås.

I praktiken har de flesta domstolsavgöranden om bortfall av ansvarsbegränsning gällt sjövärdighetsfrågor samt frågor om redarens kontroll- och övervakningsskyldighet.[230]

> "Fel eller försummelse" hos redaren har ansetts föreligga i bl. a. följande nordiska rättsfall: ND 1948 s. 267 (Sveriges HD; bristfälliga skyddsanordningar), ND 1951 s. 219 (Bergen byrett; försummelse att instruera befälhavaren om stuvning), ND 1951 s. 330 (Bergen byrett; bristande sjövärdighet), UfR 1951 s. 307 (Danmarks Højesteret; försummelse att instruera muddermästare om ankring), ND 1954 s. 65 (Norges Høyesterett; skeppar-redaren berusad),[231] ND 1957 s. 593 (Göteborgs rådhusrätt; icke-sjövärdig färja), ND 1963 s. 55 (Frostating lagmannsrett; underbemanning) och ND 1978 s. 343 (Stockholms tingsrätt; försummelse att övervaka och instruera befälhavare). Redaren ansågs inte skyldig till "fel eller försummelse" i följande fall: ND 1964 s. 128 (Danmarks Højesteret; skeppar-redaren somnar vid rodret efter inmundigande av öl),[232] ND 1970 s. 70 (Sveriges HD; rederi inte försumligt i fråga om fartygets sjövärdighet), ND 1971 s. 199 (SøHa; ingen försummelse i fråga om fartygets konstruktion och bemanning kan läggas redaren till last), ND 1958 s. 62 (Norges Høyesterett; ingen försumlighet i fråga om manskapsdispositioner) och ND 1969 s. 179 (Hålogaland lagmannsrett; ingen försumlighet i fråga om förtöjningskättingarnas skick).

Såsom tidigare (s. 56) framgått var tillämpningssvårigheterna orsak till att uttrycket "actual fault or privity" i 1976 års globalbegränsningskonvention utbyttes mot formuleringen "act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result" (art. 4). Vad innebär detta skärpta rekvisit för ansvarsbegränsningsrättens bortfall?

Klart är, att uppsåtligt orsakad skada omfattas av formuleringen. Vad sedan gäller

---

228 Se allmänt om culpabedömningen t. ex. *Saxén* s. 9 ff., *Hellner* s. 75 ff. och *Routamo & Hoppu* s. 50 ff.

229 Som ovan s. 56 fotnot 27 framgår, är särskilt domstolarna i USA benägna att genombryta ansvarsbegränsningen och påföra redaren obegränsad ansvarighet.

230 Beträffande tillämpningen av "actual fault or privity"-rekvisitet kan följande litteraturhänvisningar göras: *Halsbury*, Statutes s. 329, *Halsbury* s. 775, *Marsden* s. 148 ff., *idem*, Supplement § 194, *Holman* s. 501 ff., *Mankabady* s. 40 ff., *Carver* s. 182 ff., *Scrutton* s. 489 fotnot 34 och *Temperley* s. 174. Se även belysande översikter av *Schaps & Abraham* s. 195 ff., *Schwörbel* s. 9 ff., *Manca* s. 146 ff., *Khodie* s. 30 ff., *Selvig*, MarIus 35 s. 16 och *Lund*, AfS 8 s. 332 ff.

231 Se även *ND* 1954 XIII, jfr ND 1963 s. 372 (Fredrikstad byrett) och *ND* 1963 XI.

232 Jfr ND 1958 s. 122 (Norges Høyesterett) och kommentaren i *ND* 1958 VI.

andra grader av culpa än uppsåt, dvs. culpa i inskränkt bemärkelse,[233] uppstår tolkningssvårigheter. Ur konventionens förarbeten framgår, att man med formuleringen "recklessly and with knowledge that such loss would probably result" närmast strävat till att uppnå harmoni med det i den engelska Marine Insurance Act, 1906 section 55 (2)(a) ingående begreppet "wilful misconduct".[234] Detta begrepp betecknar den grad av vållande, som normalt krävs för att försäkringsskyddet skall bortfalla. Förutom uppsåtligt skadevållande synes sistnämnda uttryck även täcka vissa fall av kvalificerad culpa enligt kontinental uppfattning.[235]

Sjölagen § 120 mom. 5[236] föreskriver, att bortfraktarens ansvarsbegränsningsrätt enligt de frakträttsliga begränsningsreglerna[237] bortfaller "om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skadan sannolikt skulle uppkomma". Bestämmelsen motsvarar art. IV.5 i konossementskonventionen av år 1924 i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse (Haag-Visby-reglerna).[238] En väsentligt likalydande bestämmelse ingår i art. 25 i 1929 års Warszawakonvention i dess lydelse enligt 1955 års Haagprotokoll (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air). Denna artikel föreskriver likväl obegränsad ansvarighet för transportören också när hans anställda har gjort sig skyldiga till uppsåtliga och därmed jämförbara handlingar i tjänsten. De här nämnda bestämmelserna har i allmänhet tolkats så att de förutom uppsåtligt skadevållande även i viss utsträckning täcker grov culpa.[239]

Den av 1976 års globalbegränsningskonvention omfattade formuleringen skulle således täcka uppsåtligt skadevållande och särskilt kvalificerad culpa. Att allmängiltigt fastslå vilka fall av kvalificerad culpa som omfattas av ifrågavarande bestämmelse är givetvis omöjligt. Uppenbart avses likväl culpa som ligger nära uppsåtligt vållande. Eventuellt täcker stadgandet även fall där den handlande klart insett skaderisken och godtagit möjligheten att skada uppkommer.[240] Som exempel kan nämnas, att en redare sänder sitt fartyg till sjöss fullt medveten om att det inte är sjövärdigt och därmed godtagit möjligheten att skada uppstår. Att skilja mellan fall, där skadans uppkomst för den ansvarige synes sannolik, och fall, där detta endast framstått som en möjlighet, leder till stora svårigheter i rättstillämpningen. Framtida rättspraxis får ut-

---

233 Även här följer jag *Saxéns* terminologi s. 37.

234 Se *CMI*, Introductory Report 1974 s. 17 f.

235 Se om ifrågavarande begrepp t. ex. *Charlesworth* s. 10 f. och *Prosser* s. 184 ff. Jfr *Drion* s. 203, 217 ff. och *Braekhus & Rein* s. 269. Nämnas kan, att i 1969 års oljeansvarighetskonvention ingår ett stadgande, enligt vilket försäkringsgivare som befrielsegrund från ansvarighet kan åberopa, att skadan vållats genom "wilful misconduct" av fartygsägaren själv (art. VII 8). Med detta begrepp har man avsett fartygsägarens uppsåtliga handlingar. Se närmare *Tulokas* s. 227.

236 Jfr sjölagen § 184.

237 Se sjölagen § 120.

238 En med sjölagen § 120 mom. 5 överensstämmande bestämmelse ingår vidare i 1978 års Hamburgkonvention rörande godsbefordran till sjöss (art. 8.1).

239 Se *Bonelli*, Il Diritto Marittimo 1974 s. 79 ff., *CMI*, Stockholm Conference 1963 s. 501, *Diamond*, [1978] 2 LMCLQ s. 245 f., *idem*, The Hague-Visby Rules s. 14 f. och *McGilchrist*, [1977] 4 LMCLQ s. 542 ff. Se även *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:137 s. 121.

240 Jfr avgränsningen av dolus-begreppet i straffrätten. Se t. ex. *Honkasalo* s. 81 ff., särskilt s. 85 ff.

visa vilka fall av kvalificerad culpa som framkallar bortfall av ansvarsbegränsningsrätten.

6.2.3. IDENTIFIKATION

6.2.3.1. *Allmänt om frågeställningen*

Vad innebär uttrycket "fel eller försummelse av redaren själv"? Denna formulering ger upphov till tolkningssvårigheter i synnerhet när fartyget ägs av en juridisk person. Det kan vara svårt att avgöra vilka funktionärer och organ som har en sådan ställning i rederiet att deras handlande medför obegränsat ansvar enligt förevarande lagrum. Denna frågeställning kvarstår även om principerna i 1976 års globalbegränsningskonvention antas i nationell rätt.

Så länge man har att göra med en småredare, som personligen till största delen handhar rederidriften samt deltar i de flesta driftsfunktionerna, uppstår vanligen inte identifikationsproblem. Men sjöfart drivs numera till övervägande delen inom ramen för allt större organisatoriska enheter (partrederier, aktiebolag etc.) och redaren har ett omfattande principalansvar.

Identifikationsproblem uppkommer även i frakträtten. I konossementslagen § 4 punkt 2 b och sjölagen § 118 mom. 2 punkt b uppges som ansvarsbefrielsegrund "brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv". Detta innebär, att svårigheter kan uppstå vid fastställandet av innebörden av uttrycket "bortfraktaren själv".[241] Även det ovan omtalade stadgandet sjölagen § 120 mom. 5[242] kan ge upphov till identifikationsfrågor. Slutligen kan man vid transport av farligt styckegods fråga sig, vilken innebörd man bör ge det för befraktarens strikta skadeståndsansvar relevanta kriteriet "utan att bortfraktaren hade kännedom om dess beskaffenhet" (sjölagen § 97 mom. 2).

Enär dessa stadganden bygger på internationella konventioner, vilka i stor utsträckning utgör kompromisser mellan befraktar- och bortfraktarintressen, och då lösningen på identifikationsfrågan färgas av denna kompromiss och av kontraktsförhållandet i övrigt, erbjuder frakträtten inte direkt ledning för identifikationsfrågans lösning då fråga är om globalbegränsning i utomkontraktuella förhållanden.

Även utanför de sjörättsliga ersättningsreglerna kan identifikationsfrågor i skadeståndsrätten uppkomma. I samband med ansvarsfriskrivningar har frågeställningar av denna typ i nordisk doktrin berörts av bl. a. Petersen.[243] Frågan om s. k. passiv skuldidentifikation vid skadelidandes medverkan har i nordisk rätt berörts av bl. a. Grönfors,[244] Saxén[245] och Andenaes.[246] En identifikationsbedömning kan även bli aktuell vid frågan om tillämpning av jämkningsstadgandet i skadeståndslagen kap. 3 § 6. Denna bestämmelse gäller nämligen enbart jämkning av det i skadeståndslagen kap. 3 stadgade principalansvaret, inte

---

241 Se i detta avseende t. ex. *Lund*, AfS 4 s. 551 ff. och *Sindballe* s. 346.

242 Jfr sjölagen § 184.

243 *Petersen* s. 79 ff.

244 *Grönfors*, Medverkan s. 114 ff.

245 *Saxén* s. 127 ff.

246 *Andenaes*, TfR 1943 s. 361 ff.

skadeståndsansvar som uppstår på grund av principalens egen culpa.[247] Vidare är det av intresse att notera, att i fiktionen om "non delegable duties", varmed man i nordisk doktrin tidigare försökte förklara principalansvarets utsträckning till att omfatta driftsledningens handlande, ingick ett väsentligt element av identifikationstänkande.[248]

Frågan om identifikation uppkommer även i försäkringsrätten, bl. a. vid tillämpningen av stadgandena om försäkringsgivarens skyldigheter när skadefallet framkallats uppsåtligen eller genom vårdslöshet, om fareökning och om åsidosättandet av säkerhetsföreskrifter och förpliktelsen att skrida till åtgärder för avvärjande av fara.[249] Försiktighet måste dock iakttas om man för frågan om identifikation och globalbegränsning söker ledning i försäkringsrätten. Observeras nämligen bör, att rätten till försäkringsersättning är ett avtalsmässigt tillkommet skydd, som inte generellt kan bedömas på samma sätt som skadeståndsansvaret. Vid bedömningen av identifikationsfrågan i försäkringsrätten inverkar sådana moment som den försäkrades behov av försäkringsskydd, försäkringsförhållandets natur etc. Vidare har preventionssynpunkterna större tyngd inom försäkringsrätten än inom den allmänna skadeståndsrätten. Å andra sidan kan man inte heller, såsom framställningen nedan kommer att visa, helt frikoppla frågan om identifikation i samband med ansvarsbegränsningsreglerna från motsvarande problematik gällande bortfall av ansvarsförsäkringsskyddet. Detta på grund av försäkringshänsynens ställning som rättspolitisk grund för globalbegränsningen.

6.2.3.2. *I rättslitteraturen framförda ställningstaganden*

Varken konventions- eller de nordiska lagförarbetena ger någon närmare vägledning i frågan om identifikation i samband med globalbegränsningsreglernas tillämpning.[250] I rättslitteraturen har problemställningen knapphändigt behandlats. Följande ställningstaganden står likväl att finna.

---

[247] Se om detta jämkningsstadgande nedan s. 199.

[248] Se om detta t. ex. *Saxén* s. 190, *Alexandersson*, JFT 1944 s. 94 och *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 10 f. Jfr även *Ramberg*, JBL 1966 s. 119 och *Petersen* s. 97.

[249] Se försäkringsavtalslagen §§ 18, 45, 51 mom. 1 och 52. Dessa frågeställningar har i nordisk doktrin behandlats av bl. a. *Grundt* s. 419 ff., *Hult* s. 106 ff., *Løken* s. 122 ff., *Ussing*, Enkelte kontrakter s. 226 f., *Hellner*, Försäkringsrätt s. 288 ff., *Arntzen* s. 30 ff., *idem*, NFT 1975 s. 3 ff., *Selmer* s. 199 ff., *Vihma*, NFT 1953 s. 331 ff. och *Bentzon & Christensen* s. 122 ff. Se för sjöförsäkringens del §§ 35 och 36 i *Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg* 1968 samt *Selmer*, AfS 1 s. 573 ff., *Grundt* s. 449, *Riska*, Riskfördelning s. 74 ff., *Hellner*, Försäkringsrätt s. 441 ff. jämte hänvisningar, *Tybjerg* s. 73 ff. och *idem*, Søassurandøren s. 68 ff. Beträffande P & I-försäkringen kan hänvisas till *Braekhus & Rein* s. 273 f. och § 239 i *Norsk Sjøforsikringsplan av 1964*.

[250] Nämnas kan, att under konventionsarbetet i Bryssel år 1957 stor osäkerhet rådde beträffande den rätta innebörden av uttrycket "actual fault or privity". Den engelska delegationen framlade därför ett förslag som lydde: "The expression 'actual fault or privity' as used in the Convention means:

a) Where the owner is a natural person, the personal fault, whether of commission or omission, of the owner himself, and

b) Where the owner is a company or a corporation, the personal fault, whether of commission or omission, of the person or persons in whom the chief management of the affairs of the company or corporation as an owner of ships resides; and does not in any case include fault based upon vicarious responsibility for acts or omissions of servants or agents."

Förslaget drogs dock tillbaka på grund av starkt motstånd av bl. a. den norska delegationen. Man ansåg nämligen att förslaget, som gällde identifikationsproblematiken, inte var tillräckligt genomtänkt och dessutom inkonsekvent, se *SOU* 1961:33 s. 27 och *Innberetning*, AfS 3 s. 292.

Jantzen, som berör denna fråga utgående från de äldre norska ansvarsbegränsningsstadgandena (före lagändringen år 1964) synes anse att redarens medarbetare, vilka inte är i fartygets tjänst och dennes "inspektør", bör i föreliggande avseende identifieras med redaren.[251] Han utvecklar dock inte närmare sin åsikt.

En liknande ståndpunkt förfäktas av Hellner, som också tar ställning till identifikationsproblematiken enligt de lagstadganden som bygger på 1924 års globalbegränsningskonvention. Hellner gör e contrario-slutledningar med ledning av svenska sjölagen § 254 mom. 1 punkt 2:

> "Redares ansvarighet ... vare begränsad vad angår:
> 2. ersättning, som eljest, på annan grund än avtal, skall utgå för skada, tillfogad person eller egendom till sjöss eller på land genom fel eller försummelse av någon, som utför arbete i fartygets tjänst;"

Han anför:

> "Detta tyder e contrario på att så snart vållande kan tillskrivas någon som tillhör redarens centrala driftsledning och utövar dess funktioner, i motsats till den som utför arbete i det särskilda fartygets tjänst, redaren ej skulle åtnjuta ansvarsbegränsningen."[252]

Hellner går dock inte närmare in på frågan vad som avses med "redarens centrala driftsledning".

Man kan i anledning av Hellners uttalande ställa frågan hur väl ägnat ansvarsbegränsningsfältet är för dylika e contrario-slutledningar. Detta fält anger endast när uppkommet skadeståndsansvar kan begränsas. För ersättningsanspråk som faller utanför detta fält svarar redaren alltid obegränsat. Slutligen står det klart, att utformningen av gällande ansvarsbegränsningsfält inte ger möjlighet till e contrario-slutledningar.

Lund, som utgående från ansvarsbegränsningsreglerna enligt 1957 års globalbegränsningskonvention (norska sjøfartsloven § 254, 2. ledd) mera ingående berör denna problematik,[253] har en enligt min mening något för formell och onyanserad inställning till identifikationsfrågan. Enligt honom bör identifikation ske "når feilen eller forsømmelsen er begått av en overordnet person med fullmakt til å handle utad på vegne av rederiet".[254] Lund förutsätter vidare, att den överordnade även skall vara "ansvarshavende". Enligt honom blir gränsen då vanligen att dra vid avdelningscheferna. Storleken hos den avdelning chefen leder har enligt Lund normalt ingen betydelse.

Detta Lunds ställningstagande kan såtillvida kritiseras, att denne synes något för kraftigt betona de ifrågavarande personernas formella ställning inom rederiet, samtidigt som han ägnar mindre uppmärksamhet åt de arbetsuppgifter och funktioner dessa personer utför. Ett sådant ställningstagande kan lätt leda till en alltför formalistisk in-

---

251 *Janzen* s. 39.

252 *Hellner*, Teori och Praxis s. 156.

253 Se närmare *Lund*, AfS 8 s. 313 ff.

254 En liknande åsikt synes *Selvig*, Marlus 35 s. 17, *Rosenmeyer* s. 280 och *Bredholt & Philip* s. 353 företräda. Jfr även *Haxthow* s. 204.

ställning vid bedömningen av frågan in concreto med den negativa påföljden, att det individuella fallets särskilda omständigheter förbises. M. a. o. föreligger risk att bedömningen för mycket låses vid på förhand givna banor med begränsande inverkan på möjligheterna till en in casu-variation. Jag medger gärna att utgångspunkten vid bedömningen på grund av sakens natur måste i avsevärd grad bli formalistisk, men plats bör även ges för en avvägning in casu.

Även en viss inkonsekvens kan skönjas i Lunds resonemang. Han anför nämligen, att identifikationen inte bör ske med rederiets marininspektörer, trots att dessa i viss mån representerar rederiet utåt, bl. a. på grund av att dessa "står i et typisk underordningsforhold innen rederiet", och enär den "avdeling" de leder normalt är så liten. Lund har likväl tidigare uttalat "Om vedkommende er underordnet andre innen rederiet spiller ingen rolle, sålenge han er den innen avdelingen som normalt opptrer utad på dette felt" och att enligt honom avdelningens storlek saknar relevans.

Slutligen bör nämnas Rambergs ställningstagande. Denne tar avstånd från den formalistiska synen och anför som lösningsalternativ, att avgörande vikt borde fästas vid de funktioner och uppgifter vederbörande person utför. Han uttalar:[255]

> "... I personally think it would be easier to determine directly that the owner cannot obtain the benefit of limitation when a negligent act has been performed in certain functions irrespective of where the negligent person is found. It is possible to discover a certain uniform practice between the shipping companies throughout the world. Some functions are of such importance that they take their natural place on the managerial level, while others fall clearly within the ambit of the subordinates."

Denna inställning till identifikationsproblematiken möjliggör onekligen önskad in casu-variation. Uttalandet är dock för obestämt för att vara till nämnvärd hjälp vid identifikationsfrågans lösning in concreto.

6.2.3.3. *Rättspraxis*

Beträffande nordisk rättspraxis kan konstateras, att den är knapphändig i denna fråga. Följande rättsfall föreligger dock:

> ND 1948 s. 267 (Sveriges HD): Under bunkring av ett fartyg i Emdens hamn beordrades tre matroser att sätta på livbåtarnas segeldukskapell. I samband med utförandet av detta arbete brast en sejsing, som höll fast kapellet, med påföljd att en av de på livbåtsdäcket stående matroserna föll ned på fartygsdäcket och ådrog sig skador.
>
> Matrosen framställde skadeståndskrav mot rederiet och anförde bl. a. att bolaget försummat att förse livbåtsdäcket med skyddsräcke. Denna försummelse ansågs av domstolen som rederiets egen culpa.
>
> I detta avgörande ansågs rederiet culpöst utan att domstolen prövade frågan om vem inom rederiets organisation som gjort sig skyldig till försummelsen. Svea Hovrätt synes ha utgått från att rederiet åvilar vissa centrala säkerhetsplikter och att försummelser härvid

---

255 *Ramberg*, JBL 1966 s. 119.

lägges rederiet som egen culpa till last.[256] Eventuella delegationsförhållanden inverkar inte på detta ansvar.[257]

UfR 1951 s. 307 (Danmarks Højesteret): Vid kollision utanför Korsørs hamn mellan en färja tillhörig de danska statsjärnvägarna och ett mudderverk, som ägdes av ett aktiebolag, kantrade mudderverket och fem besättningsmän omkom. Mudderverket hade vid olyckstillfället legat förankrat i en livligt trafikerad farled utan utkik och med missvisande lanternor.

De efterlevande till en av de omkomna besättningsmännen framställde skadeståndsyrkanden mot aktiebolaget. Dessa bifölls. Højesteret ansåg, att bolagets ledning försummat att ge mudderverket tillräckliga instruktioner om ankring etc. och att rätten till ansvarsbegränsning därför bortfallit.

I detta avgörande identifierades således aktiebolaget med sin ledning. Domstolen tog dock inte ställning till vilka funktionärer och organ, som skulle anses som ledning i föreliggande avseende.[258]

En liknande ståndpunkt intog Åbo hovrätt 15. 6. 1979 (1977 V12 Maa.): Ett kylmotorfartyg, som legat förtöjt vid ett fiskefartyg på norra Atlanten, hade inlastat frusen fisk från sistnämnda fartyg. Vid inlastningen hade en grupp besättningsmän från fiskefartyget stuvat lasten ombord på motorfartyget. Då en av dessa besättningsmän längs en lejdare klättrade upp från lastrummets botten till motorfartygets huvuddäck, lossnade lejdaren från sina fästen (det framgick att de träskruvar, varmed ifrågavarande lejdare varit fastsatt, varit alltför korta för att tåla påfrestning och skruvhattarnas diameter alltför liten i förhållande till skruvhålens diameter) med påföljd att han störtade ned i lastrummet och omkom.

Det försäkringsbolag som hade ersatt hans anhörigas skada, förde regresstalan mot kylmotorfartygets rederi. Talan bifölls enär egen culpa hos rederiet ansågs föreligga (i fall av ansvarsbegränsning skulle kravet ha varit preskriberat, sjölagen § 229 mom. 4).

Ur hovrättens domsmotivering: "... att olyckan orsakats därav, att den i målet nämnda lejdaren ... ej varit godtagbart fastsatt. Denna omständighet måste, med hänsyn till att svagheten i lejdarens fastsättning har varit skönjbar allt sedan rederiet mottagit fartyget, läggas rederiaktiebolaget till last såsom försummelse i upprätthållandet av fartygets sjövärdighet och grunda skadeståndsskyldighet för detsamma."[259]

Dessa få nordiska avgöranden belyser dock inte frågan om vilka funktionärer eller organ, som skall identifieras med redaren vid tillämpningen av sjölagen § 13 mom. 2.

---

256 Jfr ND 1957 s. 593 (Göteborgs rådhusrätt), ND 1978 s. 343 (Stockholms tingsrätt) och ND 1951 s. 219 (Bergen byrett).

257 Rättsfallet illustrerar även det nära samband som förefinns mellan en juridisk persons culpa- och dess principalansvar. Iblaṇd glider dessa ansvarsformer in i varandra och det är svårt att dra någon skarp gräns mellan dem. Se i detta avseende *Saxén* s. 180 och *Hellner*, Teori och Praxis s. 144. Jfr även *Riska*, Företagsledningens ansvar s. 24 f. Jfr det som ovan s. 155 anfördes om fiktionen "non delegable duties".

258 Jfr även ND 1971 s. 199 (SøHa), där domstolen fastslog, att "fejl eller forsømmelse" enligt sølovens § 254, stk. 2 inte kunde påföras "Søvaernet" som redare för krigsfartyg.

259 Domslutet tillkom efter omröstning. Minoriteten ansåg, att egen culpa inte kunde läggas rederiet till last, eftersom lejdarens felaktighet visserligen varit sådan, att den antagligen bort observeras av kylmotorfartygets besättning, men att det inte i målet hade visats, att felaktigheten varit skönjbar för rederiet då det mottog fartyget, vilket skett några månader tidigare, eller senare före ifrågavarande resa.

6.2.3.4. *Utomnordisk rätt*

Förutsättningen att skadan inte orsakats genom "privity or knowledge" hos "the owner"[260] innebär att identifikationsproblem även uppkommer i amerikansk rätt. I föreliggande avseende har de amerikanska domstolarna gjort en klar åtskillnad mellan å ena sidan "personal owners" och å andra sidan rederier, vilka bedriver rederiverksamhet i form av "corporations".

I fråga om förstnämnda kategori av ansvarssubjekt har man ansett, att rätten till ansvarsbegränsning endast förloras då "the individual owner" personligen gjort sig skyldig till fel eller försummelse. I avgörandet *The Seminole*[261] uttalade Justice Douglas i Supreme Court:[262]

> "In the case of individual owners it has been commonly held or declared that privity as used in the statute means some personal participation of the owner in the fault or negligence which caused or contributed to the loss or injury."

Amerikanska rättsfall står likväl att finna, där man gjort avsteg från den refererade formalistiska inställningen i fråga om "individual owners". Ett "funktionellt" synsätt har vunnit terräng, dvs. identifikation har i viss utsträckning skett med personer vilka innehaft en "broad scope of authority" att handla på redarens vägnar.[263] Detta inne-

---

260 46 U.S.C. § 183. Uttrycket överensstämmer i materiellt hänseende väsentligen med det i 1957 års globalbegränsningskonvention ingående, från engelsk rätt härstammande begreppet "actual fault or privity", se Judge Hutchesons uttalande i avgörandet *Edgar F. Coney and Tow*, 1941 AMC 262 s. 265 ff. Se även *Benedict* s. 5—4 och *Selvig*, Marlus 35 s. 13. Angående innebörden av uttrycket "privity or knowledge" i amerikansk rätt kan hänvisas till följande litteratur: *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 969 ff., 68 *U.S.L. Rev.* (1934) s. 621 ff., 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 254 ff., *Volk & Cobbs*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 954 ff., *Vickery*, ibid. s. 925 ff., *Benedict* s. 5—1 ff. och *Gilmore & Black* s. 877 ff. Helt allmänt kan dock sägas, att tendensen i amerikansk rättspraxis gått mot att påföra redaren ökade övervaknings- och instruktionsskyldigheter i fråga om fartyg och besättning. Vid genomgången av domstolsavgörandena får man det intrycket att domstolarna fingerat culpa i flera fall.

261 1943 AMC 18.

262 1943 AMC s. 22. Se även uttalanden i avgörandena *The Erie Lighter 108*, 250 F. 490 (1918), *The Francesca*, 1937 AMC 1006, *The Princess Sophia*, 1932 AMC 1562 och *The Frank L. III*, 1964 AMC 1543. Se från rättslitteraturen *Gilmore & Black* s. 879 ff. och *Benedict* s. 5—1 ff.

263 "Where the owner is not present at the time of the accident, but has left the boat in the possession and control of his co-partner, as his agent, any negligence on the part of such agent in the maintenance, inspection and operation of the boat is imputable to the owner," *Kulack v. The Pearl Jack*, 1948 AMC 1960, jfr även rättsfallen *The Severance*, 152 F. 2 d 916 (1945), *The Glenbogie*, 1936 AMC 267, samt Judge Warings intressanta uttalande i avgörandet *The Trillora II*, 1948 AMC 132 s. 135. Se också *Gilmore & Black* s. 880 ff. och *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 967. I amerikansk rätt föreligger även oklarhet huruvida den i angloamerikansk frakträtt välkända principen om "non delegable duty to provide a seaworthy vessel", se t. ex. rättsfallen *Standard Oil Co. v. Anglo-Mexican Petroleum Corp.*, 112 F. Supp. 630 (1953) och *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd.*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57, också bör tillämpas beträffande ansvarsbegränsningen. I avgörandet *The Chickasaw*, 1969 AMC 1682 gjordes skillnad mellan culpabedömningen i frakträtten och enligt ansvarsbegränsningsreglerna.

bär, att rättsläget angående identifikationens utsträckning i fråga om "individual owners" är något oklart i amerikansk rätt.

Beträffande "corporate owners" har man i amerikansk rättspraxis ansett, att personer och organ, vilka tillhör företagsledningen eller utan att tillhöra denna ledning blivit tilldelade administrations- och kontrolluppgifter avseende hela rederidriften eller en självständig del därav, bör beträffande "privity or knowledge" identifieras med företaget.

> "When the owner is a corporation, the privity or knowledge must be that of the managing officers of the corporation", *Craig v. Continental Insurance Co.*[264] och i avgörandet *The Erie Lighter 108* anförde Haight, D. J. (New Jersey):[265] "... a 'managing officer' is not necessarily one of the head executive officers, but is any one to whom the corporation has committed the general management or general superintendence of the whole or a particular part of its business."

Vikt bör således fästas, förutom vid ifrågavarande persons organställning inom företaget, också vid de funktioner denne utövar och det administrativa ansvaret som är knutet till uppgifterna. Fastän personen innehar en i formellt avseende mera underordnad ställning inom företagshierarkin, kan ändå den honom tilldelade uppgiftens självständiga och ansvarsfulla natur motivera en identifikation.[266]

Jag inskränker mig i övrigt endast till litteraturhänvisningar. Problematiken har berörts av bl. a. *Gilmore & Black* s. 889 ff., *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 969 ff. och *Volk & Cobbs*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 961 ff., se även kommentaren i 24 *Nacca L.J.* (1959) s. 228 och 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1687 fotnot 84.

264 141 U.S. 638 (1891), s. 646.

265 250 F. 490 (1918) s. 494. Se även rättsfallen *The Vestris*, 1931 AMC 1553, *The Colima*, 82 F. 665 (1897), *Petition of United States*, 255 F. Supp. 737 (1966), *The Morro Castle*, 1941 AMC 243 och *The Coast Guard C.G.R. 180*, 1948 AMC 1682.

266 Förutom "managing officer" och "superintendent" har bl. a. följande organ och funktionärer i amerikansk rättspraxis identifierats med rederiet: "president" (*The Republic*, 61 F. 109 (1894)), "works manager" (*The Linseed King*, 285 U.S. 502 (1932)), "assistant manager" (*Boston Towboat Co. v. Darrow-Mann Co.*, 276 F. 778 (1921)), "sole manager" i fråga om rederiets enda fartyg (*The Benjamin Noble*, 244 F. 95 (1917)). Identifikationen har inte utsträckts till "a local freight and passenger agent" (*Brace v. Canadian Pacific Ry. Co.*, 61 F. 2 d 339 (1932)), "marine engineer" (*The Annie Faxon*, 75 F. 312 (1896)), "caretaker in sole charge of a tender" (*California Yacht Club v. Johnson*, 65 F. 2 d 245 (1933)), "port engineer" (*McGill v. Michigan S.S. Co.*, 144 F. 788 (1906), "office manager" (*Tug Skipper—Barge Woods*, 1950 AMC 125, "foreman who supervised repairs" (*Shamrock Towing Co., Inc., v. Fichter Steel Corporation*, 155 F. 2 d 69 (1946) och "staff search and rescue officer of Coast Guard district" (*Petition of United States*, 255 F. Supp. 737 (1966)). Befälhavaren och besättningen har inte omfattats av identifikationen enär detta skulle kränka ansvarsbegränsningslagstiftningens syfte, se t. ex. rättsfallen *La Bourgogne*, 210 U.S. 95 (1908), *The Erie Lighter 108*, 250 F. 490 (1918), *The Chickasaw*, 1969 AMC 1682, *The Colima*, 82 F. 665 (1897) och *The Princess Sophia*, 288 U.S. 604. Ifall dock t. ex. befälhavaren anförtrotts "managerial functions" torde en identifikation kunna bli aktuell, se t. ex. avgörandet *The G. F. Brady*, 1927 AMC 1621. I anslutning till detta bör även den tidigare omnämnda s. k. Sirovich-lagstiftningen uppmärksammas, se ovan s. 31. I samband med att redarna förpliktades att uppställa en minimifond om $ 60 per ton av fartygets dräktighet för personskador infördes följande stadgande i Limitation of Liability Act, 1851 (46 U.S.C. § 183 (e): "In respect of loss of life or bodily injury the privity or knowledge of the master of a seagoing

Beträffande partredare innebär enligt amerikansk rätt "privity or knowledge" hos en partredare inte att de övriga redarna på grund därav förlorar sin ansvarsbegränsningsrätt.[267]

Enär 1957 års konventionstext utformats till stora delar i överensstämmelse med engelska ansvarsbegränsningsstadganden, knyts intresset självfallet till hur man i engelsk rätt förhåller sig till identifikationsproblematiken.

Vid lösningen av identifikationsfrågan drar man även i engelsk rätt en skarp gräns mellan "personal owner" och de fall där rederiverksamheten bedrivs i form av "corporation". I fråga om förstnämnda kategori bortfaller ansvarsbegränsningsrätten endast när "the owner" personligen gjort sig skyldig till fel eller försummelse.[268] Detta innebär att identifikationsproblemets praktiska betydelse inskränker sig till "corporation"-fallen.

Det grundläggande rättsfallet i detta avseende är *Lennard's Carrying Company, Ltd. v. Asiatic Petroleum Company, Ltd.*[269] I avgörandet uttalade Viscount Haldane bl. a.:[270]

> "A corporation is an abstraction. It has no mind of its own any more than it has a body of its own; its active and directing will must consequently be sought in the person of somebody who for some purposes may be called an agent, but who is really the directing mind and will of the corporation, the very ego and centre of the personality of the corporation ...
>
> It must be upon the true construction of that section in such a case as the present one that the fault or privity is the fault of somebody who is not merely a servant or agent for whom the company is liable upon the footing respondeat superior, but somebody for whom the company is liable because his action is the very action of the company itself."

House of Lords uppdrog rätt så snäva gränser för identifikationen. Identifikation skulle endast ske med styrelsemedlemmar och andra personer, vilka handlade på styrelsens vägnar.[271]

Sedermera har likväl identifikationen utsträckts till att omfatta personer, vilka, utan

---

vessel or of the superintendent or managing agent of the owner thereof, at or prior to the commencement of each voyage, shall be deemed conclusively the privity or knowledge of the owner of such vessel." Se kritik angående denna regel i *Benedict* s. 5—8. Beträffande det ovan i korthet berörda identifikationsproblemet angående "corporate owners" kan slutligen göras följande litteraturhänvisningar. Frågan behandlas av bl. a. *Benedict* s. 5—13 ff., *Thede*, 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 967, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 377 fotnot 52, *Springer*, 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 27 ff., *Vickery*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 925 ff. samt i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 618 ff., 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1687 ff. och i 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 255. Se även *Lunds* framställning i AfS 8 s. 323 ff.

267 Se t. ex. rättsfallen *In re Leonard*, 14 F. 53 (1882), *The Resolute*, 1930 AMC 640, *In re Meyer*, 74 F. 881 (1896) och *The Commonwealth*, 1930 AMC 989.

268 Se t. ex. rättsfallet *Beauchamp v. Turrell*, [1952] 1 Lloyd's Rep. 266. Se även det ovan i fotnot 250 omnämnda förslaget angående innebörden av begreppet "actual fault or privity", vilket av den engelska delegationen framlades på Brysselkonferensen år 1957 och *Halsbury* s. 774.

269 (1915) 13 Asp. M.L.C. 81. Jfr även anförande av Denning L.J. i avgörandet *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159 s. 172 f.

270 (1915) 13 Asp. M.L.C. 81 s. 83.

271 Se även rättsfallet *Smitton v. Orient S.N. Co.*, (1907) 12 Com. Cas. 270 och *Lund*, AfS 8 s. 321.

att de nödvändigtvis uppträder på styrelsens vägnar, hör till rederiets administrativa ledning. Förutsättningen är dock, att de innehar en överordnad ställning med självständig rätt att handla på rederiets vägnar; såsom en "managing director",[272] "assistant managing director" och "traffic manager".[273] Beträffande statens ansvarighet har man ansett, att identifikation bör ske med medlem av "the Board of Admiralty".[274]

Beträffande partredare har även i engelsk rätt den ståndpunkten intagits, att "actual fault or privity" som en av redarna gjort sig skyldig till inte inverkar på medredarnas rätt till ansvarsbegränsning.[275]

Enligt HGB § 486 Abs. 4 förlorar der Reeder i tysk rätt sin ansvarsbegränsningsrätt vid personliga fel och försummelser. Med den individuelle redaren identifieras i föreliggande avseende dennes legala företrädare ("gesetzlicher Vertreter"). Beträffande rederier som är juridiska personer föreskriver HGB § 486 Abs. 4, att rätten till ansvarsbegränsning bortfaller vid vållande hos medlemmar av sådana organ som har rätt att företräda den juridiska personen ("zur Vertretung berechtigten Organ", t. ex. styrelsemedlemmar och verkställande direktörer).[276]

Angående partrederier och andra ekonomiska sammanslutningar med personlig och obegränsad ansvarighet ("offene Handelsgesellschaft, Kommanditgesellschaft") föreskriver den tyska rätten (HGB § 486 Abs. 4), att de ansvariga inte kan begränsa sin ansvarighet när skadan orsakats av en huvudredare respektive av "einen zur Vertretung berechtigten Gesellschafter".[277]

Vilken vägledning ger den utländska rätten vid lösandet av föreliggande tolkningsproblem? Fastän 1957 års globalbegränsningskonvention utformats i nära anknytning till engelsk rätt, framgick under Brysselkonferensen år 1957, att engelsk rättspraxis inte ger någon nämnvärd vägledning för tolkningen.[278] Men givetvis är det med tanke

---

272 *Yuille v. B. & B. Fisheries (Leigh), Ltd., and Bates*, [1958] 2 Lloyd's Rep. 596.

273 Se *The Lady Gwendolen*, [1965] 1 Lloyd's Rep. 335.

274 *H.M.S. Truculent*, [1951] 2 Lloyd's Rep. 308. Se i övrigt angående den engelska rättens inställning till denna fråga *Scrutton* s. 489 fotnot 34, *Carver* s. 181 ff., *Chorley & Giles* s. 48 ff., *Holman* s. 501 ff., *Marsden* s. 148 ff., *idem*, Supplement § 194, *Halsbury* s. 775 och *Temperley* s. 174. Se även *Lund*, AfS 8 s. 319 ff. och *Schwörbel* s. 41 ff.

275 Se t. ex. rättsfallen *The Spirit of the Ocean*, (1865) BR. & L. 336, *The Cricket*, *The Endeavour*, (1882) 5 Asp. M.L.C. 53 och *The Yarmouth*, [1909] P. 293.

276 Se närmare t. ex. *Schaps & Abraham* s. 197 och *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 34. Jfr BGB § 31 som stadgar om sammanslutningars skadeståndsansvar. *Freise* s. 72 vill även jämställa i sagda lagrum nämnd "anderer verfassungsmässig berufener Vertreter" med medlem av företrädande organ i HGB § 486 Abs. 4:s mening. Slutligen kan nämnas, att befälhavaren regelmässigt inte identifieras med redaren i föreliggande avseende. Jfr RGZ 133, 167 (1931). Se även *Sotiropoulos* s. 53, 287 f.

277 Se i övrigt beträffande den tyska rättens inställning till identifikationsfrågan *Schaps & Abraham* s. 195 ff., *Freise* s. 71 ff., *Sotiropoulos* s. 52 ff., 284 ff. och *Abraham*, Seerechtsänderungsgesetz s. 34 ff.

278 Erinras må om det engelska förslag till identifikationsfrågans lösning som förkastades på Brysselkonferensen år 1957. Förslaget byggde på engelsk rättsuppfattning i frågan. Se ovan fotnot 250. Jfr det som ovan s. 69 f. anförts om internationell praxis som material vid tolkningen av konventionsstyrd lag. Jfr dock även *Tulokas* s. 193 som delvis synes stöda sig på angloamerikansk rättspraxis i föreliggande tolkningsfråga.

på strävandena till internationellt enhetliga begränsningsregler viktigt att främmande rätt beaktas och att ställning tas till frågan huruvida en med den utländska rätten materiellt överensstämmande lösning vore motiverad även för den finska och övriga nordiska rättens del.

6.2.3.5. *Riktlinjer för frågans lösning*

För mot redaren stränga identifikationsregler talar den omständigheten att rätten till globalbegränsning av ansvarigheten utgör ett särpräglat undantag i belysning av det moderna företagaransvaret, vilket genom antagandet av skadeståndslagens principalansvarsregler ytterligare skärpts.[279] Vidare bör uppmärksammas, att enligt sjölagen § 13 mom. 2 redarens egen culpa inte leder till bortfall av ansvarsbegränsningsrätten, enligt äldre rätt om redaren själv övertagit fartygets förande och därvid gjort sig skyldig till nautiskt fel, (denna regel tillkom medelst L om redares ansvarighet och om sjöpanträtt (73/31)) och efter lagändringen år 1964 (316/64), om redaren uppträtt i egenskap av befälhavare eller besättningsman.[280] Dessa stadgandens karaktär av undantagsbestämmelser till den gamla principen om redarens obegränsade och personliga ansvarighet vid egen culpa talar för att de bör ges en restriktiv tolkning.[281] Detta utgör även ett skäl för en mot redaren sträng inställning i identifikationsfrågan.

Min uppfattning är emellertid den, att man vid tolkningen av de gällande ansvarsbegränsningsstadgandena bör beakta, att principen om globalbegränsning av redarens skadeståndsansvar är internationellt omfattad och erkänd. Det syfte, som framhävs för ansvarsbegränsningsreglerna, bör även beaktas vid bedömningen av föreliggande fråga. Enligt min uppfattning kan följande riktlinjer för identifikationsfrågans lösning uppställas:

Det är säkert riktigt att utgångspunkten för frågans bedömning är, att redarens rätt till ansvarsbegränsning bortfaller endast vid personlig culpa.[282] Preventionshänsynen[283] bakom denna regel förutsätter att redaren personligen leder och övervakar fartygsdriften. I detta avseende har likväl med tiden stora förändringar skett. Rede-

---

279 Se framställningen nedan s. 212 ff.

280 Se även art. 6 (3) i 1957 års globalbegränsningskonvention. Detta stadgande bör tolkas så, att undantaget endast gäller när redaren t. ex. i egenskap av befälhavare utför arbetsuppgifter, vilka normalt åvilar befälhavaren, jfr från engelsk rättspraxis *The Annie Hay*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141.

281 Jfr Bergen byretts uttalande i samband med rättsfallet ND 1951 s. 330 (s. 342): "De saksøkte har enn videre ikke rett i at det er lovens tanke overhodet å frita for det ubegrensede ansvar, hvor det gjelder følgene av nautiske feil. Etter lovens klare ord er det bare besetningens og skipperrederens nautiske feil, hvorfor ansvaret begrenses. At ansvaret ville ha blitt begrenset, hvis Hans Nilsen Kaartveit tillike hadde vaert skipper i stedet for bas, kan ikke tillegges noen betydning. Der er overhodet ikke noen oppfordring til en utvidende fortolkning av unntakelsesbestemmelsen om skipperrederen som er en nydannelse i vår rett ved lovendringen av 31 mai 1929."

282 Se *Lund*, AfS 8 s. 315, 327.

283 I annat sammanhang har anförts, att preventionssynpunkternas betydelse har minskat, se ovan s. 52 fotnot 9.

rierna har blivit allt större organisatoriska enheter, där ägarna överlåtit den egentliga fartygsdriften åt andra för att själva syssla med administrations- och finansieringsfrågor etc. Beaktar man det faktiska läget ställs man inför två situationer: Å ena sidan har vi småredarna, vilka äger ett eller ett fåtal fartyg och i väsentlig grad själva handhar rederidriften. Å andra sidan möter vi storredarna, vilka driver sin verksamhet som partrederier eller juridiska personer med omfattande organisationer. Småredarna kan genom sitt personliga agerande och på grund av rederiets mindre organisation genom egen culpa ådra sig obegränsad ansvarighet i betydligt större utsträckning än storredarna, vilka har möjlighet att "gömma" sig bakom sin organisation. Det är ofta svårt för de skadelidande att påvisa egen culpa hos storredarna.[284] Preventionssynpunkten får olika betydelse i dessa situationer.

Frågan om identifikationen bör lösas med hänsynstagande till nämnda olikhet mellan småredarna och storrederierna. En "utjämning" via identifikationsprinciper bör ske. Att såsom i engelsk och delvis i amerikansk rätt upprätthålla en distinktion i föreliggande avseende mellan rederier ägda av enskilda företagare och rederier, som drivs i form av ekonomisk sammanslutning, synes subtilt.[285] Även de personligt ägda rederiernas organisation kan vara omfattande. Det är inte ovanligt att redaren överlämnar skötseln av rederiets funktioner till en uppdragstagare. Denne handhar rederidriften i redarens namn och för redarens räkning, medan den kommersiella risken kvarstår hos uppdragsgivaren (redaren).[286] Beaktas bör även, att man inte heller upprätthåller någon motsvarande divergens vid lösningen av identifikationsproblematiken i försäkringsrätten.

Här måste dock den reservationen göras, att den språkliga utformningen av förevarande lagrum ("...redaren själv, med mindre denne...") kan uppfattas så att en sådan distinktion skulle upprätthållas i finsk och övrig nordisk rätt. Enligt min uppfattning är lagtexten inte entydig och klar,[287] och syftet med regeln om bortfall av begränsningsrätten (preventionshänsynen) talar för att rederidrift i form av enskild näringsidkare, partrederi eller juridisk person behandlas lika. I praktiken kan likväl frågan även lösas genom fiktionen "non delegable duties", dvs. den som överlåter driftsledningen till andra får svara för deras vållande såsom för sitt eget.[288]

Den andra centrala principen i fråga om identifikationsfrågans lösning utgörs av försäkringshänsynen. Enär försäkringshänsynen är det centrala argumentet i den nutida diskussionen om globalbegränsningsinstitutets berättigande är det naturligt, att försäkringssynpunkterna även i föreliggande avseende får betydelse. Redarna skall ha möjlighet att teckna ett effektivt försäkringsskydd till rimliga kostnader (the principle of insurability). Även detta rättspolitiska syftemål bör beaktas vid identifikationsfrå-

---

284 Rättsläget är avvikande i angloamerikansk rätt, där det åligger redaren att exculpera sig. Se ovan s. 48 fotnot 160.

285 Se även *Lund*, AfS 8 s. 327 och *Rosenmeyer* s. 280. Jfr *Jantzen* s. 39 och *Hellner*, Teori och Praxis s. 156 ff.

286 Se om de s. k. managementavtalen t. ex. *Gorton m. fl.* s. 47.

287 Jfr *Kom.bet.* 1961:8 s. 12 och *Innstilling* I 1961 s. 8.

288 Jfr *Hellner*, Teori och Praxis s. 157.

gans lösning. Detta innebär, att möjligast god överensstämmelse mellan sjörättsliga och försäkringsrättsliga identifikationsprinciper är önskvärd. Det harmonierar illa med ansvarsbegränsningsreglernas ändamål och syfte, ifall redaren påförs obegränsad ansvarighet fastän försäkringsskyddet kvarstår eller detta skydd bortfaller oaktat rätt till ansvarsbegränsning föreligger.

> Såsom nedan i annat sammanhang anförs, föreligger oöverensstämmelse mellan bestämmelserna om bortfall av ansvarsförsäkringsskyddet och rekvisitet för bortfall av ansvarsbegränsningsrätten (för att ansvarsförsäkringsskyddet skall bortfalla fordras vanligen grov culpa hos redaren).[289] Verkan av denna oöverensstämmelse, dvs. en eventuell förhöjande effekt på försäkringspremierna,[290] torde i viss mån kunna elimineras genom en anpassning via identifikationsreglerna.[291]

Skäl föreligger således — dock med beaktande av den inledningsvis framförda reservationen om försäkringsförhållandets särart — att vid lösningen av identifikationsfrågan i globalbegränsningssammanhang även beakta motsvarande lösningar i försäkringsrätten. Den ytterligare reservationen bör likväl göras, att enär försäkringsrättens identifikationsprinciper ingår i den nationella rätten, måste försiktighet iakttas så att inte strävandena till internationell rättsenhet motarbetas.

Såsom ovan (s. 157 f.) framgått har man i nordisk rättspraxis ansett egen culpa föreligga utan närmare prövning av skadevållarens person. En sådan lösning att man fäster avgörande vikt vid till fartygsdriften anknutna centrala säkerhetsfunktioner samt utsträcker identifikationen till att omfatta personer och funktionärer, vilka i detta avseende innehar en självständig ställning och befogenhet att företräda rederiet och träffa uppgörelser på dess vägnar synes emellertid bättre överensstämma med ansvarsbegränsningsreglernas ändamål och syfte. Dock belastas detta lösningsalternativ av den svagheten, att svårigheter kan uppstå vid avgränsningen av de centrala säkerhetsfrågorna. Med hänsyn till de preventiva synpunkterna vore närmast funktioner, vilka rör fartygets sjösäkerhet och i detta avseende sakenliga handhavande, att hänföra till ifrågavarande kategori frågor.

Ovan har anförts vissa synpunkter och principer, vilka enligt min uppfattning bör beaktas vid identifikationsfrågans lösning. Vad innebär då dessa generella riktlinjer tillämpade på det "konkreta planet", dvs. med vilka av den juridiska personens organ och funktionärer bör identifikation ske, vilka av medhjälparna identifieras med den enskilde redaren etc., kort sagt hur bör identifikationen in concreto ske?

---

289 Se framställningen nedan s. 249 där denna fråga berörs. Jfr även § 36 i 1968 års *Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg* enligt vilken bestämmelse redaren kan förlora sitt kaskoförsäkringsskydd vid grov culpa. Se även försäkringsavtalslagen § 18 mom. 2.

290 Jfr i detta avseende *Grönfors*, AfS 12 s. 356 och *Ramberg*, JBL 1966 s. 121. Se även *CMI*, Introductory Report 1974 s. 17.

291 För en sådan anpassning talar även syftet med den nya formuleringen av regeln om bortfall av begränsningsrätten i 1976 års globalbegränsningskonvention, jfr framställningen ovan s. 57. Man har tolkningsvägen i praxis strävat till att uppnå harmoni mellan förutsättningarna för bortfall av ansvarsbegränsningsrätten och villkoren för bortfall av försäkringsskyddet. Men särskilt i de fall dessa frågor prövas av domstolar i olika länder kan oöverensstämmelser uppstå. Se framställningen nedan s. 249.

Enligt min bedömning kan man inte i detta avseende uppställa några allmänna, alla företagsformer täckande regler, utan man är tvungen att behandla de olika företagsformerna skilt för sig. Vidare är det skäl att särskilt betona, att det även mellan företagsformer, vilka associationsrättsligt är likställda, in casu kan förefinnas behov av variation i identifikationsfrågan. Härvid bör ledning sökas i ovan uppställda principer och synpunkter.

6.2.3.5.1. Rederidrift i form av aktiebolag

Numera bedrivs rederiverksamhet i stor utsträckning i form av aktiebolag. Härvid uppstår frågan vilka de bolagsorgan och funktionärer är, vars fel och försummelser konstituerar egen culpa för aktiebolaget. Som utgångspunkt torde man kunna fastslå, att organ som hör till bolagets centrala ledning och vilka innehar en självständig beslutande ställning i fråga om fartygsdriften bör identifieras med själva bolaget. Sådana organ är styrelsen, verkställande direktören och i vissa fall förvaltningsrådet.[292] I fråga om bolagsstämman bör framhävas, att detta organ sällan i praktiken kan handla på ett sådant sätt att identifikationsfrågan blir aktuell. Det sagda innebär även, att identifikation med en person i dennes egenskap av enbart aktieägare normalt inte sker. Undantag måste dock göras för aktieägare, som innehar aktiemajoriteten och de facto dikterar bolagets beslut.[293] Enär likväl en sådan person vanligen även är medlem av eller fungerar som driftsledningsorgan, sker identifikation redan på denna grund.

Ifall uppgifter och göromål, vilka normalt i aktiebolaget handhas av nämnda bolagsorgan, av dessa organ delegerats till andra organ eller funktionärer inom bolaget, bör identifikation ändå ske. Identifikation får dock normalt endast ske, om skadeorsakandet har anknytning till de värv och uppgifter, vilka åvilar vederbörande organ och funktionär.[294]

Ovan har förfäktats den uppfattningen, att identifikation bör ske med de aktiebolagsorgan, vilka tillhör bolagets driftsledning och vilka utövar därmed anknutna funktioner. Bör identifikationen utsträckas till andra organ och funktionärer inom aktiebolaget? Av ovan refererade i rättslitteraturen framförda ställningstaganden framgick, att flere författare var förespråkare för en vidsträcktare identifikation. För en sådan

---

292 Se *Hellner*, Teori och Praxis s. 156, *Lund*, AfS 8 s. 329 ff. och *Selvig*, Marius 35 s. 17. Se även beträffande skada vållad av juridisk person *Saxén* s. 29, *Routamo & Hoppu* s. 57, *Taxell*, Avtal s. 104, *Karlgren* s. 118 fotnot 2 och *SOU* 1964:31 s. 88. Från försäkringsrätten se *Arntzen*, NFT 1975 s. 25, *Bentzon & Christensen* s. 123 f., *Grundt* s. 464 f., *Løken* s. 131, *Selmer* s. 206 ff. och *Tybjerg* s. 74. Se dock även avvikande åsikter *Hult* s. 116 och *Sindballe*, Forsikringsret s. 104.

293 Jfr från försäkringsrätten *Hult* s. 114 f. och *Arntzen*, NFT 1975 s. 26. Se dock även *Vihma*, NFT 1953 s. 347.

294 Jfr framställningen nedan s. 226 ff. angående principalansvaret och rekvisiten "i arbetet" och "i tjänsten". En liknande åsikt har förfäktats beträffande identifikationen i försäkringsförhållanden se t. ex. *Grundt* s. 445, *Løken* s. 127, *Arntzen* s. 33, *idem*, NFT 1975 s. 24, *Selmer*, AfS 1 s. 575 och *Vihma*, NFT 1953 s. 347.

identifikation talar även flera av de synpunkter jag framförde i samband med den allmänna diskussionen ovan.

Enligt min uppfattning är det just här man blir tvungen att lösgöra sig från ett formalistiskt synsätt och fästa utslagsgivande vikt vid vederbörande persons göromål och funktioner.[295] Härvid blir den till rederidriften anknutna skaderisken en faktor av betydelse. Avgränsningen av identifikationen bör enligt min mening försiggå så att identifikation bör ske när vederbörande funktionär eller organ självständigt och med befogenhet att företräda rederiet haft att inverka bestämmande på risksituationen med avseende å antingen hela rederidriften eller ett fristående riskkomplex (t. ex. ombesörjandet av ett fartygs sjövärdighet).[296] En sådan lösningsrekommendation leder till att identifikation ibland bör ske med rederiets marininspektörer, kontors-, avdelnings- och platschefer.[297]

> Ansvarsbegränsningsreglernas utveckling, deras syfte och utformning ger belägg för att man avsett att begränsa ansvarigheten för sådana skador som uppkommit i samband med fartygets drift och handhavande. Detta innebär, att identifikation regelmässigt inte bör ske med befälhavare och besättning. Men ifall uppgifter av ovannämnt slag givits dessa (t. ex. i fråga om fartygets sjövärdighet, jfr sjölagen § 43) kan man ställa frågan huruvida en identifikation inte vore befogad. I rättsfallet ND 1969 s. 179 intog Hålogaland lagmannsrett dock den ståndpunkten, att befälhavaren ansvarar för att "utstyret" är i ordning och att identifikation härvid inte sker med redaren.[298]

På grund av problematikens natur kan man inte ge ett uttömmande svar på frågan hur identifikationen i de uppkommande — sinsemellan mycket heterogena — fallen bör ske. Genom ovan uppställda tolkningsrekommendation uppnås önskad in casuvariation. Vidare ernår man den fördelen att sakenlig vikt fästs vid risksynpunkterna.[299]

6.2.3.5.2. Annan rederidrift

De ovan i framställningen om aktiebolaget uppställda principerna för identifikations-

---

[295] Se även *Tulokas* s. 194 som i identifikationsfrågan synes fästa betydande vikt vid denna omständighet.

[296] Jfr *Rosenmeyer* som anför s. 280: "Med hensyn til spørgsmålet hvem det er muligt i disse tilfaelde at identificere rederen med er det almindeligt antaget at det må dreje sig om højere funktionaerer i organisationen. Disse må have en eller anden form for indflydelse på skibets disponering, således at der er reel grund til at ligestille deres fejl med rederens. Derfor er det ret så konkrete afgørelser der må traeffes og det enkelte rederis organisation og styreform må undersøges." Jfr även beträffande försäkringsrätten *Arntzen*, NFT 1975 s. 26, *Selmer* s. 213, *Tybjerg* s. 74 och *Ussing*, Enkelte kontrakter s. 226.

[297] Se rättsfallet ND 1976 s. 119 (Oslo byrett) som synes utvisa denna möjlighet.

[298] Se även *ND* 1969 XIV och *Selvig*, Marius 35 s. 16 och av honom nämnda rättsfall om delegering av driftsuppgifter åt befälhavaren. Jfr *Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg* 1968 § 36 punkt 3 och minoritetens ståndpunkt i ovan refererade Åbo hovrätts dom 15. 6. 1979, se fotnot 259. Jfr även från nordisk rättspraxis avgörandena ND 1953 s. 499 (Finlands HD) och ND 1953 s. 595 (Oslo byrett).

[299] Jfr ovan s. 157 f. omnämnda rättsfall och framställningen s. 165.

frågans lösning bör även följas i de — dock i praktiken sällsynta — fall, då rederidrift idkas av annan sammanslutning än aktiebolag, t. ex. andelslag. Detsamma gäller rederiverksamhet, som drivs i form av enskild företagare, partrederi eller handels- och kommanditbolag med personlig och obegränsad ansvarighet. Följaktligen blir det härvid att fästa uppmärksamhet dels vid den skadevållandes ställning inom företaget, dels vid den till vederbörandes uppgifter och funktion anknutna säkerhetsrisken.[300]

Särskilt intressant är frågan för partrederiernas vidkommande. Härvid skulle jag vara benägen att, i överensstämmelse med det ovan framförda, utsträcka identifikationen till bolagsstämman (allmänt sammanträde), d. ä. partredarna själva, en eventuell styrelse, huvudredaren samt övriga eventuella driftsledningsorgan. Förutsättningen för identifikation är vidare, att handlandet skall ha anknytning till de uppgifter, vilka åligger vederbörande organ i verksamheten för partrederiets räkning.[301] Att märka är att det vid identifikation, enär partrederiet inte är en juridisk person, alltid är fråga om huruvida skadevållarens beteende kan tillräknas de enskilda partredarna som egen culpa.

Det ovan framförda innebär även att en partredares (annan än huvudredaren) culpa kan beröva de andra partredarna deras rätt till ansvarsbegränsning. Detta förutsätter dock, att vederbörande partredare innehaft en central ställning beträffande partrederiets drift och att han handlat på de övriga partredarnas vägnar.[302]

---

300 Jfr *Petersens* diskussion om ansvarsfriskrivning i kontraktsförhållanden, särskilt s. 93 ff., där den ekonomiska intressegemenskapens betydelse i preventivt hänseende betonas. Se även beträffande identifikationsfrågan i försäkringsförhållanden *Grundt* s. 440 ff., *Ussing*, Enkelte kontrakter s. 226, *Hellner*, Försäkringsrätt s. 295 och *Selmer*, AfS 1 s. 575. Se även motsatta åsikter *Hult* s. 106 ff. och *Løken* s. 133 ff.

301 Se närmare om de olika organens behörighet att handla på partredarnas vägnar t. ex. *Schmidt* s. 26 ff., *Lang* s. 259 ff., *Platou* s. 146 ff. och *Beckman* s. 48 ff.

302 *Lund* synes inta en negativ ståndpunkt i frågan. Han motiverar, AfS 8 s. 330, sitt ställningstagande: "I betraktning av at parteierne i så fall ikke engang vil kunne begrense sitt ansvar til en selskapsformue, kan ikke dette komme på tale." I anledning av detta uttalande må erinras om att partredarna i ett rederibolag ådrar sig personlig ansvarighet, dock med den begränsningen att de ansvarar i förhållande till sin lott i fartyget (sjölagen § 12). Med undantag av sistnämnda begränsning är ansvaret alltså likartat det, som gäller för enskilda företagare och för delägarna i ett öppet bolag. Denna synpunkt synes tala för en likartad behandling även i ansvarsbegränsningsfrågan. Se även *Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg* 1968 § 36 punkt 3 och den intressanta motiveringen i *Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1964* s. 59 f. Ifall en partredare verkar som fartygets befälhavare och gör sig skyldig till fel eller försummelse vid navigeringen, sker inte identifikationen, jfr sjölagen § 13 mom. 2. Om vållandet är att karaktärisera som kvalificerad culpa och den ansvarige är huvudredare, kan emellertid de övriga partredarna förlora sitt kaskoförsäkringsskydd, se *Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg* 1968 § 36 punkt 3. Se även *Riska*, Riskfördelning s. 79 ff. och avgörandet ND 1954 s. 82 (Vestre Landsret). Även i detta avseende föreligger således divergens mellan förutsättningarna för bortfall av försäkringsskyddet och rekvisitet för förlust av rätten till ansvarsbegränsning.

§ 7 Globalbegränsningsreglernas tillämplighet på icke-kommersiell sjöfart

7.1. ALLMÄNT OM FRÅGESTÄLLNINGEN

Tidigare har framgått (s. 55 ff.) att den allmänt godtagna rättspolitiska grunden för globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dag utgörs av hänsynen till redaren och hans försäkringsmöjligheter. Redaren skall till rimliga kostnader kunna försäkra sig mot katastrofrisken. Bakom denna strävan ligger protektionistiskt färgade handels- och sjöfartspolitiska motiv och syften. Av sakens natur följer, att denna argumentation huvudsakligen berör endast den kommersiella sjöfarten.

Fråga uppstår följaktligen om den betydelse man bör tillmäta ändamålet med och sättet för fartygets användning då man bedömer ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet. Har distinktionen kommersiell/icke-kommersiell sjöfart betydelse i detta avseende? Härvid aktualiseras flera frågor. Hur har man på det nationella planet förhållit sig till denna fråga, dvs. tillämpas ansvarsbegränsningsreglerna i de nationella rättssystemen på den icke-kommersiella sjöfarten? Vilka argument kan anföras för och vilka mot en tillämpning av begränsningsreglerna i fråga om denna kategori av fartyg? etc.

Med begreppet kommersiell sjöfart avser jag här yrkesmässig sjöfart och annan i förvärvssyfte utövad fartygsdrift.[1] Ändamålet med fartygsdriften utgör avgränsningsrekvisit. Med beaktande av dels globalbegränsningsinstitutets rättspolitiska grund, dels utformningen av sjölagen § 9[2] synes denna gränsdragning ändamålsenlig.

Beträffande den icke-kommersiella sjöfarten knyts intresset till a) krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål och b) fritidsbåtar. Frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet i fråga om dessa fartyg är principiellt av stort intresse och dessutom saknar den inte praktisk betydelse. Eftersom frågan be-

---

[1] Jfr begreppet handelssjöfart nedan s. 177.

[2] Lagrummet är återgivet nedan s. 177.

träffande den övriga icke-kommersiella sjöfarten (privatägda skol-, räddnings-, forskningsfartyg etc.) har ringa betydelse i praktiken förbigås den här. Det nedan anförda gäller givetvis i tillämpliga delar även denna sjöfart.

7.2. BEGREPPET FARTYG ENLIGT GLOBALBEGRÄNSNINGS-KONVENTIONERNA

Såväl 1924 och 1957 års globalbegränsningskonventioner som den år 1976 antagna konventionen avser i främsta rummet den kommersiella sjöfarten. Detta framgår av konventionernas texter och förarbeten. I 1924 års begränsningskonvention stadgades uttryckligen (art. 13)[3] att konventionen inte gäller krigsfartyg eller andra statsfartyg, vilka är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Detta undantagsstadgande förhindrade inte de tillträdande staterna att i sin interna rätt tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna på nämnda kategori av fartyg.[4] Varken 1957 eller 1976 års globalbegränsningskonvention tar ställning till frågan. I konventionstexterna talas endast om "sea-going ship" utan närmare precisering. De nordiska lagförarbetena innehåller uttalanden om att 1957 års konvention lämnat frågan öppen om tillämpligheten av ansvarsbegränsningsreglerna på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål.[5]

> Under Brysselförhandlingarna år 1957 definierade den engelska delegationen (Miller) begreppet "sea-going ship" och den franska motsvarigheten "navire de mer" på följande sätt: " 'Seagoing ships' is a phrase — whether we put it in French 'navire de mer' or in English

---

[3] Artikeln har följande lydelse: "This Convention does not apply to vessels of war, nor to government vessels appropriated exclusively to the public service."

[4] Se *Wikander* s. 60, *Beckman* s. 47 och *Grenander* s. 135 ff. Den omständigheten att man uttryckligen gjort undantag i konventionen beträffande ovannämnda fartygskategorier, synes utgöra ett indicium för att konventionens upphovsmän avsett att reglerna skall tillämpas på kommersiella statsfartyg. I detta sammanhang bör även den i Bryssel den 10 april 1926 antagna internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter (den s. k. immunitetskonventionen) (International Convention for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State-Owned Ships) nämnas. Denna konvention likställer kommersiella statsfartyg med privata handelsfartyg vad gäller ansvars- och begränsningsregler (art. 1, 2 och 4). Av de nordiska länderna har Sverige den 1 juli 1938, Norge den 25 april 1939 och Danmark den 16 november 1950 ratificerat konventionen. Finland har inte tillträtt denna konvention.

[5] Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 47. Jfr *Innstilling* I 1961 s. 21. Se även *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 132. I dessa förarbeten uttalas även, att innebörden av konventionens fartygsbegrepp må tolkas i enlighet med allmänna nordiska sjörättsprinciper. Denna "tolkningsfrihet" innebär givetvis inte, att det vore tillåtet att i nationell rätt utesluta från globalbegränsningskonventionens tillämpningsområde sjöfart, som konventionen tar sikte på att reglera. Se framställningen nedan s. 186 ff. Nämnas kan att *Beckman* anför s. 47: "Ansvarsbegränsningskonventionen äger icke tillämpning i fråga om krigsfartyg eller sådana statens fartyg, som är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål." En möjlig förklaring till detta kategoriska uttalande är, att författaren med uttalandet avsett 1924 års begränsningskonvention, men att det insmugit sig i framställningen beträffande 1957 års konvention.

— which is not capable of precise definition and yet we all know what it means. It means a ship that goes on what is physically the sea. All such ships must be included in the Convention by any State which signs it. On the other hand, States may, if they wish, include in the Convention ships which do not go physically on the sea, such as vessels that go on the Great Lakes."[6]

Enligt svenska sjölagskommittén avses med ifrågavarande uttryck fartyg som i regel går till havs även om de tillfälligtvis navigerar i inre farvatten.[7]

Globalbegränsningskonventionen av år 1957 innehåller även ett stadgande (art. 8) av följande lydelse: "Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purposes of this Convention."[8] Avsikten med detta stadgande var, att ge de fördragsslutande stater, vilka i sin interna lagstiftning gör skillnad mellan "sea-going ships" och sådana fartyg, vilka används i inre farvatten, möjlighet att tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna på den senare nämnda kategorin av fartyg. I de nordiska länderna har man ansett, främst på grund av önskvärdheten av enhetliga och klara regler, att en distinktion i detta hänseende inte är påkallad.[9]

Det är av intresse att notera, att Australiens representant vid IMCO:s juridiska kommittés 23:e möte framförde ett förslag om att man i den nya globalbegränsningskonventionen (art. 1.2) skulle införa "commercial ship" i stället för "sea-going ship".[10] Förslaget erhöll

---

6 *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 370. Jfr även det engelska rättsfallet *Salt Union v. Wood*, [1893] I Q.B. s. 370 ("It is a simple proposition to hold that a sea-going ship means a ship which does go to sea").

7 *SOU* 1961:33 s. 18.

8 Jfr art. 8 i Madridutkastet som är infört i AfS 2 s. 678 ff.

9 Se t. ex. *SOU* 1961:33 s. 18, *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 47, 65 och *Innstilling* I 1961 s. 21. Jfr även *Ds Ju* 1976:12 s. 19 och rättsfallet ND 1950 s. 566 (Lofoten herredsrett). Nämnas kan i detta sammanhang, att den numera upphävda F angående begränsning av redares ansvarighet i särskilda fall (849/46) jämte senare ändring (förordning (570/50)) innehöll särbestämmelser om ansvarsbegränsning i fråga om fartyg, som inte används till sjöfart i öppen sjö. Se närmare om denna förordning t. ex. Beckman, (1961) s. 54. Under Londonkonferensen år 1976 föreslog man från svensk och australiensisk sida, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4, 27 September 1976 s. 6 f., att uttrycket "sea-going ship" skulle strykas ur den nya begränsningskonventionen för att konventionens tillämpningsområde på detta sätt skulle bli vidsträcktare. Framställningen stöddes av bl. a. Polen, Argentina, Singapore och Norge. Förslaget erhöll dock inte tillräckligt stöd. Som motargument framförde man bl. a. att en utvidgning av konventionens tillämpningsområde eventuellt skulle leda till konflikt med den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som används på inre vattenvägar av år 1973 (Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels) och att en sådan utvidgning möjligen skulle ha negativ inverkan på beredskapen att ratificera den nya globalbegränsningskonventionen.

10 Se *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974 s. 4. Uttalanden i denna riktning har även gjorts vid tidigare internationella sjörättskonferenser. Hänvisning kan göras till t. ex. fransmännen Riperts och Verneauxs uttalanden på Londonkonferensen år 1922, se *CMI*, Bulletin 57 s. 90 ff., 251 ff. Under Madridkonferensen år 1955 framförde Förbundsrepubliken Tysklands representant Dettmers, att globalbegränsningskonventionen endast skulle gälla kommersiell sjöfart, se *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1223/DW/27. Liknande uttalanden står även att finna i nordisk rättspraxis: ND 1946 s. 358 (Frostating lagmannsrett): "Sjøfartslovens regler om begrensningen av rederansvaret har åpenbart den egentlige skipsfart for øye", ND 1949 s. 530 (Göteborgs rådhusrätt): "Sjölagen reglerar huvudsakligen sådan skeppsfart, som idkas för ekonomiskt förvärvsändamål, men kan icke anses gälla för skeppsfart uteslutande för statsändamål",

stöd från svenskt håll. Vid kommitténs 25:e möte framlades från belgisk sida ett förslag om att ta in en definition av "ship" i konventionen. Definitionen hade följande lydelse: " 'Ship' means any vessel operated on a commercial basis and used principally or intended to be used principally, for carriage and movement by sea."[11] Förslaget fick stöd från australiensisk sida, men de flesta delegationerna föredrog likväl att behålla uttrycket "sea-going ship" enligt 1957 års konvention.[12]

Beträffande fritidsbåtar kan konstateras, att 1924 års globalbegränsningskonvention inte uttryckligen omnämner denna kategori av fartyg. Likväl synes konventionstexten och även förarbetena ge vid handen att avsikten varit att även fritidsbåtar omfattas av konventionen.[13] Frågan förbigås såväl i 1957 som i 1976 års globalbegränsningskonvention. Signaturprotokollet till 1957 års konvention innehåller emellertid en möjlighet för de fördragsslutande staterna att göra förbehåll beträffande tillämpningen av ansvarsbegränsningsreglerna i fråga om fartyg med en dräktighet understigande 300 ton ((2)(b)).[14] Även 1976 års konvention ger de anslutna staterna rätt att i nationell lagstiftning ge särbestämmelser angående fartyg under 300 ton (art. 15.2 (b)).[15]

(domen undanröjdes sedermera av Hovrätten för Västra Sverige på grund av processuellt fel), jfr domsmotiveringen i avgörandet ND 1941 s. 289 (Bergens byrett). Ståndpunkter mot en distinktion kommersiell/icke-kommersiell sjöfart i föreliggande avseende har också uttalats, se t. ex. *Matsunami* s. 119 och *Rosenmeyer* s. 130.

11 *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, ANNEX II s. 1.

12 Se om diskussionen i anledning av det belgiska förslaget *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 3 f.

13 Se t. ex. *Conférence* Internationale de Droit Maritime. Réunion de la Sous-Commission, Procès-Verbaux, Bruxelles 1923 s. 113. Se även *Grenander* s. 141 f. och NJA 1958 s. 354 (Stockholms rådhusrätts domskäl).

14 En likadan reservationsmöjlighet saknas i 1924 års konvention.

15 Nämnas kan, att den belgiska delegationen förnyade vid IMCO:s juridiska kommittés 27:e möte det tidigare nämnda förslaget, se ovan petit, om en avgränsning av den nya globalbegränsningskonventionens fartygsbegrepp. Denna gång framfördes förslaget i negativ form, dvs. genom uppräkning av de fartygskategorier, vilka inte skulle omfattas av konventionen. Dessa var 1) fartyg, som används till navigation i inre farvatten, 2) fartyg under en viss ännu inte närmare angiven storlek och 3) fartyg, vilka inte kan mätas i enlighet med 1969 års fartygsmätningskonvention. Frågan diskuterades utan att man fattade beslut i ärendet. Se närmare om förslaget och den förda diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 s. 1 ff. Vid kommitténs 28:e möte behandlades frågan vidare och efter informella överläggningar mellan de belgiska, franska, norska och svenska delegationerna lade dessa fram ett förslag, enligt vilket de fördragsslutande staterna genom särskilda bestämmelser i nationell lag skulle kunna reglera det ansvarsbegränsningssystem, som var tillämpligt i fråga om fartyg som används på inre vattenvägar samt fiskebåtar och fritidsbåtar med en dräktighet av 20 bruttoton eller mindre (art. 15.2). Vidare skulle konventionen enligt förslaget inte gälla svävarfarkoster och flytande plattformer, som används för utforskning och -vinning av naturförekomster på havsbottnen (art. 15.3). Detta förslag, som sedermera upptogs i konventionsutkastet, se *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975 s. 17, ändrades dock i enlighet med ett franskt förslag under den diplomatiska konferensen sålunda, att undantaget för fiskebåtar och fritidsbåtar med en dräktighet av 20 bruttoton eller mindre enligt den slutliga konventionstexten gäller fartyg på 300 bruttoton eller mindre Se närmare om den förda diskussionen och röstningen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 18, 12 November 1976 s. 3 ff.

Vid undertecknandet av 1957 års konvention den 22 mars 1961 har Finland gjort nämnda förbehåll. I den nationella sjölagen har man i överensstämmelse med de övriga nordiska länderna sedermera stadgat, att minimitonnagegränsen för egendomsskada skall vara 150 ton.[16]

I Finland införlivades principerna i 1924 års globalbegränsningskonvention med nationell rätt genom L om redares ansvarighet och om sjöpanträtt (73/31). Denna lag innehöll förbehåll varken beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål överensstämmande med art. 13 i 1924 års konvention eller beträffande fritidsbåtar. Antagandet av 1939 års sjölag (167/39) innebar inte heller någon ändring i detta avseende. Ansvarsbegränsningsregler i enlighet med 1924 års konvention och fortfarande utan nämnda förbehåll ingick härefter i kap. 2 av sagda lag.

I och med sjölagsändringen år 1964 (316/64) inarbetades de ansvarsbegränsningsregler som baserar sig på 1957 års globalbegränsningskonvention i vår interna lagstiftning. Situationen i dag är den, att vår gällande sjölag, liksom även de övriga nordiska sjölagarna, inte innehåller några undantagsbestämmelser om ansvarsbegränsning beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål eller beträffande fritidsbåtar. I detta läge knyts intresset till i nationell rätt eventuellt ingående definitioner av fartygsbegreppet och till § 9 i finska sjölagen.

7.3. BEGREPPET FARTYG I NATIONELL RÄTT

Liksom övrig nordisk sjölagstiftning saknar den finska sjölagstiftningen en allmän definition av begreppet fartyg.[17] I finsk doktrin har försök till en närmare definition av fartygsbegreppet gjorts av bl. a. Beckman,[18] Staffans[19] och Lang.[20] Gemensamt för dessa författare är, att de uppställer en förteckning över erforderliga förutsättningar och egenskaper, vilka bör vara tillstädes för att en farkost skall kunna betraktas som ett fartyg. De strävar till att finna avgränsningskriterier, vilka är gemensamma för alla de rättsliga relationer där begreppet fartyg har relevans.[21] Som exempel på dessa kännetecken kan nämnas att farkosten skall vara flytande, vilket beror på att den åtminstone delvis är urholkad, att den skall kunna framdrivas på eller genom

---

16 Se sjölagen § 14 mom. 1.

17 Vissa bestämningar tillkomna med avseende på respektive lagars och förordningars tillämpningsområden ingår dock i den finska lagstiftningen. Se t. ex. L om fartygsregister (211/27) jämte senare ändringar § 1, F angående handelsfartyg (103/24) § 2 och F om fiskefartyg (531/61) § 1.

18 *Beckman* s. 4.

19 *Staffans* s. 58 ff.

20 *Lang* s. 36 f.

21 Jfr från nordisk doktrin *Knoph* s. 28 ff., *Bentzon* s. 21 och *Grundtvig* s. 10. Nämnas kan, att även den svenska sjölagskommittén i sitt betänkande *SOU* 1970:74 s. 88 strävar till att uppställa vissa allmänna och enhetliga kriterier för fartygsbegreppet. Se även *SOU* 1974:95 s. 52.

vattnet, att den skall ha viss manövreringsförmåga, att den har viss storlek, att den skall vara kapabel att transportera personer eller last, etc.

Min uppfattning är emellertid den, att det inte är fruktbart och ändamålsenligt att försöka uppställa en allmän begreppsbestämning och sedan med hjälp av denna sträva till att lösa frågan om begreppet fartyg i relation till tillämpliga rättsregler. Därtill är de i praktiken uppkommande fallen för mångskiftande och de legislativa syftemålen för divergerande. Det synes mig att det riktiga tillvägagångssättet är, att man företar en in casu-bedömning med beaktande av alla föreliggande omständigheter och framför allt av de tillämpliga rättsreglernas ändamål och syfte och att man med hjälp av denna avvägning försöker fastslå huruvida man har att göra med ett fartyg eller inte. De mera allmänna fartygsdefinitionerna kan därvid fungera som vägledare.[22] Av rättstekniska skäl är det dock viktigt att sträva till möjligast stor enhet och klarhet i rättstillämpningen.

Slutligen kan som exempel från nordisk rättspraxis anföras, att globalbegränsningsreglerna tillämpats i fråga om bärgningspontoner (ND 1949 s. 87; SøHa, jfr ND 1950 s. 455, Danmarks Højesteret) och mudderverk(UfR 1951 s. 307; Danmarks Højesteret).[23]

> I amerikansk rätt ingår uttryckliga lagstadganden om begränsningsreglernas tillämpning på olika kategorier av fartyg. I 46 U.S.C. § 188 stadgas: "Except as otherwise specifically provided therein, the provisions of sections 182, 183, 183 b—187 and 189 of this title shall apply to all sea-going vessels and also to all vessels[24] used on lakes or rivers or in inland navigation, including canal boats, barges,[25] and lighters.[26]" Stadgandet har givits en extensiv

---

22 Jfr *Braekhus*, Marius 3 s. 5 ff., *Falkanger*, AfS 10 s. 5 fotnot 1, *Rosenmeyer* s. 11 ff. och *Selvig*, Marius 35 § 4.3. s. 8, vilka synes söka ledning i de mera allmänna fartygsbestämningarna, men betonar att det i sista hand är fråga om ett relativt fartygsbegrepp. Oaktat även Knoph, såsom i fotnot 21 anförts, vill uppställa enhetliga kriterier, kan vid lagreglernas tillämpning enligt honom dock uppstå situationer där en allmän fartygsdefinition inte är till nämnvärd hjälp, se *Knoph* s. 21. Behovet av ett relativt fartygsbegrepp har även understrukits av *Platou* s. 53, *Grenander* s. 121 ff., *Borchsenius*, Lov og Rett 1964 s. 403, *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 167, *Haxthow* s. 5, *Beyer m. fl.* s. 34 och *Hoppu* s. 19. Samma syn har kommit till uttryck i rättspraxis. Se avgörandet ND 1941 s. 289 (Bergens byrett): "Spørsmålet om det lovbegrensede rederansvar efter sjølovens § 254 nr. 2 og § 255 skal anvendes på småskib, må avgjøres i hvert enkelt tilfelle under hensyntagen til farkostens størrelse, anvendelse og bemanning. Loven antas utvilsomt å måtte anvendes på en sjøgående føringsbåt av målepliktig størrelse." Se även NJA 1978 s. 23, 342.

23 Se även *Grenanders* översikt s. 123 ff. och framställningen nedan s. 181 ff., 189 f. beträffande nordisk rättspraxis rörande ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning på krigs- och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål samt fritidsbåtar.

24 Beträffande begreppet "vessel" uttalar *Gilmore & Black* s. 33: "... perhaps the best approximation would be to say that the term 'vessel' is applied to floating structures capable of transporting something over the water." I amerikansk rätt betonar man således transportegenskaperna. Se även *Robinson* s. 42 ff. och *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1370.

25 Se t. ex. rättsfallen *Ernest Pettus v. Jones & Laughlin Steel Corporation*, 1972 AMC 170, *Tug Skipper—Barge Woods*, 1950 AMC 125 och *The Tommy*, 151 F. 570 (1907).

26 *The Atlas No. 7*, 42 F. 2 d 480 (1930).

tolkning. Praktiskt taget alla slags farkoster har ansetts "begränsningsdugliga".[27] Den tidigare nämnda (s. 31) ansvarsgränsen för personskador om $ 60 per ton av fartygets tonnage gäller endast "seagoing vessel" (46 U.S.C. § 183 (b)). I § 183 f stadgas: "As used in subsections (b), (c), (d) and (e) of this section and in section 183 b of this title, the term 'seagoing vessel' shall not include pleasure yachts, tugs, towboats, towing vessels, tank vessels, fishing vessels or their tenders, self-propelled lighters, nondescript self-propelled vessels, canal boats, scows, car floats, barges, lighters, or nondescript non-self-propelled vessels even though the same may be seagoing vessels within the meaning of such term as used in section 188 of this title." Denna lista har i allmänhet ansetts gälla "harbor and river vessels". Fartyg, vilka antingen avsiktligt befinner sig "at sea" eller är avsedda för detta ändamål torde inrymmas under beteckningen "seagoing vessel".[28]

I engelsk rätt saknas en allmän definition av fartygsbegreppet som skulle vara uttömmande och tillämplig i alla de rättsliga relationer en närmare begreppsbestämning blir nödvändig. I Merchant Shipping Act, 1894 section 742 ges dock vissa "ramkriterier" för nämnda begreppsbestämning: "Vessel includes any ship or boat or any other description of vessel used in navigation" och "Ship includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars". Utgående från dessa bestämningar, vilka i stor utsträckning täcker varandra, och med beaktande av eventuellt senare given närmare definierande speciallagstiftning och omständigheterna in casu, ger de engelska domstolarna innebörd åt fartygsbegreppet i en given rättslig relation.[29]

I ansvarsbegränsningshänseende knyts intresset till Merchant Shipping Act, 1921 section

---

[27] Ett mudderverk (*The Steam Dredge No. 6*, 222 F. 576 (1915) (dictum)), en pråm (*The Sunbeam*, 195 F. 468 (1912)), en jolle (*California Yacht Club v. Johnson*, 65 F. 2 d 245 (1933)), ett vrak (*Craig v. Continental Insurance Company*, 141 U.S. 638 (1891)), ett vid havsbottnen förankrat borrningsfartyg (*Eastern S.S. Corp. v. Great Lakes Dredge & Dock Co.*, 256 F. 497 (1919)), en med åror framdriven färja (*Grays Landing Ferry Co. v. Stone*, 46 F. 2 d 394 (1931)), en barkass (*The Linseed King*, 1932 AMC 503), och en lyftkran (*Shamrock Towing Co., Inc., v. Fichter Steel Corporation*, 155 F. 2 d 69 (1946). Ansvarsbegränsningsreglerna har i amerikansk rätt inte ansetts tillämpliga i fråga om en flytande torrdocka (*Berton v. Tietjen & Lang Drydock Co.*, 219 F. 763 (1915)) och en förtöjd varvsfarkost som inte var avsedd "as a means of transportation" (*Evansville & Bowling Green Packet Co. v. Chero Cola Bottling Co.*, 271 U.S. 19 (1926)). Se om ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning i fråga om olika farkoster t. ex. *Benedict* s. 5—43 ff., *Duncan*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1057 ff., 35*Columbia L. Rev.* (1935) s. 252 och 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 634 ff.

[28] I rättsfallet *Petition of Bogan*, 103 F. Supp. 755 (1952) uttalade domstolen (s. 759): "First of all rises the question of what constitutes a seagoing vessel. Patently any vessel which is engaged in foreign, coastwise or intercoastal commerce is a seagoing vessel, no matter where she may be located or berthed at any particular time, or in what limited harbor or river traffic she may be engaged on specific occasions. And it would seem entirely logical that any vessel which regularly sailed outside the headlands or fauces of a harbor, or outside the boundaries of inland waters as established by a competent authority 'is seagoing'. Nämnas kan, att bl. a. en "coastwise tanker" ansetts som "seagoing" (*Dodge—Michael*, 1961 AMC 233). Se närmare om uttrycket "seagoing vessel" *Benedict* s. 5—46 ff., *Vickery*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 918, *Duncan*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1078 ff., *Springer*, 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 32 ff. och *Gilmore & Black* s. 921 ff.

[29] Se *Halsbury* s. 79, *Temperley* s. 276 ff., *Thomas*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1210 f. och *Schwörbel* s. 205 ff. Även i den engelska rätten möter man således ett i viss utsträckning relativiserat fartygsbegrepp. Noteras bör vidare, att Merchant Shipping Act, 1979 section 41 ger Secretary of State rätt att besluta huruvida "a thing designed or adapted for use at sea" skall anses som fartyg i relation till tillämpliga rättsregler.

1 (1) enligt vilket stadgande begreppet "ship" vid tillämpningen av de engelska ansvarsbegränsningsreglerna inkluderar "every description of lighter, barge,[30] or like vessel used in navigation in Great Britain, however propelled: Provided that a lighter, barge, or like vessel used exclusively in nontidal waters, other than harbours, shall not, for the purposes of this Act be deemed to be used in navigation".[31] Enligt section 4 i Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958 skall slutligen ansvarsbegränsningsreglerna tillämpas i fråga om "... any structure, whether completed or in course of completion, launched and intended for use in navigation as a ship or part of a ship ..."[32] Såsom av de refererade lagrummen framgår är det mest centrala kriteriet för fartygsbegreppet den omständigheten huruvida fartyget är "used in navigation". Denna förutsättning har i engelsk rätt tolkats så att fartyget skall ha konstruerats för "navigation".[33] Även det sätt på vilket farkosten tidigare använts och vid tidpunkten för frågans bedömning används samt ändamålet med användningen har relevans då man har att avgöra om "used in navigation" föreligger.[34]

Även den tyska lagstiftningen saknar en allmän definition på begreppet fartyg. I rättspraxis och doktrin har likväl följande begreppsbestämning formulerats: "Ein Schiff ist ein Schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Grösse, der fähig und bestimmt ist, auf oder auch unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen."[35] Man har således vid begreppsbestämningen fäst vikt vid i huvudsak två omständigheter: a) fartyget skall vara urholkat och av en viss minimistorlek och b) det skall vara avsett för transport av personer och gods.

Fastän nämnda definition synes uppställa rätt så kategoriska och uttömmande kriterier och därmed fastlåsa begreppet fartyg i en viss inramning, torde även enligt tysk rätt en viss möjlighet till tolkning av fartygsbegreppet kvarstå.[36] Sedan principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention införlivats med tysk rätt genom lagändring av den 21 juni 1972, får nämnda begreppsbestämning givetvis betydelse även med avseende på ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning.

---

30 Se t. ex. *The Mudlark*, [1911] P. 116 och *The Harlow*, (1922) 15 Asp. M.L.C. 498. Jfr även *The Mac*, (1882) 4 Asp. M.L.C. 555.

31 En elektriskt framdriven båt, som användes till att transportera passagerare på en konstgjord sjö, ansågs inte som "ship". Se *The Mayor, & c., of Southport v. Morriss*, [1893] 1 Q.B. 359.

32 En förutsättning för de engelska ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning är således att stapelavlöpning skett, se *Bartle*, JBL 1959 s. 246.

33 Varken en flytande gasfyr (*Wells v. The Gas Float Whitton No. 2* (1897) 8 Asp. M.L.C. 272) eller ett sjöflygplan (*Polpen Shipping Co., Ltd v. Commercial Union Assurance Co., Ltd*, [1943] K.B. 161) har ansetts uppfylla denna förutsättning.

34 Se t. ex. de intressanta domsmotiveringarna i rättsfallen *The Mac*, (1882) 4 Asp. M.L.C. 555 och *Marine Craft Constructors, Ltd v. Erland Blomquist (Engineers), Ltd.*, [1953] 1 Loyd's Rep. 514. Se beträffande uttrycket "used in navigation" *Temperley* s. 277, *Halsbury* s. 74, *Holman* s. 498 ff. och *Marsden* s. 140. Slutligen kan nämnas, att t. ex. en rörlig flytkran ansetts som ett fartyg i ansvarsbegränsningshänseende (*Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd. v. "Benwood" and Others*, (1923) 14 Ll.L.Rep. 484).

35 Se närmare om denna begreppsbestämning t. ex. *Borttscheller* s. 310, *Schaps & Abraham* s. 69 ff., *Wüstendörfer* s. 38 f. och *Schlegelberger & Liesecke* s. 7 f.

36 Se *Schaps-Abraham* s. 69.

7.4. BETYDELSEN AV STADGANDET I SJÖLAGEN § 9

Sjölagen § 9 har följande lydelse:

> "Fartyg, som icke användes till handelssjöfart, underlyder bestämmelserna i denna lag allenast såvitt dessa i förekommande fall äro tillämpliga på sådant fartyg."

Lagrummet synes otvivelaktigt vara av central betydelse för förevarande frågeställning. Följande frågor uppstår därför: vilket är stadgandets materiella innehåll, hur skall det tolkas och vilken är dess praktiska betydelse?

Enligt sjölagen § 9 utgör alltså begreppet "handelssjöfart" gränsdragningskriterium. På fartyg, som icke användes till handelssjöfart, tillämpas sjölagens stadganden endast i tillämpliga delar. I sjölagen § 2 mom. 2 ingick före lagändringen år 1967 (237/67) en bestämmelse som närmare definierade och gav innebörd åt begreppet "handelssjöfart". Lagrummet hade följande ordalydelse:

> "Under handelssjöfart inbegripas, förutom fortskaffande av gods och personer, jämväl bogsering, isbrytning, fångst, bärgning eller annan sådan verksamhet, som i förvärvssyfte eller eljest mot ersättning bedrives med fartyg."

Genom lagändringen har domstolarna getts en större prövningsrätt i fråga om begreppet "handelssjöfart". Denna prövningsrätt innebär, att det är svårt att uppställa generella kriterier för de fartyg, vilka används till handelssjöfart. Avgörandet blir ofta beroende av omständigheterna in casu. Förarbetena ger nämligen belägg för att begreppet "handelssjöfart" i givna situationer kan vara mera omfattande än det slopade stadgandet i sjölagen § 2 mom. 2 ger vid handen.[37] Ur motiven till lagändringen framgår även, att man särskilt erinrat om att de övriga nordiska sjölagarna inte definierar begreppet handelssjöfart.[38] Med beaktande av dels detta uttalande och dels det nordiska lagstiftningssamarbetet synes det som om ett av huvudsyftemålen med lagändringen varit att uppnå större harmoni med rättstillståndet i de övriga nordiska länderna.

Enär dock krigsfartyg, andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål och fritidsbåtar nyttjas i sådan sjöfart som inte heller efter lagändringen torde omfattas av beteckningen "handelssjöfart", knyts intresset till formuleringen i sjölagen § 9. Detta stadgande ger domstolarna möjlighet att tillämpa sjölagens bestämmelser även i fråga om sådan sjöfart som inte kan definieras som "handelssjöfart". Vad innebär stadgandet i praktiken? Hur skall det tolkas?

---

[37] I *Reg. prop.* 1966:18 s. 1 yttras: "Den i 2 § 2 mom. upptagna definitionen på handelssjöfart har utelämnats, enär en sådan lämpligast synes böra upptagas i annat sammanhang. Ett utelämnande av definitionen är så mycket mer påkallat som den gör begreppet handelssjöfart beroende av om verksamheten sker i förvärvssyfte eller eljest mot ersättning. Även fartyg, som avgiftsfritt bedriva personbefordran, t. ex. då fabriker och andra företagare transporterar i sin tjänst anställda till och från arbetsplatsen, måste i vissa avseenden underlyda bestämmelserna i sjölagstiftningen."

[38] Se *Reg. prop.* 1966:18 s. 1.

I 1908 års kommittébetänkande med förslag till ny sjölag m. m. uttalas om § 9 i förslaget (som motsvarar § 9 i gällande sjölag):

> "Såsom handelssjöfartens särskilda lag bör sjölagen afpassas efter dennas behof och afser förty i och för sig endast fartyg, hvilka användas för handelssjöfart. Tydligt är ock, att en del af sjölagens stadganden icke kunna gälla andra än sådana fartyg. Å andra sidan är likaså uppenbart, att sjölagen innehåller stadganden, hvilka kunna och böra gälla äfven de fartyg, hvilka icke äro afsedda för handelssjöfart. Då hvardera af dessa synpunkter är af afgörande vikt för en riktig rättskipning, har komiten ansett en uttrycklig bestämning härom icke böra saknas. Visserligen låter det sig icke göra att i detalj afgifva, hvilka af sjölagens stadganden höra till den ena och hvilka till den andra kategorin. Men ett sådant uppräknande är icke heller behöfligt; för ändamålet är nog att blott den allmänna grundsats tydligt uttalas, att sjölagens stadganden lända till efterrättelse å fartyg, som icke äro afsedda för handelssjöfart, så vidt de i förekommande fall finnas ega tillämplighet å sådant fartyg. Ty så snart fråga är om endast ett konkret fall, skall det för lagtolkaren i regeln icke erbjuda någon svårighet att för detta fall finna det riktiga afgörandet, huruvida detsamma underlyder eller icke underlyder något af sjölagens bud."[39]

Detta uttalande ger vid handen att man vid tillämpningen av föreliggande stadgande bör förfara på samma sätt som då man fastställer fartygsbegreppet, dvs. genom en in casu-avvägning, där alla föreliggande omständigheter beaktas, försöka avgöra sjölagens tillämplighet på föreliggande fartygskategori.[40] I sak är det ju fråga om en liknande bedömning.[41] Följaktligen måste man i osäkra fall vid bedömningen huruvida en speciell kategori av fartyg underlyder sjölagens bestämmelser fästa uppmärksamhet vid ett flertal omständigheter: likheten i de faktiska tillämpningsförutsättningarna mellan den ifrågavarande kategorin av fartyg och fartyg, vilka otvetydigt används till handelssjöfart, de ekonomiska och praktiska följderna av en tillämpning, de enskilda rättsreglernas ändamål och syfte, hänsynen till internationella konventioner etc.

7.5. KRIGSFARTYG OCH ANDRA FARTYG NYTTJADE UTESLUTANDE FÖR OFFENTLIGT ÄNDAMÅL

7.5.1. NORDISK RÄTT

Såsom ovan framgått saknar de nordiska sjölagarna närmare bestämmelser om lagarnas tillämplighet på annan än kommersiell sjöfart. Endast den finska sjölagen utgör i detta avseende ett undantag. Men som ovan konstaterades innebär detta inte någon väsentlig skillnad i sak. Trots att rättsläget är detta, står det likväl klart, att alla stadganden i de nordiska sjölagarna inte är tillämpliga på krigsfartyg och andra fartyg som nyttjas uteslutande för offentligt ändamål. Stadganden som normalt inte är tillämpliga är bl. a.

---

39 *Kom.bet.* 1908:14 s. 115.

40 Se det som ovan s. 174 framförts om "relativisering" av fartygsbegreppet.

41 Jfr *Rune*, SvJT 1968 s. 364, som beträffande den svenska sjölagen anför: "Frågan om befälhavarekapitlets tillämplighet för olika slag av fartyg ... har det här som i allmänhet i sjölagen lämnats åt praxis att bestämma i vilken mån kapitlet skall tillämpas utanför handelssjöfarten."

reglerna om sjöpanträtt[42] och föreskrifterna angående befraktning och gemensamt haveri.[43] Bestämmelserna om befälhavarens rättigheter och ställning gäller endast i tillämpliga delar.[44]

Enär gällande lagstiftning inte ger svar på frågan beträffande ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål, måste svaret sökas på annat håll.

7.5.1.1. *Äldre nordisk sjölagstiftning*

Om man blickar bakåt på äldre nordisk sjölagstiftning, dvs. på den lagstiftning som var i kraft före de nordiska sjölagsändringarna rörande bl. a. globalbegränsningen i slutet av 1920-talet och början på 1930-talet,[45] kan man konstatera, att denna lagstiftning var starkt influerad av samtida kontinentaleuropeisk sjölagstiftning, i främsta rummet tysk rätt. Som tidigare (s. 24) framgått upptog 1860-talets nordiska sjölagar den tyska rättens exekutionssystem. Enär emellertid såväl den tyska sjörätten som annan kontinentaleuropeisk sjölagstiftning vid denna tidpunkt ingick i vederbörande lands handelslagbok,[46] kan man instämma med Grenander att det inte hade varit överraskande om de nordiska 1860-tals lagarna i likhet med samtida kontinentaleuropeisk rätt endast hade avsett handelssjöfart.[47]

Grenander anför vidare[48] att motiven till 1882 års danska sjölagsförslag synes ge belägg för att man haft för avsikt att i 1890-talets nordiska sjölagar[49], vilka tillkommit genom nordiskt samarbete, tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna även på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. I nämnda danska förarbeten uttalas:[50]

---

42 Se från nordisk rättspraxis t. ex. Rt 1948 s. 706 (Norges Høyesterett): Ett motorfartyg påkördes i februari år 1945 av ett annat motorfartyg, som vid denna tidpunkt var taget "In Anspruch" av den tyska marinen. Enär sjøfartslovens regler om sjöpanträtt inte var tillämpliga på krigsfartyg eller andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål, tillerkändes ägaren av det påkörda fartyget inte sjöpanträtt i det andra fartyget för vid sammanstötningen uppkomna skador. Se även rättsfallen ND 1949 s. 13, 416 (Norges Høyesterett) och ND 1949 s. 530 (Göteborgs rådhusrätt). Se även från rättslitteraturen *Braekhus*, MarIus 3 s. 20, *Rosenmeyer* s. 14 ff., *Røed*, AfS 1 s. 109, *Rygh* s. 42 och *Haxthow* s. 225. Enligt 1926 års immunitetskonvention kan fartyg som uteslutande används till statsändamål av icke-kommersiell art inte göras till föremål för kvarstad eller annan handräckning (art. 3). Se även art. 12.2 i 1967 års sjöpanträttskonvention.

43 Se *Røed*, AfS 1 s. 109 och *Klaestad* s. 143.

44 Se *Knoph* s. 29, *Klaestad* s. 143, *Røed*, AfS 1 s. 109 och *Rune*, SvJT 1968 s. 364 f. Se även *NJA* II 1967 s. 44.

45 Se ovan s. 25, 38 fotnot 111.

46 För den tyska rättens del ADHGB av år 1861.

47 *Grenander* s. 134.

48 *Grenander* s. 134.

49 Se ovan s. 25.

50 *Udkast til Sølov* s. 1 f.

"Der skjønnes saaledes ikke at vaere Grund til, at Orlogsskibe i Sammenstødstilfaelde skulde vaere underkastede andre Regler end Handelsskibe..."

Enligt min uppfattning ger detta danska uttalande dock inte någon särskilt hållfast grund för vittgående slutsatser angående de nordiska lagstiftarnas avsikt i föreliggande fråga. Uttalandet gäller nationell rätt. Även om det nordiska lagsamarbetet var betydande, innebär denna omständighet ett avsevärt osäkerhetsmoment.[51] Vidare är att märka, att uttalandet endast gäller sammanstötningstillfällen, inte sjörättsligt skadeståndsansvar i allmänhet. Slutligen bör beaktas, att i uttalandet helt generellt talas om "andre Regler" utan närmare precisering. Det föreligger således allt skäl att inte dra alltför förhastade slutsatser med anledning av uttalandet. Man bör i detta sammanhang inte heller glömma den kontinentaleuropeiska rättens inverkan. Som konklusion kan således konstateras, att inte heller äldre nordisk sjölagstiftning ger någon vägledning i föreliggande fråga.

7.5.1.2. *I rättslitteraturen framförda ställningstaganden*

Beträffande ställningstaganden i doktrinen kan som en allmän iakttagelse konstateras, att man i den sjörättsliga litteraturen knapphändigt berört förhandenvarande problematik. Vissa uttalanden och åsikter finns dock. Grenander anför,[52] med stöd av i främsta rummet nordisk rättspraxis, att ansvarsbegränsningsreglerna de lege lata är tillämpliga på krigsfartyg. Däremot framför han mycket starka reservationer mot en de lege ferenda tillämpning. Även Røed är av den åsikten[53] att läget de lege lata är det, att staten kan begränsa sin ansvarighet beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. Också han motiverar sitt ställningstagande med rättspraxis i ärendet. Vidare uppmanar Røed till en restriktiv inställning i framtiden och anför, att man beträffande den aktuella fartygskategorin endast bör tillåta ansvarsbegränsning i fråga om sådana skador, som likaväl kunde ha inträffat i samband med driften av handelsfartyg.[54] Knoph och Platou uttalar sig inte närmare i frågan; de anför endast att redaregenskapen inte förutsätter idkande av handelssjöfart.[55] Møller däremot framför ett bestämt ställningstagande när han bl. a. uttalar: "Paa den anden Side bør da ogsaa Statens Ansvar begraenses paa lignende Maade som private Rederes."[56] Även Grönfors anser med hänvisning till rättspraxis, att reglerna om

---

51 Nämnas kan, att i förarbetena till de samtida övriga nordiska sjölagarna inte uttalas någonting om lagens tillämplighet på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål.

52 *Grenander* s. 135 ff.

53 *Røed*, AfS 1 s. 113.

54 *Røed* anför, AfS 1 s. 113: "Jag mener derfor at man må forsøke å innskrenke ansvarsbegrensning til de skader som skjer under bruken av krigsskip, men som like godt kunne inntruffet ombord på et handelsfartøy. Skader eller fareårsaker som skyldes saerlige egenskaper ved krigsskipets utstyr eller manøvreringsmetoder, må staten fremdeles erstatte fullt ut."

55 *Knoph* s. 110 och *Platou* s. 91.

56 *Møller* s. 7. Se även *ibid.* s. 367 fotnot 68.

ansvarsbegränsning är tillämpliga på "kronans" redaransvar.[57] Klaestad ifrågasätter med hänvisning till art. 11 i sammanstötningskonventionen av år 1910, huruvida staten överhuvudtaget bär ansvar i de av nämnda konvention reglerade tillfällena. Vidare anför han, att ifall denna fråga besvaras jakande så må staten kunna begränsa sin ansvarighet.[58] Slutligen är det skäl att i detta sammanhang omnämna ett påpekande av lagberedningen i Sverige i samband med att principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention inarbetades i svensk rätt. Lagberedningen anförde nämligen, att trots att varken begränsningskonventionen eller sjölagen speciellt nämnde krigsfartyg, var det med hänsyn till rättspraxis antagligt att rätt till ansvarsbegränsning skulle föreligga även för denna kategori av fartyg. Lagberedningen uttalade dock en reservation liknande den av Røed framställda angående skador vilka inte är typiska för handelssjöfart.[59]

7.5.1.3. *Rättspraxis*

Angående nordisk rättspraxis kan konstateras, att man i allmänhet tillämpat reglerna om ansvarsbegränsning på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. Följande rättsfall kan noteras:

> NJA 1948 s. 748: Vid sammanstötning mellan ett motorsegelfartyg och en hjälpvedettbåt skadades motorseglaren så svårt att den sjönk. Motorseglarens redare yrkade ersättning av kronan, som medgav skadeståndsskyldighet, men gjorde gällande rätt till ansvarsbegränsning. — Hovrätten över Skåne och Blekinge biföll kronans anhållan om ansvarsbegränsning. Domen fastställdes av Högsta domstolen.[60]
>
> Ett mycket intressant avgörande är ND 1976 s. 15 (Stockholms tingsrätt): Staten ansågs inte berättigad till ansvarsbegränsning enligt sjölagen kap. 10 i fråga om ersättning för skador som uppstått vid sammanstötning mellan en u-båt, som vid olyckstillfället framfördes i undervattensläge, och ett tankfartyg.
>
> I sin domsmotivering uttalade tingsrätten (s. 20): "För begränsningsreglerna har skilda skäl anförts under olika tider. Numera torde för begränsningsrätten det beaktansvärda skälet vara möjligheten för redare att teckna försäkring för sitt ansvar. Detta skäl har, när det gäller krigsfartyg, inte någon bärighet. I tidigare rättsavgöranden har i Sverige och annorstädes begränsningsreglerna emellertid tillämpats när krigsfartyg varit inblandade i kollisioner. Ståndpunktstagandena har inte närmare motiverats men skäl synes föreligga för det antagandet att för avgörandena varit bestämmande den gällande begränsningskonventionen och därpå grundad lagstiftning inte innehåller något undantag för krigsfartyg. Med hänsyn till vad den tidigare konventionen innehöll i detta hänseende kunde det möjligen ha förväntats att i förarbeten till den ifrågavarande lagstiftningen skälen för att krigsfartyg inte skulle vara undantagna begränsningsrätten redovisats, vilket emellertid inte är fallet. Den omständigheten att konventionen inte gör undantag för krigsfartyg är vid lagtolkningen en betydelsefull rättsteknisk omständighet och utgör därför skäl för att tillämpa begränsningsreglerna för krigsfartyg, även när som ovan sagts försäkringssynpunkten här inte kan göra sig gällande.

---

57 *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 169.

58 *Klaestad* s. 144.

59 Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 56.

60 Se även NJA 1918 s. 579 (sammanstötning mellan pansarbåt och kanonbåt). Jfr ND 1957 s. 593 (Göteborgs rådhusrätt; Kronans landsvägsfärja. Kronan var inte ansvarsbegränsningsberättigad enär fel eller försummelse ansågs ligga kronan som redare till last).

I förevarande fall innebär de ovan redovisade omständigheterna, nämligen att Bäverns orienteringsförmåga var inskränkt och att Scantank inte kunde iakttaga eller på annat sätt lokalisera Bävern att i de olika moment och skeden som resulterade i kollisionen, de för förande av fartyg väsentliga bestämmelserna i sjövägsreglerna inte kunde tillämpas. Detta utgjorde såsom ovan sagts en i jämförelse med vanlig trafik till sjöss unik situation. De skäl som kan anföras för att tillämpa reglerna på detta fall grundas på en formell tolkning av aktuell konvention och författning. I betraktande av de förutsättningar som — enligt vad som framgår såväl av de i de internationella sjövägsreglerna ingående definitionerna som av reglerna i övrigt — ligger till grund för dessa regler, skiljer fallet sig emellertid i hög grad från de situationer man avsett med reglerna. Detta innebär att, om begränsningsreglerna skulle tillämpas nu, lagtekniska hänsyn skulle medföra en utvidgning av området för begränsningsreglernas tillämplighet utöver vad som — i förhållande till övriga här beaktade regler — måste anses vara syftet med begränsningsreglerna. Vid övervägande av anförda skäl finner tingsrätten att begränsningsreglerna inte är att tillämpa ifråga om Bäverns ansvarighet för de skador som uppkommit vid sammanstötningen."[61]

Ur domsreferatet framgick, att de för förande av fartyg väsentliga bestämmelserna i sjövägsreglerna inte kunde tillämpas på grund av de förhandenvarande speciella omständigheterna. Med hänvisning till avsaknaden av nämnda tillämpningsmöjlighet konkluderade sedan tingsrätten, att ansvarsbegränsningsreglernas syfte utesluter en tillämpning av sistnämnda regler. Denna argumentering synes diskutabel. Jag är helt ense med tingsrätten om att ansvarsbegränsningsreglernas ändamål och syfte (försäkringshänsyn) talar mot en tillämpning av begränsningsreglerna på ifrågavarande kategori av fartyg. Den faktiska skadesituationen, dvs. sammanstötningen utgör däremot inget hinder för en tillämpning. Tvärtom är sammanstötningstillfällena typiska sjöolyckor samt de olyckor varvid ansvarsbegränsningsreglerna oftast blir att tillämpa. Vidare bör beaktas, att globalbegränsningskonventionen inte tar ställning till grunden för ansvarets uppkomst. Den stadgar endast när uppkommen ansvarighet kan begränsas.[62] Slutligen kan man ställa frågan huruvida en sammanstötning mellan u-båt och handelsfartyg utgör en så säregen skadesituation, jämförbar t. ex. med skador uppkomna vid skjutövning, att man kan ifrågasätta huruvida ansvarsbegränsningsreglernas syfte i detta avseende åsidosätts.[63]

ND 1949 s. 532 (Norges Høyesterett): Vid sammanstötning i trångt farvatten mellan motorkutter och marinfartyg fann domstolen skuld på bägge sidor och ansvaret delades lika. Domstolen ansåg vidare, att sjølovens bestämmelser om ansvarsbegränsning gällde också krigsfartyg.[64]

---

[61] Domen har fastställts av Svea hovrätt (ND 1977 s. 13) och Sveriges HD (NJA 1978 s. 334). Även hovrätten och högsta domstolen fäste avgörande vikt vid såväl sjövägsreglernas icke-tillämplighet som den unika skadesituationen och krigsfartygets speciella egenskaper.

[62] I konventionen stadgas inte undantag i fråga om ansvarigheten för skador orsakade av någon särskild fartygstyp eller fartyg i något speciellt läge. Detta poängterades även av de skiljaktiga ledamöterna i NJA 1978 s. 334. Se s. 343. Sjövägsreglernas främsta uppgift är däremot att förhindra sjöolyckor samt att vid en inträffad olycka utgöra hjälpmedel vid skuldfrågans bedömning.

[63] 1957 års globalbegränsningskonvention omfattar nämligen också skador som uppstår under vattnet. Se utformningen av art. 1 (1)(b). Jfr *SOU* 1961:33 s. 22.

[64] Jfr även ND 1950 s. 566 (Lofoten herredsrett; ansvarsbegränsningsreglerna tillämpliga på kommunal färja).

Domare Schei uttalade bl. a. (s. 533): "Jeg anser det for klart at den ting at Bryssel-konvensjonen av 25. august 1924 i artikkel 13 unntar blant annet krigsskip fra konvensjonens bestemmelser om begrensning av rederansvaret, ikke gir noen veiledning om hva det på dette område er gjeldende norsk rett. Så vidt jeg forstår har unntaket sammenheng med den forskjellige rettstilstand for så vidt i de forskjellige land og betydningen av det er bare at denne side av saken er overlatt til det enkelte lands lovgivning. Besvarelsen av det spørsmål som foreligger i saken beror således helt ut på hva norsk rett bestemmer. Jeg er her enig med de foregående retter i at det etter sjøfartslovens § 254 ff. ikke er adgang til å sette krigsskip i en annen stilling enn andre skip, når det gjelder spørsmålet om begrensning av rederansvaret. Skulle ansvarsbegrensningen ikke gjelde for krigsskip, måtte loven ha unntatt dem, men dette er ikke gjort. Den omstendighet at sjøfartslovens § 255 har satt grensen for ansvaret til et beløp pr. tonn som etter forholdene i dag er uforholdsmessig lavt, og at misforholdet kanskje er enda mer påtakelig nar det gjelder krigsskip enn handelsskip, gir ikke noe grunnlag for å sette bestemmelsen til side. Det må i tilfelle vaere lovgivningens sak å gripe inn her."

ND 1971 s. 199 (SøHa): Krigsfartyg sammanstötte med en trålare i Öresund. I samband med efterföljande manövrering kolliderade fartygen på nytt. Försvarsministeriet erkände ansvar, men påstod att ansvaret var begränsat. Principiellt ansåg trålarens redare, att ansvarsbegränsningen inte gäller i fråga om krigsfartyg, men fick icke medhåll av rätten. Domstolen fann inte heller ansvarsbegränsningen förlorad på grund av redarens egen culpa. Subsidiärt hävdade rederiet att reglerna om dräktighetsberäkningen inte passar för krigsfartyg och att man därför borde basera ansvarsuträkningen på 80 % av bruttotonnaget. Även detta påstående förkastades. Sitt ställningstagande i fråga om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet motiverade domstolen med att undantagsstadganden saknades i lagstiftningen.[65]

I den finska rätten är rättspraxis i frågan ytterst knapphändig. De av Beckman[66] åberopade rättsfallen HD 1921 II 437, 1929 II 602 och 1939 II 76 ger inte någon vägledning. I dessa fall yrkade staten inte ens ansvarsbegränsning och dessutom framgår det inte ur de kortfattade och knapphändiga referaten, huruvida en eventuell ansvarsbegränsning skulle ha haft någon praktisk betydelse. Däremot har Åbo hovrätt i ett nyligen avgjort mål nekat staten rätt till ansvarsbegränsning.

ND 1976 s. 195: En statsisbrytare hade öppnat isränna 100—150 meter utanför farleden, huvudsakligen med hjälp av radar. Åbo rådstuvurätt (ND 1975 s. 235) fann isbrytarens befälhavare och finska staten ansvariga för det assisterade fartygets grundstötning (rännan hade dragits över ett grund), men befriade befälhavaren från skadeståndsskyldighet och jämkade statens skadeståndsskyldighet med en fjärdedel. Hovrätten fann, att det grundstötta fartyget medverkat till skadan genom att underlåta att fråga var och varför isrännan öppnats med radar. Vidare fann hovrätten, att staten inte i egenskap av redare för isbrytaren kunde begränsa sitt ansvar enligt sjölagen §§ 9 och 13.

Domskälen vad beträffar förkastandet av statens ansvarsbegränsningsyrkande är ytterst knapphändiga. Hovrätten synes ha fäst avgörande vikt vid bestämmelsen i sjölagen § 9.[67] Då närmare motiv och domskäl saknas framgår det inte varför hovrätten vid bedömningen av frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet kom till

---

65 Se även ND 1953 s. 210 (SøHa; ansvarsbegränsningsreglerna tillämpliga på lotsbåt).

66 *Beckman* s. 47 fotnot 2.

67 Se ovan s. 177.

ett negativt slutresultat. Intressant är att notera, att hovrättens dom tillkom efter omröstning. Den skiljaktige ledamoten gav staten ansvarsbegränsningsrätt och företrädde därmed den i nordisk rättspraxis omfattade uppfattningen.

Med hänsyn till utformningen av texten i 1957 års globalbegränsningskonvention[68] och förordningen av den 26 januari 1968 (61/68), varmed konventionen sattes i kraft i Finland, kan man enligt min uppfattning ifrågasätta huruvida hovrättens domslut är riktigt. Jag återkommer till frågan senare i framställningen.[69]

7.5.2. UTOMNORDISK RÄTT

I amerikansk rätt har krigsfartyg och andra offentliga fartyg medelst lagar av den 9 mars 1920[70] och 3 mars 1925[71] likställts med kommersiella fartyg också vad gäller ansvarsfriskrivning och -begränsning. Enligt gammal common law-tradition kunde staten inte göras ansvarig för tjänstemännens fel och försummelser. Lagarnas syftemål var att likställa staten med privata redare vad gäller de sjörättsliga reglerna.[72] Ur rättspraxis kan anföras:

> *Goggin, Trustee v. U.S.A.*:[73] En marinen tillhörig landstigningsbåt, som normalt forslades om bord på ett attackfartyg, framfördes i San Diegos hamn så att stora svallvågor uppstod, vilka skadade två fiskefartyg. Staten ansågs berättigad till ansvarsbegränsning.[74]

Enligt äldre engelsk rätt kunde staten inte instämmas som svarande till domstol i ärenden rörande skada orsakad av staten tillhörigt krigsfartyg eller annat offentligt fartyg. Därför blev givetvis inte heller frågan om ansvarsbegränsning aktuell. Trots detta brukade den engelska staten 'as a matter of grace" utbetala ersättning åt den skadelidande. Detta skadestånd motsvarade högst det belopp, med vilket en privat redare under motsvarande förhållanden skulle ha svarat. Därvid måste någon av de på vederbörande fartyg tjänstgörande officerarna uppträda som nominell svarande.[75]

Detta rättstillstånd ändrades sedermera genom stiftandet av Crown Proceedings Act, 1947. Denna lag stadgar uttryckligen,[76] att de gällande ansvarsbegränsningsreglerna

---

68 Se framställningen ovan s. 170 f.

69 Se framställningen nedan s. 186 ff.

70 Suits in Admiralty Act, section 6.

71 Public Vessels Act, 46 U.S.C. § 789 section 9: "the government shall be entitled to all the benefits and exemptions of liability accorded by law to the owners, charterers, operators or agents of vessels".

72 Se närmare *Robinson* s. 267 och *Gilmore & Black* s. 983 ff.

73 1948 AMC 955.

74 Jfr även *Petition of United States*, 255 F. Supp. 737 (1966).

75 Se *Marsden* s. 153, *Sotiropoulos* s. 129 och *Matsunami* s. 126. Jfr *Røed*, AfS 1 s. 111 och *Grenander* s. 132.

76 Se närmare sections 5 ((1)—(4), (7)). Se även *Temperley* s. 440 ff. och *Halsbury* s. 768 ff.

skall "with any necessary modifications" tillämpas på statens fartyg.[77] Ur engelsk rättspraxis:

> *H.M.S. Truculent*:[78] En kollision inträffade på floden Thames mellan en u-båt tillhörig engelska staten och ett svenskt fartyg. Som en följd av kollisionen sjönk u-båten och flere människor omkom. Engelska staten anhöll om att få begränsa sin ansvarighet med stöd av den nya lagen. Ansvarsbegränsningsreglerna ansågs i princip tillämpliga, men i det förhandenvarande fallet hade staten förlorat sin ansvarsbegränsningsrätt på grund av "actual fault or privity".[79]

Även i den tyska rätten är rättsläget det, att staten åtnjuter ansvarsbegränsningsrätt beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål.[80]

7.5.3. KONKLUSIONER

Ovan har framgått, att man i Norden och även utanför tillämpat ansvarsbegränsningsreglerna på krigs- och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. Vilka synpunkter kan då anföras för och mot en sådan tillämpning?

Det har i rättslitteraturen uttalats, att alla fartyg skall segla under samma villkor.[81] Denna princip kunde möjligen anföras som skäl för en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på den aktuella fartygskategorin. Min uppfattning är likväl den, att synpunkter som bottnar i odifferentierade rättviseöverväganden är tämligen intetsägande i en diskussion om begränsningsreglernas tillämpningsområde. Vidare bör observeras, att den förhandenvarande kategorin av fartyg driver sjöfart med ett helt annat syftemål än den kommersiella sjöfarten. Detta faktum bör även uppmärksammas vid en diskussion om "likställd sjöfart". Det är ytterligare skäl att påpeka, att de olika fartygskategorierna inte heller i övrigt, dvs. beträffande andra regler än begränsningsreglerna, är likställda.[82]

---

77 Nämnas kan, att det var rättsfallet *Adams v. Naylor*, [1946] A.C. 543 som påskyndade lagens tillkomst. Detta rättsfall ledde nämligen till att man frångick ovannämnda praxis med "nominella" svaranden.

78 [1951] 2 Lloyd's Rep. 308.

79 Se framställningen ovan s. 151 ff.

80 Se t. ex. RGZ 151, 271 (1936), BGHZ 3, 321 (1951) och från rättslitteraturen *Abraham* s. 44, *Borttscheller* s. 311, *Freise* s. 64, *Wüstendörfer* s. 43 och *Sotiropoulos* s. 56.

81 Se *Møller*, som på s. 7 anför: "Alle Skibe bør som Regel drive Sejladsen under lige Vilkaar, og herfra bør ikke uden tvingende Grunde anerkendes Undtagelser." Se även *Grenander*, SvSjT 1949 s. 310 f.

82 Erinras må om t. ex. den offentliga sjöfartens särställning i fråga om sjöpantreglernas tillämpning. Vidare innehåller både sammanstötningskonventionen av år 1910 art. 11 och oljeansvarighetskonventionen av år 1969 art. XI.1 undantagsbestämmelser beträffande nämnda sjöfart. Nämnas bör dock, att de svenska och norska stadgandena om oljeansvarighet på väsentliga punkter likställer krigs- och andra offentliga fartyg med fartyg som omfattas av nämnda stadganden i fråga om oljeskador som orsakas i respektive land. Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 132 f. och *NOU* 1973:46 s. 42 f. En liknande ståndpunkt intar också det finska lagförslaget i ärendet (*Reg. prop.* 1979:130 § 22), se även *Tulokas* s. 191 f.

Argument vilka åberopats mot en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål är dels den synpunkten att de offentliga fartygens vanligen små tonnagebelopp innebär låga ansvarsgränser och dels den omständigheten att dessa fartyg kan ge upphov till särskilda mätningsproblem.[83] Beträffande dessa argument kan konstateras, att de inte för fram något för dessa fartyg specifikt problem — detta dock med viss reservation för krigsfartygens tekniska konstruktion. Dessa synpunkter bör därför ventileras i en mera allmän diskussion om ansvarsbeloppens storlek och sättet för ansvarsgränsernas fastställande. Nämnas kan även, att övergången i 1976 års globalbegränsningskonvention till bruttodräktighet enligt 1969 års fartygsmätningskonvention[84] till en del minskar mätningssvårigheterna.

Det enligt min uppfattning tyngst vägande argumentet mot en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på ersättningskrav för skador förorsakade av krigs- och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål utgörs av försäkringshänsynen. I dag motiverar man rätten till globalbegränsning med att man bör ta hänsyn till redarens försäkringsmöjligheter.[85] Bakom försäkringshänsynen skymtar sjöfartspolitiska och protektionistiska strävanden.

Försäkringshänsyn kan inte godtas som rättspolitiskt motiv för en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. Dessa fartyg driver sjöfart med ett helt annat syftemål än de kommersiella fartygen och de är regelmässigt oförsäkrade.[86]

Som konklusion kan alltså konstateras, att det argument som i dagens läge anses motivera globalbegränsningsinstitutet saknar betydelse beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. I konsekvens härmed borde ansvarsbegränsningsreglerna inte tillämpas på dessa fartyg.

Man kan dock ställa frågan om 1957 års globalbegränsningskonvention tillåter de fördragsslutande staterna att i nationell rätt göra undantag beträffande denna fartygskategori. Konventionstexten använder, som tidigare framgått, uttrycket "sea-going

---

[83] Se *Grenander*, SvSjT 1949 s. 330. I samband med inarbetandet av principerna i 1957 års globalbegränsningskonvention i svensk rätt uttalade Stockholms rådhusrätt: "Det ter sig enligt rådhusrättens mening otillfredsställande, att staten i sin offentliga verksamhet gentemot medborgarna icke skall vara ansvarig för hela den ekonomiska skada, som kan härröra från sagda verksamhet. Beaktas bör enligt rådhusrätten också att krigsfartygens förhållandevis ringa nettotonnage för deras del medför exceptionellt låga begränsningsbelopp. Önskvärdheten av enhetlighet och den synpunkten att konventionens regler innebär ett betydande framsteg i fråga om enkelhet och reda, finner rådhusrätten vara skäl som icke väger tyngre än skälen mot begränsningsrätt, i alla fall såvitt gäller krigsfartyg och andra fartyg för uteslutande offentliga ändamål. I enlighet härmed föreslår rådhusrätten, att bestämmelser härutinnan upptages i lagförslaget." Citatet är återgivet i *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 56. Jfr även *Rosenmeyer* s. 130 och argumenteringarna i rättsfallen ND 1946 s. 356 (Frostating lagmannsrett), ND 1949 s. 532 (Norges Høyesterett) och ND 1971 s. 199 (SøHa).

[84] Se art. 6.5 i 1976 års globalbegränsningskonvention.

[85] Se framställningen ovan s. 55 ff.

[86] Nämnas kan, att man i samband med avgörandet ND 1971 s. 199 (SøHa) från kärandesidan förgäves poängterade dessa synpunkter. Se närmare s. 214.

ship" utan närmare precisering.[87] Beaktar man dels att 1924 års begränsningskonvention innehöll ett uttryckligt undantagsstadgande beträffande krigs- och andra offentliga fartyg, dels att största delen av dessa fartyg begreppsmässigt torde omfattas av uttrycket "sea-going ship", synes en rätt att undanta dessa fartyg inte existera. De stater vilka tillträtt konventionen (Finland har ratificerat konventionen den 19 augusti 1964) är folkrättsligt bundna att tillämpa konventionens bestämmelser sedan den trätt i kraft (1957 års globalbegränsningskonvention har internationellt trätt i kraft den 31 maj 1968). Reservationer må endast göras i enlighet med det tidigare nämnda signaturprotokollet.[88] I detta protokoll finns inget undantagsstadgande beträffande den aktuella fartygskategorin (såvida fartygen inte understiger 300 ton).[89] Vidare bör beaktas, att bestämmelserna i 1957 års globalbegränsningskonvention införlivats med finsk rätt medelst förordning av den 26 januari 1968 (61/68). Detta innebär, att de finska domstolarna är skyldiga att döma i enlighet med konventionens bestämmelser, vilka kompletterar ansvarsbegränsningsstadgandena i sjölagen kap. 2.

I belysning av det anförda kan man inte anse, att 1957 års globalbegränsningskonvention lämnar frågan öppen i den mån krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål omfattas av formuleringen "sea-going ship".[90] Oaktat rättspolitiska motiv (försäkringshänsynen) för en tillämpning av konventionerna saknas och globalbegränsningskonventionerna i främsta rummet tar sikte på den kommersiella sjöfarten, skulle en icke-tillämpning enligt min mening förutsätta lagstiftningsåtgärder.

Uteslutandet av krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål från begränsningsreglernas tillämpningsområde skulle dock även ha negativa konsekvenser. För det första skulle de folkrättsliga förpliktelserna kränkas. Vidare skulle en underlåten tillämpning eventuellt ge upphov till svåra avgränsningsproblem. Det kunde vara svårt att avgöra till vilken kategori ett bestämt fartyg hör, t. ex. under kristider när staten rekvirerar privata fartyg för offentliga ändamål. En ytterligare nackdel vore att en icke-tillämpning skulle verka splittrande på den internationella rättsenheten. På grund av gällande immunitetsprinciper[91] och ifrågavarande sjöfarts särart och speciella syftemål är de två sistnämnda verkningarna sådana att man vid frågans bedömning inte bör fästa avgörande vikt vid dem. Endast de folkrättsliga aspekterna synes mig vara ett beaktansvärt argument mot en uteslutning de lege ferenda.

Sistnämnda synpunkt ger upphov till frågan huruvida en icke-tillämpning skulle kränka de folkrättsliga förpliktelserna i de fall då endast nationella intressen berörs.

---

87 Se ovan s. 170 f. om detta begrepp.

88 Se ovan s. 172.

89 Med tanke på frågans praktiska betydelse bör beaktas, att frågor om statsfartygens ansvar enligt folkrättsliga principer normalt inte kan behandlas vid en främmande stats domstolar, se t. ex. *Brownlie* s. 314 ff., *O'Connell* s. 847 ff., *Post*, 4 JMLC (1972) s. 36 f., *Windley & Blondin*, 4 JMLC (1972) s. 151 ff. och *Braekhus*, Marius 3 s. 17 ff. Ersättningsfrågorna behandlas via diplomatiska kanaler.

90 Såsom ovan s. 170 framgått innehåller 1976 års konvention en motsvarande formulering.

91 Se fotnot 89 ovan.

Enär Finland internationellt förbundit sig att tillämpa konventionen och även dessa skadefall omfattas av konventionstexten, synes en icke-tillämpning i detta avseende inte möjlig.[92] Slutligen kan man fråga sig om det skulle överensstämma med Finlands folkrättsliga förpliktelser att tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna med vissa begränsningar, härrörande av den ifrågavarande sjöfartens särart.[93] Härvid kunde man tänka sig att i likhet med Røed[94] som ett alternativ uppställa krav beträffande skadans art. Staten skulle ha rätt att begränsa sin ansvarighet endast när skadan lika väl kunde ha uppstått i samband med kommersiell sjöfart. För skador som typiskt hänför sig till driften av krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentliga ändamål skulle staten ansvara obegränsat. Detta skulle innebära, att främst skador orsakade av militär verksamhet skulle uteslutas från ansvarsbegränsningen.[95]

Att göra ansvarsbegränsningsrätten beroende av skadesituationens särart skulle dock ge upphov till svåra avgränsningsproblem och frågor om kränkning av de konventionsenliga förpliktelserna kunde lätt uppstå. Beaktas bör, att globalbegränsningskonventionen endast på det sättet tar hänsyn till skadesituationen att den uppställer ett krav på anknytning mellan skadan och fartygsdriften. I den mån kravet omfattas av ansvarsbegränsningsfältet föreligger rätt till ansvarsbegränsning. Men utanför området för de i globalbegränsningskonventionen ingående förpliktelserna[96] är en icke-tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på krigs- och andra fartyg nyttjade ute-

---

92 Denna syn stöds även i viss mån av uttalanden i nordisk rättspraxis. Se den ovan s. 181 f. refererade domsmotiveringen i avgörandet ND 1976 s. 15 (Stockholms tingsrätt) och rättsfallsreferaten i ND 1950 s. 566 (Lofoten herredsrett) och UfR 1963 s. 765 (Danmarks Højesteret). Jfr även nedan s. 189 ff. refererade rättspraxis beträffande fritidsbåtarna. Nämnas kan, att 1976 års globalbegränsningskonvention innehåller en bestämmelse som möjliggör avvikelser i nationell rätt på denna punkt, se art. 15.3 Se även diskussionen *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 17, 11 November 1976 s. 15 f.

93 Jfr den ovan s. 185 nämnda i engelsk lagstiftning ingående reservationen "with any necessary modifications" och art. 4 i immunitetskonventionen av år 1926.

94 *Røed*, AfS 1 s. 113. Se även *Christrup*, AfS 12 s. 188, som beträffande ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning på oljeborrningsfartyg och -plattformer anför: "Bestemmelserne om begraensning af rederansvaret finder naeppe anvendelse på boreskibe/boreplatforme, da ansvarsbegraensningsreglerne er et specielt søretligt retsinstitut, der formentlig bør fortolkes indskraenkende. Man kunne dog taenke sig den løsning, at ansvarsbegraensningsreglerne gjaldt, såfremt den indtrufne skade var et udslag af de risici, der knytter sig til skibsfart af ordinaer art, mens ansvarsbegraensningsreglerne er uanvendelige, såfremt skaden skyldes en risiko, der er typisk for olieboring."

95 Se det ovan s. 181 refererade rättsfallet ND 1976 s. 15 (Stockholms tingsrätt). *Selvig*, Marius 24 s. 15 synes omfatta den ståndpunkten, att skadesituationen i detta avgörande var så säregen, att en icke-tillämpning av globalbegränsningskonventionens principer inte kränker de folkrättsliga förpliktelserna. Jfr emellertid ett uttalande av den norska sjölagskommittén i samband med inarbetandet av principerna i 1957 års konvention i norsk rätt, *Innstilling* I 1961 s. 21: "... Komitéens utkast medfører ingen endring når det gjelder det prinsipielle spørsmål om statens rett til ansvarsbegrensning for sine skip. Det må antas at begrensningsreglene kan få anvendelse hvor skade er voldt ved skyteulykke eller på annen måte skyldes saerlige egenskaper ved krigsskip, selv om spørsmålet neppe er utvilsomt."

96 Se art. 7 i 1957 års globalbegränsningskonvention.

slutande för offentligt ändamål i föreliggande avseende möjlig. Enär emellertid globalbegränsningsprincipen även beträffande denna kategori av fartyg är allmänt omfattad, talar önskvärdheten av en enhetlig rättspraxis för en tillämpning av reglerna. Frågan blir således huruvida denna önskvärdhet, som i fråga om den offentliga sjöfarten har en betydligt mindre dimension än beträffande den kommersiella sjöfarten, väger tyngre i en rättspolitisk avvägning än avsaknaden av en enligt min mening godtagbar rättspolitisk grund för en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna. Enligt min uppfattning är så inte fallet.

7.6. FRITIDSBÅTAR

7.6.1. NORDISK RÄTT

Det kan konstateras, att de nordiska sjölagarna inte i globalbegränsningshänseende innehåller några undantagsbestämmelser angående fritidsbåtar. I doktrinen har man ansett, att ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på fritidsbåtar.[97] Även nordisk rättspraxis har intagit denna ståndpunkt:

> ND 1946 s. 361 (Oslo byrett): Till följd av en stormby slet sig en förtöjd segelbåt och drev mot en motorbåt, vilken hamnade upp på land. Segelbåten fortsatte att driva och kolliderade med en annan segelbåt, som skadades. Domstolen fann det oförsvarligt att förtöja en segelbåt av ifrågavarande storlek (50 m²) i en boj, som var förankrad endast i en 1 meter lång, flat sten. Segelbåtens ägare förpliktades att ersätta den uppkomna skadan, men skadeståndsbeloppet begränsades med stöd av sjøfartslovens § 70, 2, enär "feilen gjaldt den sjømannsmessige behandling av skipet".[98]

---

[97] Se t. ex. *Møller* s. 367, *Braekhus*, Rederansvaret s. 204, *Grenander* s. 142, *Knoph* s. 110 fotnot 2, *Klaestad* s. 143, som bl. a. anför: "Da loven imidlertid ikke uttrykkelig har undtat lystfartøier, vil det muligens vaere rettest at anta at ogsaa eieren av slike fartøier nyter godt av lovens begraensningsregler", och försiktigare *Bruun*, AfS 1 s. 511. *Platou* anför s. 91 att sjölovens bestämmelser bör tillämpas även beträffande nöjesfartyg, men tar dock inte närmare ställning till frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet. Även i nyare nordisk rättslitteratur har man ansett, att ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på fritidsbåtar. Se t. ex. *Borchsenius*, Lov og Rett 1964 s. 403, *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 469, *Rosenmeyer* s. 123, 130, *Tiberg*, Båtjuridik s. 214 och *Selvig*, MarIus 35 § 4.3. s. 8 f. Se även *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 53 f., 65, *SOU* 1971:45 s. 38 och *SOU* 1974:95 s. 54.

[98] Det är intressant att notera, att byretten i Bergen i rättsfallet ND 1941 s. 289 motiverade sin ståndpunkt att tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna på en 12 meters öppen motorbåt bl. a. med att sagda båt användes i kommersiellt syftemål. I detta sammanhang bör även rättsfallet ND 1946 s. 356 omnämnas. Detta fall gällde en sammanstötning mellan två motorbåtar vilka idkade sillfiske. Den ena motorbåten ansågs ensam bära skulden till det inträffade. Frostating lagmannsrett ansåg i dissens, att ansvarsbegränsningsreglerna inte var tillämpliga i detta fall. Majoriteten motiverade sin ståndpunkt med bl. a. (s. 358 f.): "Sjøfartslovens regler om begrensningen av rederansvaret har åpenbart den egentlige skipsfart for øye. De passer ikke for og er neppe ment å omfatte også erstatning for skade under sildfiske ... Sjøfartslovens begrensningsregel virker så urimelig, at det må antas at disse regler ikke kan gis anvendelse på skade tilføyet andre fiskefartøyer med ombordvaerende redskaper og fangst under sildfiske på den norske kyst." Lagmannen som var av avvikande åsikt poängterade bl. a. att sjøfartslovens ansvarsbegränsningsregler

ND 1958 s. 224 (Sveriges HD): Vid kollision mellan en motorlustyacht och en segelyacht skadades den senare så svårt att den sjönk. Kollisionen vållades av motorlustyachtens ägare. Vid bestämmandet av dennes skadeståndsskyldighet tillämpades sjölagens regler om begränsat redaransvar.

I detta rättsfall fastställde Sveriges HD Stockholms rådhusrätts och Svea hovrätts dom.[99] Rådhusrätten hade anfört följande motivering (ND 1956 s. 208 f.): "Den svenska sjölagens bestämmelser om begränsning av redares ansvarighet känna icke något undantag för fartyg av visst slag. 1924 års Brysselkonvention innehåller icke undantag för nöjesbåtar. Av förarbetena till konventionen kan tvärt om slutas, att nöjesbåtar skola omfattas av konventionen. Flera stora sjöfartsnationer tillämpa begränsningsreglerna även på nöjesbåtar. Det måste anses vara till fördel för både borgenär och gäldenär, att enhetliga regler tillämpas för alla slags fartyg. Betydande svårigheter skulle uppstå för genomförande av en godtagbar gränsdragning mellan farkoster, för vilka begränsningsreglerna skulle gälla, och för andra farkoster."

NJA 1978 s. 14: En snabbgående fritidsbåt med utombordsmotor kolliderade med en eka med påföljd att ekans förare skadades svårt. Plastbåten, som vållat olyckan, ansågs kunna åberopa sjölagens ansvarsbegränsningsbestämmelser. — Sveriges HD yttrade bl. a. (s. 24): "När nya regler om skada genom fartygs sammanstötning antogs genom ändringar i sjölagen år 1912 i anslutning till de år 1910 antagna internationella konventionerna rörande gemensamma regler om sammanstötning och om bärgning infördes bestämmelserna 'i vår rätt såsom allmängiltiga' för att i möjligaste mån fasta och enhetliga regler skulle erhållas på sjörättens område (NJA II 1913 s. 199). Den i konventionerna givna möjligheten att göra skillnad mellan fartyg som används i öppen sjö och fartyg som används i inre farvatten utnyttjades alltså inte. Ej heller utnyttjades en motsvarande möjlighet vid antagandet år 1928 av nya regler om, bl. a. begränsning av redaransvaret i anslutning till 1924 års konvention rörande gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Därvid framhölls, att anledning saknades 'att icke även åt denna konvention giva största möjliga utsträckning'. De antagna reglerna kom därför att även här omfatta både fartyg som används i öppen sjö och fartyg som används i inre farvatten (NJA II 1936 s. 189). Frågan om begränsningsreglernas tillämpningsområde berördes på nytt i samband med 1964 års lagstiftning i ämnet på grundval av 1957 års nya konvention. Även denna gång gjordes reglerna tillämpliga såväl på fartyg i öppen sjö som på fartyg i inre farvatten."

UfR 1961 s. 478 (SøHa): Under storm slet sig en motorbåt från sina förtöjningar och

---

var tillämpliga, eftersom inget undantagsstadgande stiftats beträffande den aktuella fartygskategorin (se s. 360). Avgörandet är såtillvida intressant, att lagmannsretten företog en vidsträckt in casu-avvägning också beträffande sjöfart, vilken enligt min mening bör karaktäriseras som kommersiell. Det är skäl att återigen påpeka, att frågan om småfartygens låga ansvarsbelopp främst utgör ett generellt problem som bör penetreras vid en allmännare rättspolitisk diskussion. Det synes som om lagmannsretten i det förevarande fallet utan stöd av undantagsbestämmelser, och mot rådande uppfattning i doktrin och även rättspraxis, av billighetsskäl velat ekonomiskt stöda den skadelidande. Jfr ND 1951 s. 639 (Gulating lagmannsrett). Se även kommentaren i *ND* 1946 XVII. Majoritetens ställningstagande i ovan berörda rättsfall synes inte ha följts i senare norsk rättspraxis. I avgörandet ND 1958 s. 216 ansåg nämligen Norges Høyesterett, att de i sjøfartslovens X kapitel ingående ansvarsbegränsningsreglerna var tillämpliga vid skada orsakad genom att fiskefartyg sammanstött med annat fiskefartygs notbåtar. Se även ND 1959 s. 416 (Hålogaland lagmannsrett) samt från dansk rättspraxis UfR 1963 s. 765 (Danmarks Højesteret) och UfR 1965 s. 166 (Vestre Landsret). Se om ansvarsbegränsningsproblematiken vid fiske *Vikse*, AfS 3 s. 399 ff.

[99] ND 1956 s. 204 och ND 1956 s. 606.

skadade en annan båt. Den förstnämnda båtens ägare ålades skadeståndsskyldighet på grund av att han försummat dels att förtöja båten ordentligt, dels att föra tillsyn över den. Ansvarsbegränsningsreglerna ansågs tillämpliga.

Från finsk rättspraxis Östra Finlands hovrätt 28. 4. 1977 (V 1976/454): En 15,5 meters segelbåt som nyttjades i nöjestrafik grundstötte under svåra väderleksförhållanden. I samband med försöken att lösgöra segelbåten skadades en person som medföljde båten allvarligt då en bogseringstross brast. Båtens redare, som var med på resan, ålades skyldighet att ersätta den uppkomna skadan bl. a. enär han ansågs ha försummat sin skyldighet att sörja för de ombordvarandes säkerhet. Vidare anförde hovrätten, att ansvarsbegränsningsreglerna enligt sjölagen §§ 13 och 14 var tillämpliga.

7.6.2. UTOMNORDISK RÄTT

Före år 1886, då kongressen utsträckte ansvarsbegränsningsbestämmelsernas tillämpning till "all sea-going vessels, and also to all vessels used on lakes or rivers or in inland navigation including canal-boats, barges, and lighters",[100] intog man i amerikansk rättspraxis den ståndpunkten, att fritidsbåtar inte omfattades av Limitation of Liability Act, 1851. I ett av de allra första avgöranden där frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet prövades konkluderade domstolen, med hänvisning till att begränsningsbestämmelserna endast var tillämpliga i fråga om "vessels of a commercial nature", att ägaren av en fritidsbåt inte kunde begränsa sitt kollisionsansvar.[101] Efter denna lagändring har man emellertid i amerikansk rätt allmänt tillämpat ansvarsbegränsningsreglerna på fritidsbåtar. Från rättspraxis kan nämnas:

The Francesca:[102] Ägaren av en motorbåt avsedd för fritidsändamål ansågs oförhindrad att åberopa ansvarsbegränsning i samband med dödsfall, som inträffade då ägaren tillät en badande person att äntra motorbåten och denne föll överbord.[103]

The Seminole:[104] Ägaren av en fritidsbåt ansågs berättigad att begränsa sitt ansvar för brandskador som uppstod då bensinångor hade samlats i båtens maskinrum på grund av ett läckage i maskineriet. Branden skadade och förstörde andra fartyg som låg i hamnen.[105]

---

100 24 Stat. 80 (1886). Se även avgörandet *The Katie*, 40 F. 480 (1889).

101 *The Mamie*, 5 F. 813 (1881). Ur domsmotiveringarna framgår, att domstolen fäste avgörande vikt vid de tidigare, se ovan s. 28 f., refererade rättspolitiska skälen och motiveringarna för den amerikanska ansvarsbegränsningslagstiftningens antagande. Att märka är, att enligt section 7 i ovannämnda lag var begränsningsbestämmelserna inte tillämpliga på "any canal boat, barge, or lighter, or to any vessel of any description whatsoever, used in rivers or inland navigation". Detta stadgande begränsade i väsentlig grad domstolens fria prövningsrätt. D.J. Brown anförde bl. a. (s. 819): "The exceptions in the Act itself indicate the intention of Congress to restrict its benefits to what is generally known as maritime commerce, though it may also happen to be commerce between the states."

102 1937 AMC 1006.

103 I avgörandet yttrade Knight, I. bl. a. (s. 1011): "Since the amendment taking out the exception, it has uniformly been held by the courts that the question of the right to limitation of liability is not based upon the engagement of the vessel in maritime commerce and further it is not based upon the question of the size of the craft."

104 1943 AMC 18.

105 Se även rättsfallen *The Trillora II*, 1948 AMC 132, *The Yacht Charlotte*, 1955 AMC 1290, *The Mistral*, 50 F. 2 d 957 (1931), *Gibboney v. Wright*, 1975 AMC 2071 och *The Yacht*

Beträffande engelsk lagstiftning kan konstateras, att man inte särskilt tagit ställning till frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på fritidsbåtar. Man är därför tvungen att ty sig till den tidigare beskrivna (s. 175 f.) bestämningen av begränsningslagstiftningens tillämpningsområde. Både i rättslitteraturen[106] och i praxis har man ansett, att ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på fritidsbåtar. Se från engelsk rättspraxis:

> *The Satanita*:[107] Under en seglingstävling bröt en båt mot tävlingsreglerna och som en följd härav sänkte den en medtävlande båt. Enligt tävlingsreglerna var varje deltagare som bröt mot reglerna skyldig att till fullo ersätta därav uppkommen skada. På grund av nämnda regelstipulation ansågs den skadevållande båten inte ansvarsbegränsningsberättigad.

I detta rättsfall tog man således inte direkt ställning till frågan om ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på fritidsbåtar. Ur domsmotiveringarna framgår likväl, att orsaken till att ansvarsbegränsningsreglerna inte tillämpades var, att segelbåtens ägare på förhand hade avstått från rätten att åberopa ansvarsbegränsning (genom att underkasta sig tävlingsreglerna). I annat fall skulle ansvarsbegränsningsbestämmelserna ha tillämpats.

Även i den tyska rätten har man intagit den ståndpunkten, att ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på fritidsbåtar.[108]

7.6.3. KONKLUSIONER

Såsom ovan framgått har man både i nordisk doktrin och i rättspraxis ansett, att ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga på fritidsbåtar. Såväl 1957 års globalbegränsningskonvention (signaturprotokollet) som 1976 års konvention ger de tillträdande staterna möjlighet att göra reservation angående ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning på fartyg med en dräktighet understigande 300 ton. Beträffande den förstnämnda konventionen har Finland och de övriga nordiska länderna gjort ett sådant förbehåll.[109] Detta innebär, att frågan om ansvarsbegränsning beträffande fritidsbåtarna i den

---

Julaine, 1968 AMC 2310. I sistnämnda avgörande yttrade Woodrow B. Seals, D.J. (s. 2316): "It is the opinion of this Court that Congress intended the Limitation of Liability Act to apply to pleasure craft such as the Julaine as well as those vessels used for commercial purposes. Although it may reduce claimants' recovery drastically if it is later determined that petitioners are entitled to limit their liability, the remedy lies with congressional, not judicial action." Se även de av *Stolz*, 51 California L. Rev. (1963) s. 709 fotnot 202 uppräknade rättsfallen. För ställningstaganden i litteraturen kan hänvisas till bl. a. *Gilmore & Black* s. 880 ff., särskilt uttalandet s. 882: "The Limitation Act covers any sort of 'vessel' from a rowboat up and restriction of its coverage to commercial enterprises could be achieved only by amendment", *Robinson* s. 906 ff. och *Benedict* s. 1—3.

106 Se *Marsden* s. 146, 148 och *Phelan* s. 118 f. Jfr även *Roscoe* s. 19 fotnot z.

107 [1897] A.C. 59.

108 Se närmare t. ex. *Abraham* s. 44, *Freise* s. 64, *Butz* s. 166 f., *Borttscheller* s. 311, *Wüstendörfer* s. 43 och *Sotiropoulos* s. 56.

109 Se ovan s. 173.

nationella rätten kan regleras avvikande från begränsningskonventionen. Fråga uppstår nu, om man med stöd av detta förbehåll, och för den finska rättens del genom en tillämpning av sjölagen § 9, borde utesluta fritidsbåtarna från begränsningsbestämmelsernas tillämpning? Vore en uttrycklig uteslutning av fritidssjöfarten motiverad i samband med den kommande revisionen av sjölagens kap. 2 i anledning av den nya globalbegränsningskonventionen?

Tidigare har i olika sammanhang framgått, att globalbegränsningsinstitutet motiveras med försäkringshänsyn och med det därmed sammanhängande samhälleliga intresset att gynna den nationella handelssjöfarten samt erbjuda denna ett ekonomiskt icke alltför betungande verksamhetsfält. Denna argumentation saknar i det närmaste betydelse beträffande fritidssjöfarten. Det samhälleliga behovet att gynna denna sjöfart synes mig litet.[110] Utgående från detta borde således ansvarigheten vara obegränsad.

Det är likväl skäl att något närmare granska de försäkringsmässiga aspekterna. Ansvarsförsäkringsskyddet i fråga om fritidssjöfarten är uppbyggt så, att den tecknade båtförsäkringen även omfattar skydd mot ett eventuellt skadeståndsanspråk från skadelidande tredje mans sida. Försäkringsgivarna har återförsäkrat sin risk på den öppna försäkringsmarknaden. Vidare bör noteras, att de totala premiekostnaderna för fritidssjöfarten är förhållandevis små i jämförelse med sjöförsäkringens totala premieintäkter.[111] Detta beror på en kumulerad effekt av bl. a. fritidssjöfartens mindre skaderisk och lägre skadebelopp. Dock är att märka, att premiekostnaderna för den enskilde fritidsbåtägaren kan utgöra en betydande del av driftskostnaderna. I belysning av det sagda torde det även stå klart, att frågan om försäkringsmarknadens helhetskapacitet spelar en underordnad roll i fråga om fritidssjöfarten. Detta överensstämmer med det som tidigare framgått angående den kommersiella sjöfarten, dvs. att premiekostnaderna utgör en centralare fråga för det mindre tonnaget än för de större fartygen, medan situationen är den motsatta i fråga om försäkringsmarknadens kapacitet.

Ansvarsförsäkringens kompletterande och ersättningstryggande betydelse i skadeståndsrätten är uppenbar och odiskutabel. Detta gäller även fritidssjöfarten. Fritidsbåtägarens ekonomiska bärkraft är ofta begränsad, vilket framhäver behovet av att ansvaret täcks av försäkring.

Vilka skulle då följderna bli för de enskilda båtägarna och deras försäkringsgivare om fritidssjöfarten lämnas utanför ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning? I sam-

---

110 Se även *Grenander* s. 143 som bl. a. anför: "Nöjesfarkosterna användas för sina ägares förnöjelse. Innehavet och nyttjandet av dylika farkoster framstår med hänsyn härtill som vederbörande ägares enskilda angelägenhet och som varande utan gagn för samhällets ekonomiska utveckling. Varför skall — frågar man sig — en person, som vid tillfredsställandet av detta sitt begär efter förströelse tillfogar andra personer eller deras egendom skada, kunna med lagstiftningens hjälp undandraga sig den ersättningsskyldighet, som skolat inträda enligt allmänna regler?" Jfr också *Klaestad* s. 143, Stockholms rådhusrätts yttrande i avgörandet ND 1956 s. 204 (särskilt s. 207) och uttalande av majoriteten i Frostating lagmannsrett (s. 358) i rättsfallet ND 1946 s. 356.

111 Se IUMI:s (International Union of Marine Insurance) uttalande i samband med revisionsarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention, *IMCO* Doc. LEG XXVII/INF. 2, 16 June 1975, ANNEX III.

band med reformarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention gav IUMI (internationella sjöförsäkringsunionen) utlåtande i denna fråga. IUMI:s ställningstagande kan sammanfattas under följande tre punkter:

— kaskoförsäkringsgivarna skulle möjligen bli tvungna att begränsa sin ansvarighet och därmed skulle den övriga marknadens andel öka,
— premiekostnaderna skulle stiga kraftigt,
— försäkringsmarknadens kapacitet och därmed möjligheterna att erhålla effektivt ansvarsförsäkringsskydd skulle minska.[112]

Enligt min uppfattning kan försäkringsgivarnas inställning kritiseras. De av fritidsbåtarna förorsakade skadorna drabbar ofta försäkrade intressen.

Den av svenska jordbruksdepartementet tillsatta Fritidsbåtutredningen avgav i december år 1974 ett betänkande angående samhället och fritidsbåtarna. Enligt denna utredning fanns i Sverige år 1973 134.000 båtar med särskild båtförsäkring (av totalantalet ca 600.000 fritidsbåtar). Beträffande de olika båttyperna framgick, att ca 60—75 % av segelbåtarna och ca 60—65 % av motorbåtarna med motor större än 10 hk var försäkrade. Totalt var ca 58 % av fritidsbåtarna försäkrade (hemförsäkringarna inkluderade).[113] Uppskattningsvis finns i Finland för närvarande (hösten 1979) ca 200.000 fritidsbåtar (180.000 motorbåtar och 20.000 segelbåtar).[114] Enligt Finlands officiella statistik var antalet särskilda båtförsäkringar år 1977 37.287.[115]

Vidare bör beaktas, att skadorna normalt är förhållandevis små och att det torde vara sällsynt att ersättningsyrkandena överskjuter stadgade ansvarsgränser.[116]

Fritidsbåtutredningen undersökte även ansvarsskadefrekvensen och de utbetalda skadeersättningarnas storlek för tidsperioden 1968—71. Uppgifterna representerar 75 % av den svenska båtförsäkringsmarknaden:

	Antal skador	Ersättning SKr
Personskadeansvar	16	93.000
Egendomsskadeansvar[117]	413	667.000

När man beaktar att i Sverige hösten 1971 fanns ca 505.000 fritidsbåtar[118] visar siffrorna klart, att skadeståndsansvar relativt sällan uppstår i samband med fritidssjöfarten och att ersättningsbeloppens storlek i allmänhet förblir på en rätt anspråkslös nivå.

---

112 Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXVII/INF. 2, 16 June 1975 ANNEX III.

113 Se närmare *SOU* 1974:95 s. 102 ff. Enligt *NOU* 1978:32 var år 1977 ca 30 % av de uppskattningsvis ca 300.000 norska fritidsbåtarna ansvarsförsäkrade.

114 Enligt uppgift från Finlands Motorbåts- respektive Seglarförbund.

115 *Finlands officiella statistik* 1979 s. 176.

116 Enligt gällande ansvarsgränser (sjölagen § 14) är beloppen:

dräktighet:	*egendomsskador:*	*personskador:*
150 ton el. mindre	ca 46.500 FMk	ca 195.300 FMk
150—300 ton	„ +ca 310 FMk/ton	„

I detta sammanhang är det skäl att erinra om att ansvarsgränserna för de minsta fartygen i den nya globalbegränsningskonventionen har höjts närmare tiofaldigt, se framställningen ovan s. 61.

117 Det är även intressant att notera, att egendomsskadorna huvudsakligen kan uppdelas i två kategorier. Den ena kategorin utgörs av s. k. förtöjningsskador, dvs. ansvarsskador som uppstår genom att den försäkrade båten är förtöjd på olämpligt sätt eller sliter sig, varvid annan båt åsamkas skador. Den andra kategorin omfattar kollisionsskador. Se *SOU* 1974:95 s. 105.

118 *SOU* 1974:95 s. 21.

De av Fritidsbåtutredningen införskaffade upplysningarna från företrädare för båtförsäkringsbranschen i Danmark, Norge och Finland innehåller liknande uppgifter beträffande skadefrekvens och -storlek. Slutligen framgår av nämnda utredning, att diskussionen inom Comité Européenne des Assurances (CEA) har visat, att detsamma även gäller beträffande andra europeiska försäkringsbolag.[119]

Skulle likväl den situationen uppstå, att ersättningsyrkandet i något fall överstiger dessa gränser, synes det mig att detta krav skulle kunna täckas av försäkringen utan nämnvärda premieförhöjningar. Dessa kunde motverkas med hjälp av försäkringsmarknadens riskuppsugnings- och -spridningsförmåga (vid försäkring på båda sidor ersätter ju försäkringen skadan).[120] Enär vidare fritidsbåtförsäkringarna ofta koncentreras till några få försäkringsgivare kan det inträffa, att skadevållare och skadelidande har försäkring hos samma försäkringsgivare. Observeras bör slutligen, att den kostnadsbesparing som en båtförsäkringsgivare genom ansvarsbegränsningen gör i ett fall kan han förlora i ett annat fall.[121]

Även beträffande de oförsäkrade intressen som kan drabbas av skada orsakad av fritidssjöfarten torde det vara relativt sällsynt att skada uppstår av sådan omfattning att konventionernas ansvarsgränser överskrids. Det är nämligen att märka, att man i fråga om fritidssjöfarten inte i allmänhet kan tala om föroreningsskador eller större skador på landbaserad egendom. Vidare är de sjöfarare, som rör sig med oförsäkrade fartyg, vanligen innehavare av småbåtar och andra mindre värdefulla farkoster. I fråga om personskador kan ersättningsyrkandena bli ansenliga, men även härvid torde ansvarsgränserna, åtminstone de nya, i de flesta fall räcka till. Det kostnadstryck ett obegränsat skadeståndsansvar föranleder torde kunna kanaliseras till försäkringsmarknaden utan kraftiga premieförhöjningar.

IUMI uttryckte även sina farhågor beträffande försäkringsmarknadens kapacitet vid en eventuell uteslutning av fritidsbåtarna från ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning. Särskilt med beaktande av att skadorna i allmänhet kommer att vara ringa synes mig dessa farhågor ogrundade.

Det är ännu skäl att säga några ord om de skadefall där den uppkomna skadan inte täcks av någon ansvarsförsäkring.[122] Enligt gällande båtförsäkringsvillkor är försäkringsgivarens ersättningsskyldighet vid ansvarsskador begränsad till i villkoren angivna maximibelopp.[123] Även om obegränsat skadeståndsansvar för fritidssjöfarten

---

119 Se närmare om det framförda *SOU* 1974:95 s. 104 ff.

120 Jfr framställningen nedan s. 264, 266 ff.

121 Se närmare nedan s. 268 om den s. k. "utjämningseffekten", vilken får ökad betydelse när marknaden är koncentrerad och försäkringsgivarna få.

122 Se framställningen nedan s. 286 ff. beträffande frågan om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring för småsjöfarten.

123 I Sverige var nämnda ersättningsskyldighet enligt *SOU* 1974:95 s. 98 vid varje skada begränsad till 1 miljon SKr för personskada och 100.000 SKr för egendomsskada. Sammanlagt alltså 1.100.000 SKr. Enligt de finska *Allmänna Båtförsäkringsvillkoren* (gäller från 1. 5. 1975) punkt 14.15 är försäkringsgivarens ersättningsskyldighet vid varje skada begränsad till 250.000 FMk, dock så att vid egendomsskada ersättningsskyldigheten är begränsad till 50.000 FMk. De finska villkoren följer således globalbegränsningens ansvarsbelopp.

infördes skulle försäkringsgivarna antagligen uppställa ett tak för försäkringsskyddet.[124] Vidare bör de helt oförsäkrade skadevållarna beaktas. Härvid torde en skälig ersättningsnivå vid behov kunna uppnås genom skadeståndslagens jämkningsprinciper, vilka ger möjlighet till erforderlig in casu-variation[125] — i motsats till globalbegränsningens schematiserade belopp.

Vilka andra synpunkter kan anföras för en uteslutning av fritidssjöfarten från ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsområde? Beträffande frågan om fritidsbåtarnas låga tonnage och eventuella mätningsproblem hänvisas till det som i avsnittet om krigsfartyg och andra fartyg, som uteslutande nyttjas för offentligt ändamål, framfördes om lämpligheten av att framföra denna fråga som ett självständigt argument i en principdiskussion angående ansvarsbegränsningsreglernas tillämplighet på en särskild fartygskategori (ovan s. 186). Den reservationen bör likväl göras, att dessa synpunkter i en helhetsavvägning inte saknar all relevans. Det är ännu skäl att påpeka, att enär fritidsbåtarna regelmässigt är små till sin dräktighet innebär de i vår gällande sjölag (§ 14) ingående 150 och 300 tons gränserna att mätningsproblem sällan uppstår.

En uteslutning av nöjessjöfarten från ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsområde skulle likväl innebära, att en tillfredsställande gränsdragning mellan fritids- och nyttosjöfart skulle stöta på stora praktiska svårigheter. Dessa svårigheter kan dock motarbetas genom införandet av en omfattande registreringsplikt för fritidssjöfarten. Vidare kunde som argument mot en uteslutning anföras, att den internationella rättsenheten därigenom splittrades. Fastän detta är en beaktansvärd synpunkt väger den enligt min uppfattning mindre än avsaknaden av ett godtagbart rättspolitiskt motiv för tillämpningen. Själva konventionen medger ju en avvikelse i detta avseende. Dessutom bör beaktas, att fritidssjöfart vanligen idkas inom de nationella gränserna, vilket innebär att utländska intressen mera sällan berörs i en skadesituation.

Som konklusion kan alltså konstateras, att en tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna på fritidsbåtarna varken kan motiveras med motiv av mera juridisk karaktär eller med samhällsekonomiska skäl. De praktiska och ekonomiska följderna av en eventuell uteslutning av fritidssjöfarten från ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsområde knyts främst till försäkringssynpunkterna. Min uppfattning är likväl den, att de negativa verkningarna av en uteslutning inte behöver bli fullt så betydande som man på försäkringsgivarhåll vill framhäva. Dessutom torde det ur samhällets synvinkel vara viktigare att motarbeta premieförhöjningarna för handelssjöfartens del än för fritidssjöfarten. Slutligen bör i detta sammanhang givetvis inte de skadelidandes berättigade krav på fullgod ersättning bortglömmas.[126]

---

[124] Jfr framställningen nedan s. 248 ff.

[125] Jfr framställningen nedan s. 199 ff. Även i rättslitteraturen har man framfört den tanken, att domstolarna skulle ges möjlighet att från fall till fall bestämma ansvarsbeloppets storlek beträffande småfartygen, alltså en in casu-avvägning. Se t. ex. *Grenander* s. 145 f. Jfr även *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 47. Enär jag förutsätter, att de i skadeståndslagen ingående jämkningsprinciperna är tillämpliga vid obegränsad ansvarighet (se nedan s. 200 ff.), ligger nämnda förslag delvis i linje med mina tankegångar.

[126] Nämnas kan, att under revisionsarbetet med 1957 års konvention höjdes röster för att uttryckligen utesluta fritidssjöfarten ur den nya konventionen, se närmare t. ex. *IMCO* Doc. LEG

Beträffande fritidsbåtar vilka mäter 300 ton eller mera och vilka omfattas av begreppet "sea-going ship" — i finska förhållanden dock mycket sällsynta — är läget likartat det läge som gäller beträffande krigsfartyg och andra fartyg nyttjade uteslutande för offentligt ändamål. Det synes m. a. o. inte rättspolitiskt motiverat att tillämpa ansvarsbegränsningsreglerna, men de folkrättsliga förpliktelserna kräver ett iakttagande av bestämmelserna i globalbegränsningskonventionerna.[127]

XXV/4, 31 January 1975 s. 3 ff. Se även nationella ställningstaganden i *IMCO* Doc. LEG XIX/3, 2 April 1973 ANNEX I s. 43 ff. samt framställningen ovan s. 171 f. om framförda förslag angående den nya globalbegränsningskonventionens tillämpningsområde. Även i samband med det tidigare nämnda svenska lagstiftningsarbetet beträffande 1957 års globalbegränsningskonvention gjorde flera remissorgan uttalanden i samma riktning (t. ex. Stockholms rådhusrätt, Hovrätten för Västra Sverige, Sveriges Advokatsamfund etc.). Även departementschefen företrädde den åsikten att fritidssjöfarten borde kunna bära det fulla ansvaret för uppkommande skador, se närmare *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 53 ff. I amerikansk rätt har man kraftigt opponerat sig mot att ansvarsbegränsningsreglerna tillämpas på fritidssjöfarten. Som argument har i allmänhet framförts avsaknaden av samhällsekonomiska och protektionistiska intressen. Se t. ex. *Gilmore & Black* s. 883, *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 383, *Stolz*, 51 California L. Rev. (1963) s. 712, 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1685 och 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 118. En kritisk inställning kan även skönjas i rättspraxis, se t. ex. uttalanden i samband med avgörandena *The Cappy*, 1947 AMC 103 och *Petition of Eugene P. Reading*, 1959 AMC 1753. Jfr även *Kulack v. The Pearl Jack*, 1948 AMC 1960. Nämnas kan slutligen, att det ovan s. 47 i fotnot 159 nämnda USA-förslaget uttryckligen utesluter fritidssjöfarten, se David R. Owens anförande i *New Directions in Maritime Law* 1978 s. 27.

127 Se diskussionen ovan s. 186 ff.

DEL III

§ 8 Globalbegränsningsrätten och skadeståndslagens bestämmelser

8.1. INLEDANDE KOMMENTARER

Ansvarsbegränsningsreglernas betydelse för de sjörättsliga ansvarssubjekten beror självfallet av övriga skadeståndsrättsliga stadganden. Minskas denna betydelse genom den övriga skadeståndsrättsliga regleringen? I detta avseende knyts intresset till skadeståndslagens ansvarsnedsättnings- och jämkningsbestämmelser samt dess stadganden om ansvarskanalisering och regresskydd för skadevållarna.

Skadeståndslagen kap. 2 § 1 mom. 2 och kap. 3 § 6 ger domstolarna möjlighet att jämka skadevållarens och arbets- respektive uppdragsgivarens skadeståndsansvar. I skadeståndslagen kap. 2 § 1 mom. 2 stadgas:

> "Skadeståndet kan jämkas, om skadeståndsskyldigheten finnes oskäligt betungande med hänsyn till skadevållarens och den skadelidandes ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Har skadan vållats uppsåtligen skall likväl fullt skadestånd utdömas, såvida det ej på särskilda skäl prövas skäligt att nedsätta skadeståndet."

Skadeståndslagen kap. 3 § 6 har följande lydelse:

> "Finnes i detta kapitel (kapitlet om principalansvar, förf. komm.) avsedd skadeståndsskyldighet uppenbart oskälig eller om det med hänsyn till skadans storlek samt övriga omständigheter föreligger särskilda skäl, kan skadeståndet jämkas."

Äger de sjörättsliga ansvarssubjekten rätt att åberopa dessa bestämmelser? Särskilt intresse knyts till redarens ställning i detta avseende. Är nämnda jämkningsprinciper tillämpliga på det specialreglerade (sjölagen §§ 10 och 11 mom. 1) redaransvaret?

Ett stadgande om jämkning av det skadeståndsansvar som arbetstagare och med denne jämställd självständig medhjälpare har ingår i skadeståndslagen kap. 4 § 1:

> "För skada, som arbetstagare i sitt arbete genom fel eller försummelse förorsakar arbetskamrat eller utomstående är han ansvarig i den mån det med hänsyn till skadans storlek, handlingens beskaffenhet, skadevållarens ställning, den skadelidandes intresse samt övriga

omständigheter prövas skäligt. Stannar endast lindrigt vållande arbetstagaren till last, skall skadestånd ej utdömas. Lag samma vare om skadan vållas av självständig företagare som avses i 3 kap. 1 § 1 mom.

Har skadan orsakats uppsåtligen, utdömes fullt skadestånd, om det ej av särskilda skäl prövas skäligt att skadeståndet nedsättes."

Stadgandet om kanalisering av arbetstagares och med denne jämställd självständig medhjälpares skadeståndsansvar till arbetsgivaren finns i skadeståndslagen kap. 6 § 2 och har följande lydelse.

"... och den som är ansvarig i enlighet med i 4 kap. 1 § 1 mom. stadgade grunder endast intill det belopp, som ej kan utfås av den som svarar för skadan enligt 3 kap."

Regeln om arbetstagares och med denne jämställd självständig medhjälpares regressskydd ingår i skadeståndslagen kap. 4 § 3:[1]

"I detta kapitel (kapitlet om arbetstagares och med denne jämställd självständig medhjälpares skadeståndsansvar, förf. komm.) avsedd ersättningsskyldig kan åläggas att till arbetsgivaren betala vad denna enligt 3 kap. och 6 kap. 2 § erlagt åt den skadelidande, dock endast i enlighet med ovan i detta kapitels 1 § stadgade grunder."

Vilka av de vid fartygsdriften anlitade medhjälparna kan åberopa dessa stadganden? Svaret på denna fråga är av stor vikt vid bedömningen av globalbegränsningens betydelse.

8.2. RÄTTEN FÖR REDAREN ATT ÅBEROPA SKADESTÅNDSLAGENS JÄMKNINGSREGLER?

8.2.1. SKADESTÅNDSLAGENS TILLÄMPLIGHET PÅ DET SPECIALREGLERADE (sjölagen §§ 10 och 11 mom. 1) REDARANSVARET

Vid första anblicken synes ovan uppställda fråga onödig. Utformningen av skadeståndslagen kap. 1 § 1 förefaller att rätt så kategoriskt utesluta en tillämpning av skadeståndslagens principer inom specialreglerade ansvarsområden. I nämnda lagrum föreskrivs nämligen:

"När fråga är om skadestånd skall stadgandena i denna lag tillämpas. Denna lag gäller likväl icke, om i denna eller annan lag ej annorlunda stadgas, på avtal baserat eller i annan lag stadgat skadeståndsansvar."

Ett närmare studium av lagens förarbeten ger dock vid handen att svaret ingalunda är klart och entydigt.

I regeringens proposition till skadeståndslag (*Reg. prop.* 1973:187) hade bestämmelsen om skadeståndslagens tillämpningsområde formulerats som ett generellt stad-

[1] Jfr sjölagen § 11 mom. 2.

gande avseende såväl utom- som inomkontraktuellt skadestånd.[2] Ur propositionen framgår vidare

> "att lagens stadganden är sekundära i förhållande till den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen och de avtalsrättsliga reglerna ävensom att man i allmänhet kan ingå från lagens bestämmelser avvikande avtal om skadestånd. Skadeståndslagen skulle emellertid inte trots sin sekundära och dispositiva natur, vara en snävt begränsad undantagslag, utan den skulle vara en lag, som innehåller grundnormerna för reglering av utomobligatoriskt skadestånd och, såsom ovan redan sagts, en småningom växande allmän lag, vars stadganden kompletterar skadeståndsreglerna i avtalsförhållanden och ersättningsnormerna i speciallagstiftningen."[3]

Sagda uttalande visar således, att avsikten varit att skapa en skadeståndsrättslig ramlag innehållande grundprinciperna för den skadeståndsrättsliga regleringen.

Under behandlingen i lagutskottet erhöll lagrummet likväl den ändrade lydelse som sedermera godkändes av riksdagen. Enär lagutskottets inställning i väsentlig grad påverkades av ett inom justitieministeriet utarbetat ändringsförslag, vilket i formellt hänseende nära överensstämde med lagrummets slutliga utformning, knyts särskilt intresse till justitieministeriets motiveringar. Därav framgår, att den främsta orsaken till ändringsförslaget var fruktan för att skadeståndslagens tillämplighet på avtalsförhållanden skulle få oväntade och icke-förutsebara följder. Vidare strävade man till att eliminera eventuellt uppkommande tolkningssvårigheter.[4] I lagutskottets motiveringar återfinner man nämnda strävan att undvika tolkningsproblem. Men mera intressant är däremot, att lagutskottet synes ha godkänt propositionens ovan citerade grunduppfattning om skadeståndslagens tillämpningsområde.[5] Lagutskottet har endast velat underlätta rättstillämpningen genom att uttryckligen stadga, att sådana ersättningsfrågor som regleras i speciallagstiftningen skall falla utanför skadeståndslagens tillämpningsområde. Detta innebär, att ingen väsentlig divergens i materiellt hänseende föreligger mellan de av propositionen och lagutskottet avsedda tillämpningsområdena för skadeståndslagens stadganden.

Skadeståndslagens förarbeten synes således enligt min uppfattning ge belägg för att lagstiftaren haft för avsikt att skapa en ramlag som även kan tillämpas inom de specialreglerade ansvarsområdena, under förutsättning att tillämpningen inte strider mot särskilda bestämmelser i speciallagstiftningen. På grundval av det ovan sagda och med beaktande av att skadeståndslagen innehåller både grundnormerna för reglering av utomkontraktuellt skadestånd och skadeståndsrättsliga nyregleringar med generell bärvidd, såsom de nyss anförda allmänna jämkningsprinciperna, bör skadeståndslagens tillämpningsområde snarare ges en extensiv än en restriktiv tolkning.

---

[2] Stadgandet i kap. 1 § 1 hade följande lydelse: "När fråga är om skadestånd skall stadgandena i denna lag tillämpas, om ej annat föranledes av annan lag eller av avtal eller av regler, som skall tillämpas i avtalsförhållanden."

[3] *Reg. prop.* 1973:187 s. 12.

[4] Uppgifterna är ur *Kivivuoris* artikel i DL 1975 s. 268.

[5] Se närmare *Lagutsk. bet.* 1974:5 s. 2.

Liknande åsikter har framförts av Saxén, Ådahl och Arti.[6] Kivivuori förefaller däremot att företräda en restriktiv och kategorisk ståndpunkt beträffande skadeståndslagens tillämpningsområde. Enligt honom utesluter varje i speciallagstiftningen ingående ansvarsgrund en tillämpning av skadeståndslagen och dess principer.[7] En sådan inställning leder dock i praktiken till ohållbara och obilliga resultat.

I detta avseende knyts intresset till HD:s avgöranden 1978 II 149 och 2. 2. 1979 (V 77/851), vilka gällde försäkringsgivares regresskrav med stöd av trafikförsäkringslagen (279/59) § 20. I dessa avgöranden tillämpade HD skadeståndslagens jämkningsbestämmelser, trots att fråga var om specialreglerad ersättningsskyldighet. Nämnas kan, att genom lagändring (374/79) har en uttrycklig hänvisning till skadeståndslagens stadganden fogats till trafikförsäkringslagen § 20.

I sin artikel talar Kivivuori likväl också om en "jämsidesprincip" (rinnakkaisperiaate), enligt vilken skadeståndslagen kunde tillämpas även på specialreglerat skadeståndsansvar. Han synes mena, att olika ersättningssystem kan bli tillämpliga i fråga om en bestämd skada under förutsättning att någon konflikt mellan systemen inte uppstår.[8] Det förblir dock dunkelt vad Kivivuori egentligen avser.[9] Möjligt är, att Kivivuoris åsikt i själva verket inte väsentligt avviker från min uppfattning.[10]

Utöver nämnda förutsättning för en tillämpning av skadeståndslagen, dvs. att tillämpningen inte strider mot särskilda bestämmelser i ifrågavarande speciallag, bör tillses att de rättspolitiska motiveringar som ligger till grund för den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen inte kränks.[11] Vidare kan jämkning enligt skadeståndslagen av internationella hänsyn vara utesluten i fråga om lagstiftning som bygger på internationella konventioner.[12]

För redaransvaret centrala stadganden är sjölagen § 10 och § 11 mom. 1. Den första uppgiften blir därför att utreda, huruvida en tillämpning av skadeståndslagens jämkningsregler strider mot dessa lagrums materiella innehåll och legislativa syftemål. I sjölagen § 10 stadgas:

"Redare svare, där ej annorlunda i denna lag eller annorstädes stadgas, personligen och utan begränsning för de förpliktelser, han i denna sin egenskap själv eller genom annan ingått eller eljest ådragit sig."

---

6 *Saxén* s. 3, 215, *Ådahl*, Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15 s. 19 och *Arti* s. 22. Jfr även *Godenhielms* belysande artikel i JFT 1975 s. 400 ff.

7 Se närmare *Kivivuori*, DL 1975 s. 272.

8 Se närmare *Kivivuori*, DL 1975 s. 272 ff.

9 Jfr även *Godenhielm*, JFT 1975 s. 408, som behandlar frågan om skadeståndslagens tillämpning i inomkontraktuella förhållanden.

10 Det är av intresse att notera, att man även i fråga om den svenska skadeståndslagens förhållande till speciella lagregler om utomobligatoriskt ansvar (kap. 1 § 1 i den svenska skadeståndslagen innehåller ett stadgande om lagens tillämpningsområde med väsentligen samma innehåll beträffande utomkontraktuella förhållanden som den finska propositionen) intagit en ståndpunkt, som i stort sett överensstämmer med den av mig ovan förfäktade uppfattningen. Särskilt beträffande jämkning av skadeståndsansvar är följande uttalanden av intresse: *SOU* 1971:83 s. 52 ff., *Reg. prop.* (*sv.*) 1975:12 s. 68, 178, *Hellner* s. 299 och *Bengtsson*, SvJT 1976 s. 616.

11 Jfr *Bengtsson*, SvJT 1976 s. 616.

12 Jfr *Kungl. Maj:ts prop.* 1975:12 s. 178.

Särskilt intresse knyts i detta sammanhang till orden "eller annorstädes stadgas" och "utan begränsning". Förstnämnda uttryck synes inte ha någon nämnvärd relevans i frågan om jämkningsprincipernas tillämplighet, eftersom dessa principer utgör en nyskapelse i vårt skadeståndsrättsliga ersättningssystem och säkerligen inte har föresvävat lagstiftaren vid tidpunkten för lagrummets utformning. Snarare synes uttrycket ha tillkommit med tanke på de olika former av legal ansvarsbegränsning som sedan gammalt ingått i det sjörättsliga ersättningssystemet.[13] Men uteslutet torde det inte vara att tolka uttrycket så att det också täcker nya lagar "annorstädes".

Mera intressant i detta sammanhang är formuleringen "utan begränsning". Utgör detta ett hinder för jämkningsreglernas tillämpning? Jag tror det inte. I sjölagens förarbeten anges inte vad detta uttryck betyder. Lagen om redares ansvarighet och om sjöpanträtt (73/31) (§ 1) ger dock vid handen, att uttrycket införts i lagtexten i samband med inarbetandet i finsk sjörätt av det nya ansvarsbegränsningssystem som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention.[14] Tillägget "utan begränsning" synes således endast bero på att begränsningssystemet ändrades, varför det också saknar självständig betydelse.

> Denna tolkning stöds även av gjorda uttalanden i samband med 1928 års svenska sjölagsändring. Genom denna lagändring, varigenom ovannämnda globalbegränsningskonventions principer inarbetades i svensk rätt, utbyttes nämligen den i svenska sjölagen § 7 mom. 1 (= "Redare svare, där ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen, det är med allt sitt gods, för de förpliktelser, han själf eller genom annan ikläder sig med afseende å fartyget") ingående formuleringen "det är med allt sitt gods" mot uttrycket "och utan begränsning". De delegerade anförde som skäl:[15] "Förevarande § återgiver i huvudsak innehållet i 7 § 1 st. sjölagen. Med hänsyn till det sätt, på vilket ansvarsbegränsningen genomfördes i 4 (10) kap. i förslaget, hava emellertid orden 'det är med allt sitt gods' ansetts böra utbytas mot uttrycket 'och utan begränsning' ".

Som konklusion kan således beträffande sjölagen § 10 konstateras, att lagstiftaren i detta lagrum fastslagit, att redaren bär ett personligt och som utgångspunkt obegränsat ansvar. Detta överensstämmer med allmänna skadeståndsrättsliga principer.[16] Följaktligen kan man enligt min uppfattning inte finna, att lagrummets materiella innehåll eller legislativa syftemål skulle utesluta en jämkning.

---

[13] För denna tolkning talar även den omständigheten, att ovannämnda lagrum fick sin nuvarande lydelse genom L om redares ansvarighet och om sjöpanträtt (73/31) (§ 1). Sagda lag, medelst vilken principerna i 1924 års globalbegränsningskonvention inarbetades i finsk rätt, upphävde det centrala stadgande i 1873 års sjölag (§ 17), som tidigare gällde för redaransvaret. Någon förklaring varför det nya lagrummet fick sin formulering står dock inte att finna i lagens förarbeten. I detta sammanhang är det av intresse att notera, att varken i äldre nordiska bestämmelser om redaransvar (§ 7 i 1891 års svenska, 1892 års danska och 1893 års norska sjölagar) eller i de nyligen slopade (se nedan s. 204) med finska sjölagen § 10 korresponderande lagrummen ingick uttrycket "eller annorstädes stadgas".

[14] Se fotnot 13 ovan.

[15] *NJA II* 1936 s. 191.

[16] Jfr *Kom.bet.* 1908:14 s. 116. Se även *Udkast til Sølov.* Norske Motiver 1890 s. 12 och 1887 års svenska *Motiv till Förslag till Sjölag* s. 13.

I samband med den omdisponering av de övriga nordiska sjölagarna som nyligen företagits har § 7 i dessa lagar strukits såsom överflödig.[17] Denna omständighet understryker ytterligare, att sjölagen § 10 inte kan anses ha någon större betydelse i skadeståndsrättsligt hänseende. Sagda slopande innebär även, att grunden för redarens ansvarighet för egna fel och försummelser härefter helt står att söka i allmänna skadeståndsrättsliga principer.[18]

Härefter riktas blickarna mot sjölagen § 11 mom. 1. Detta stadgande ålägger redaren ett principalansvar för befälhavare, besättning, lots och andra i fartygets tjänst.[19] De legislativa skäl, vilka ligger bakom denna för redaren stränga ansvarsregel,[20] överensstämmer till stor del med de argument och motiv vilka framförs som skäl för dagens skärpta arbetsgivaransvar: verksamheten bedrivs i principalens intresse, denne är den ekonomiskt starkare och den som kan skydda sig genom ansvarsförsäkring, den skadelidandes rättsställning kräver ett utökat principalansvar, preventiva synpunkter motiverar ett ansvar etc.[21] Denna rättsutveckling har inneburit en sådan förskjutning i regelsystemet på den allmänna skadeståndsrättens område att regeln om redarens principalansvar förlorat mycket av sin särställning. Den ansvarsgrund som tidigare var tillämplig i fråga om redaren har m. a. o. kommit att erkännas som allmängiltig. Det är i ljuset av denna utveckling man måste bedöma frågan om de i skadeståndslagen ingående jämkningsreglernas tillämplighet. Vidare bör beaktas, att ansvarsregeln i sjölagen § 11 mom. 1 inte kan anses som en uttrycklig bestämmelse om skadeståndsansvarets omfattning. Hur skulle man dessutom tillfredsställande kunna motivera den skillnad i det skadeståndsrättsliga rättsläget i fråga om jämkningsmöjligheterna som kan uppstå t. ex. beträffande ägaren eller föraren av en fritidsbåt? Skadeståndsansvar kan inträda för bägge, men jämkningsmöjligheterna blir beroende av redaransvarets placering. Detta gäller även övriga medhjälparkategorier. Följaktligen synes det mig, att jag varken i ovannämnda legislativa skäl eller i lagrummets materiella innehåll kan finna några avgörande argument mot en tillämpning av skadeståndslagens moderna ersättningsprinciper.[22]

8.2.2. GLOBALBEGRÄNSNINGSREGLERNAS BETYDELSE

I fråga om jämkning av redaransvaret knyts stort intresse till gällande globalbegränsningsregler. Vilken roll spelar dessa? Skall jämkning överhuvudtaget vara möjlig med hänsyn till att ansvaret begränsats genom nämnda regler?

---

17 Se t. ex. *Hagbergh* s. 94.

18 Se även *SOU* 1975:103 s. 172 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:42 s. 159.

19 Lagrummet är återgivet ovan s. 73.

20 Ansvarsregeln infördes i den finska sjölagen som en följd av internordiskt lagstiftningssamarbete, se t. ex. *Reg.prop.* 1930: 14 s. 1. Se närmare om ovannämnda skäl t. ex. *Braekhus* s. 8 ff., *Selvig* s. 61, *Tiberg*, Båtjuridik s. 127, *Grundtvig* s. 47 f. och *NJA* II 1891 s. 21.

21 Se t. ex. *Saxén* s. 177, *Hellner* s. 95 ff. och *SOU* 1964:31 s. 34 ff.

22 Uppmärksammas bör också, att den allmänna jämkningsregel som endast berör personskada i § 3—8 i den norska loven om skadeserstatning torde kunna tillämpas på redaransvar enligt sjøfartsloven § 233. Se t. ex. *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 469. Se även rättsfallet ND 1973 s. 334 (Norges Høyesterett).

Såsom tidigare framgått, har man under tidernas lopp framfört olika skäl och motiveringar för redarens rätt till globalbegränsning av ansvaret: billighets- och skälighetsargument, risk- och farosynpunkter, protektionistiska strävanden etc. I dag är det försäkringshänsyn som anförs som motiv för globalbegränsningen. Redarna skall ha möjlighet att till rimliga premier teckna ett effektivt försäkringsskydd.[23] Denna argumentation lämnar föga plats för en tillämpning av jämkningsreglerna. Ur motiven till stadgandet om jämkning av arbetsgivarens principalansvar (skadeståndslagen kap. 3 § 6) framgår nämligen, att en skadan täckande ansvarsförsäkring som huvudregel utesluter jämkning.[24] Samma synpunkter gäller beträffande den allmänna jämkningsregeln i skadeståndslagen kap. 2 § 1 mom. 2. Men sådant som rättsläget är i dag tillämpas ansvarsbegränsningsreglerna oberoende av huruvida ansvarsförsäkring tecknats eller inte. Frågan blir således: bör i ömmande fall jämkning tillåtas trots att ansvarsbegränsningsreglerna samtidigt är tillämpliga?

Vid första anblicken ligger ett nekande svar nära till hands. Varför skall en redare, som redan fått verkningarna av sitt stränga skadeståndsansvar betydligt lindrade genom ansvarsbegränsningsreglerna, ytterligare kunna jämka sitt ansvar? I nordisk rättspraxis knyts intresset till följande svenska avgörande:

> NJA 1978 s. 14: En snabbgående motorbåt kolliderade med en eka med utombordsmotor, varvid ekans förare blev svårt skadad. Plastbåtens förare ansågs som redare och påfördes ansvar för olyckan. Skadeståndslagens jämkningsregel angående skadeståndsskyldighet för minderårig (kap. 2 § 2) ansågs inte tillämplig vid sidan av sjölagens regler om begränsning av redaransvaret.
>
> Som domskäl anförde Sveriges HD bl. a.:[25] "Frågan om förhållandet mellan skadeståndslagens allmänna regler och skadeståndsrättslig speciallagstiftning behandlades under förarbetena till skadeståndslagen. I lagrådsremissen uttalade sig departementschefen inte särskilt om ersättningsregeln i 2 kap. 2 §. Däremot berörde han jämkningsregeln i 3 kap. 6 § för principalansvaret. Beträffande denna anförde han bl. a., att man torde få anta att sjölagens särskilda regler om redaransvarets begränsning inte får åsidosättas genom att en redares principalansvar enligt 8 § (anm.: nu 233 §) sjölagen sätts ned med stöd av jämkningsregeln under gällande begränsningsbelopp (NJA II 1972 s. 696). Vad angår 2 kap. 2 § gjorde åter lagrådet ett klart uttalande av innebörd, att den däri stadgade begränsningen av skadeståndsansvaret inte är tillämplig i fall då skadeståndsanspråket grundas på redaransvaret enligt 8 § sjölagen. Denna mening ansåg lagrådet överensstämma med den ståndpunkt till vilken departementschefen kommit från sina utgångspunkter. Varken departementschefen eller riksdagen gjorde någon erinran mot vad lagrådet sålunda anfört (NJA II 1972 s. 575 f. och 578 ff.)."

Avgörandet kan kritiseras. Sveriges HD synes ha fäst central betydelse vid uttalanden gjorda under förarbetena till skadeståndslagen, vilka uttalanden enligt min uppfattning förefaller att i viss mån ha förbisett globalbegränsningens rättsliga natur och de praktiska och ekonomiska konsekvenser som en kategorisk inställning i alla situationer skulle leda till. Ansvarsbegränsningsreglerna får inte uppfattas såsom någon spe-

---

[23] Se framställningen ovan s. 55 ff.

[24] *Reg. prop.* 1973:187 s. 19. Se även *Saxén* s. 197 och *Hoppu*, LM 1975 s. 104. Jfr *Bengtsson*, SvJT 1976 s. 614 ff., *Nordenson m. fl.* s. 224 ff. och *Hellner* s. 301.

[25] NJA 1978 s. 26.

cialreglering av skadeståndsansvarets omfattning i den meningen att lagstiftaren skulle ha haft för avsikt att definitivt fastslå ersättningsbeloppets storlek beträffande krav vilka understiger de fastställda ansvarsgränserna. Mot en sådan uppfattning talar bl. a. globalbegränsningsinstitutets historiska utveckling och dess karaktär av skydd för rederinäringen. Vidare bör i detta sammanhang än en gång poängteras, att globalbegränsningskonventionerna inte reglerar förutsättningarna för ansvarets uppkomst och dess omfattning, utan föreskriver endast att enligt tillämplig lag uppkommen ansvarighet kan begränsas till visst belopp. Det är även skäl att betona det nytänkande i fråga om traditionell skadereglering som skadeståndslagen med dess jämkningsmöjligheter inneburit, en utveckling som var okänd då ansvarsbegränsningsreglerna antogs.[26]

Uppenbart är, att ett utdömande av skadestånd upp till ansvarsgränsen i flera fall kan vara ytterst obilligt då fråga är om oförsäkrad sjöfart. Med hos oss gällande ansvarsgränser, vilka motsvarar de svenska, utgör nämligen minimiansvarsbeloppet när personskada uppstått 780.000 Poincaréfrancs,[27] dvs. ca 241.800 FMk. Detta gäller såväl yrkesmässigt bedriven sjöfart med mindre tonnage, t. ex. fiskefartygen, som fritidssjöfarten. Försäkringsfrekvensen bland dessa fartyg är inte så stor och ägarnas ekonomiska resurser är ofta begränsade.[28]

Möjligt är dock, att Sveriges HD hade kommit till ett annat slutresultat i föreliggande fråga, ifall skadefallet inträffat efter den ändring av skadeståndslagen, som företogs år 1975, varigenom en allmän jämkningsregel infördes (kap. 6 § 2). Domskälen innehåller en antydan härom.[29] Det är intressant att notera, att Arvika tingsrätt i en

---

26 Man kan som en parentes i detta sammanhang fråga sig hur väl motiverat det var att diskutera förevarande problematik utgående från redarens principalansvar enligt svenska sjölagen § 8 (nu § 233) då ju i rättsfallet fråga synes ha varit om redarens eget vållande.

27 Se sjölagen § 14.

28 Se även framställningen nedan s. 286.

29 I domskälen NJA 1978 s. 26 f. anförs nämligen: "Av intresse i detta sammanhang är, att lagstiftaren synes ha tänkt sig ett vidare tillämpningsområde för den sedermera år 1975 införda allmänna jämkningsregeln i 6 kap. 2 § skadeståndslagen. I den allmänna motiveringen för denna regel anförde sålunda föredragande statsrådet, att regeln borde ges en generell tillämpning och att det i princip borde vara möjligt att åberopa regeln även vid ansvar på grund av speciallagstiftning eller enligt kontraktsrättsliga regler. Den fick dock givetvis inte tillämpas i strid med uttryckliga bestämmelser om skadeståndsansvarets omfattning eller på sådant sätt att man kom i konflikt med grunderna för speciallagstiftningen eller kontraktsrättsliga principer... Den omständigheten att lagstiftaren sålunda kan ha avsett att ge den allmänna jämkningsregeln i 6 kap. 2 § tillämpning även inom området för skadeståndsrättslig speciallagstiftning, skulle kunna tänkas återverka även på tillämpningsområdet för 2 kap. 2 §, som medger hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Den däri innefattade jämkningsmöjligheten skulle nämligen kunna anses böra få samma utsträckta tillämpningsområde i sådana fall då skyldigheten att utge fullt skadestånd är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Att på detta sätt låta den allmänna jämkningsregeln genom inverkan på 2 kap. 2 § slå igenom på det skadefall som nu är i fråga lärer emellertid inte kunna komma i fråga. Det skulle nämligen strida mot allmänna rättsgrundsatser att låta den nya princip i vår skadeståndsrätt för vilken regeln är uttryck bli tillämplig på ett skadefall som inträffat före regelns ikraftträdande." Slutligen kan noteras, att i *SOU* 1975:103 s. 106 föreslås en analog tillämpning av den svenska skadeståndslagens allmänna jämkningsregel i de fall när skadeståndsskyldigheten drabbar en båtägare oskäligt hårt.

dom av den 17 juni 1975 intog den ståndpunkten, att den svenska skadeståndslagens jämkningsprinciper var tillämpliga i ovan refererade rättsfall. Tingsrätten anförde som domskäl bl. a.:[30]

> "Någon regel om jämkning efter skälighetsprövning av skadestånd som redare har att utgiva innehåller inte sjölagen. Om man beaktar att sjölagen tillkom 1891 med uppgift att reglera handelssjöfarten är det inte anmärkningsvärt att nämnd jämkningsgrund saknas. Sedan lagen tillkommit har nöjesbåtarnas antal ökats, särskilt under de senaste åren, och inte enbart personer med god ekonomi har numera möjlighet att skaffa sig båt. De skador dessa nöjesbåtar kan åstadkomma är betydande, eftersom båtarna ofta är försedda med kraftiga motorer. Det förefaller orimligt att det skadestånd en redare till en sådan båt kan bli skyldig utgiva aldrig skulle kunna jämkas efter skälighetsprövning, särskilt om man beaktar att det synes vara ganska vanligt att ägare av dessa båtar inte har båtarna försäkrade.
>
> I förarbetena till skadeståndslagen har departementschefen i motiveringen till den paragraf som innehåller regler om jämkning av arbetsgivares principalansvar bl. a. anfört: 'Man torde bl. a. få antaga att sjölagens särskilda regler om redaransvarets begränsning inte får åsidosättas genom att en redares principalansvar enligt 8 § sjölagen sätts ned med stöd av förevarande paragraf under gällande begränsningsbelopp.' I slutet av samma stycke konstaterar departementschefen att saken emellertid har ringa betydelse. Sistnämnda uttalande av departementschefen tyder på att han inte beaktat att sjölagens bestämmelser skall tillämpas också på små nöjesbåtar, som äges av personer med svag ekonomi.
>
> Starka skäl talar sålunda för att i vissa särskilda fall även det principalansvar som jämlikt 8 § sjölagen åvilar en redare skall kunna jämkas med stöd av 3 kap. 6 § skadeståndslagen. Ett sådant fall är det nu aktuella, där det skulle framstå som obilligt om en jämkning på nyss angivet sätt skulle vara utesluten."

Jag omfattar till fullo denna motivering.

Ställer då hänsynen till globalbegränsningskonventionerna hinder i vägen för en jämkning av redaransvaret? Under den diplomatiska sjörättskonferensen i London i november år 1976, vilken föregick antagandet av den nya globalbegränsningskonventionen, berördes jämkningsfrågor såtillvida, att man diskuterade frågan huruvida jämkningsregler ingående i nationell rätt kunde tillämpas i fråga om den i art. 1.4 i begränsningskonventionen ingående personkretsen (redarens medhjälpare). Bl. a. de nordiska länderna framförde att ett uttryckligt stadgande om detta för tydlighetens skull skulle införas i konventionen.[31] Under den allmänna diskussionen framgick emellertid, att mötesdeltagarna ansåg att jämkningsreglerna i nationell rätt kunde tillämpas även utan uttryckligt stadgande därom.[32]

Frågan om jämkning av redaransvaret var däremot inte föremål för diskussion. Detta är förståeligt enär redaransvaret förutsattes vara täckt av förefintlig ansvarsförsäkring.

På grundval av det sagda vore jag böjd att anse, att en i undantagsfall företagen jämkning av redaransvaret trots gällande ansvarsbegränsningsregler inte står i konflikt med de folkrättsliga förpliktelserna. Beträffande fartyg hemmahörande (registrerade) i stat,

---

30 ND 1976 s. 27.

31 *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 6, 2 November 1976.

32 Se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 3, 2 November 1976 s. 7 ff. Jfr *Lødrup* s. 97, som berör frågan för luftfartslagstiftningens del.

som inte är bunden av 1957 års globalbegränsningskonvention, och mindre fartyg (under 300 ton)[33] saknar de folkrättsliga synpunkterna relevans.

Som konklusion synes det mig sålunda som om man inte kunde anföra några avgörande argument mot en tillämpning av skadeståndslagens jämkningsregler också i sådana fall där ansvarsbegränsningsreglerna är tillämpliga. Särskilt i fråga om den mindre sjöfarten kan i ömmande fall behovet av en jämkning vara påfallande. Jämkning bör likväl endast tillåtas i undantagsfall och när starka rättspolitiska skäl talar för en sådan lösning. När ansvaret täcks av försäkring bör jämkning inte ske.

8.3. RÄTTEN FÖR DE AV SJÖLAGEN § 20 MOM. 1 OMFATTADE ANSVARSSUBJEKTEN ATT ÅBEROPA SKADESTÅNDSLAGENS JÄMKNINGSREGLER?

Angående fartygsägare, som inte är redare, befraktare eller person, som i redarens ställe handhar fartygets drift, är skadeståndsansvaret i allmänhet inte specialreglerat. Därför torde inte heller hinder föreligga för en jämkning av ansvarigheten med stöd av skadeståndslagens regler. Också beträffande de av sjölagen § 20 mom. 1 omfattade ansvarssubjekten kan i enskilda fall rättspolitiska skäl tala för en jämkning av skadeståndsansvaret trots gällande ansvarsgränser. Denna jämkningsmöjlighet innebär följaktligen att ansvarsbegränsningsreglernas betydelse minskar.

Vissa specialbestämmelser om skadeståndsansvar står dock att finna. Beträffande befraktarens specialreglerade skadeståndsansvar enligt sjölagen § 97 kan konstateras, att enär nämnda lagrum främst har betydelse i relationen befraktare—bortfraktare, dvs. ett inomkontraktuellt ansvarsförhållande, faller frågan om jämkningsreglernas tillämplighet på nämnda ansvarighet utanför ramen för denna framställning. Befraktarens ansvar gentemot tredje man skall regelmässigt bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.[34]

Enligt vattenlagen kap. 1 § 25 har fartygsägaren i vissa fall ett strikt skadeståndsansvar. Fråga uppstår huruvida detta ansvar kan jämkas med stöd av skadeståndslagens regler. Problemställningen gäller självfallet även de situationer när fartygsägaren också bär redaransvar. I ifrågavarande lagrum stadgas:[35]

> "Skada, som genom stöt av farkost, vågsvall, som av farkost förorsakats, gnistor från ångfartyg eller eljest av vattendrags befarande tillskyndas annan tillhörig mark, inrättning, upplag, flottningsanstalt, fångstredskap eller annan egendom, skall av farkostens ägare, med beaktande av vad särskilt är stadgat om begränsning av redares ansvarighet och sjöpanträtt, ersättas, ändå att skadan ej vållats genom fartygets manövrering eller skötsel."

---

33 Se framställningen ovan s. 172 f.

34 Se *Reg. prop.* 1974:116 s. 7 f. och *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:137 s. 117.

35 Beträffande den svåra frågan om lagkonflikt mellan detta lagrum och sjölagens bestämmelser om culpaansvar för redaren kan hänvisas till *Riska*, JFT 1969 s. 180 ff., *idem*, Sjötransporträtt II s. 5 ff., *Tulokas* s. 88 f., *Saxén* s. 234 ff. och *Routamo & Hoppu* s. 80 ff. Se även *Hoppu*, Kommentoituja oikeustapauksia, DL 1970 s. 22.

Efter genomgången av skadeståndslagens förarbeten fastslogs ovan, att skadeståndslagens regler torde kunna tillämpas inom ett specialreglerat ansvarsområde under förutsättning att en tillämpning varken strider mot uttryckliga bestämmelser om skadeståndsansvarets omfattning eller kränker de rättspolitiska motiv som ligger till grund för specialregleringen.

Utformningen av föreliggande lagrum synes inte uttryckligen fastslå skadeståndsansvarets omfattning. Intresset knyts därför till de rättspolitiska motiv som ligger till grund för ifrågavarande strikta ansvarsregel. I förarbetena till 1961 års vattenlag (264/61) uttalas intet om motiven till bestämmelsen. Enär stadgandet härstammar från L om vattenrätten (31/02)[36] knyts intresset till denna lags förarbeten. Ur vattenrättsutskottets betänkande framgår, att man genom införandet av en strikt ansvarsregel velat låta fartygsägaren bära ansvaret för de i lagrummet nämnda skadorna enär detta "befinnas med allmänna rättsgrundsatser mest öfverensstämmande". Vidare strävade man till att undvika bevisningssvårigheter. I betänkandet framhävs också, att föreliggande ansvarsregel bör ges en restriktiv tolkning.[37]

Ur de knapphändiga motiven framgår således, att avsikten varit att uttryckligen reglera frågan om ansvarsgrunden och -placeringen. Något belägg för att man även uttömmande velat reglera frågan om ersättningsbeloppets storlek och omfattning kan jag inte utläsa ur förarbetena.[38] Beträffande detta innehåller såväl 1902 års som 1961 års lag endast en hänvisning till sjölagens ansvarsbegränsningsregler.

I belysning av det framförda synes en tillämpning av skadeståndslagens jämkningsprinciper vara möjlig också i fråga om det strikta ansvaret enligt vattenlagen kap. 1 § 25.

En särskild svårighet föranleds dock av att skadeståndslagens jämkningsregler (kap. 2 § 1 mom. 2 och kap. 3 § 6) förutsätter culpa som ansvarsgrund.[39] Denna oförenlighet mellan skadeståndslagen och en strikt ansvarsregel innebär följaktligen, att skadeståndslagens jämkningsregler inte är direkt tillämpliga på skadeståndsansvar enligt vattenlagen kap. 1 § 25. En tillämpning via en analogitolkning torde likväl vara möjlig.[40] Min uppfattning är den, att en jämkningsmöjlighet i likhet med det som ovan framfördes om redaransvaret bör föreligga även beträffande det strikta ansvaret enligt vattenlagen kap. 1 § 25. Fall kan nämligen inträffa när starka rättspolitiska skäl talar för en jämk-

---

[36] Se kap. 1 § 26 i nämnda lag.

[37] Se närmare *Vattenrättsutskottets betänkande N:o 1* s. 48 ff.

[38] Stadgandet måste även ses i sin samtida samhälls- och rättspolitiska inramning. Ångkraften hade vid denna tidpunkt gjort sitt slutgiltiga genombrott som framdrivningsmedel och möjligt är, att en naturlig fruktan för "det okända och nya" även satte sin prägel på lagstiftningen. Jfr *Tulokas* framställning s. 319 ff. om omfattandet av principen om strikt ansvarighet för farlig verksamhet i nordisk rätt. Med beaktande av att culparegeln i sjörätten har bibehållits, se ovan s. 140, kan man enligt min uppfattning på goda grunder ifrågasätta huruvida stadgandet är motiverat i dagens läge.

[39] Jfr *Lagutsk. bet.* 1974:5 s. 2.

[40] Jfr beträffande svensk rätt *SOU* 1971:83 s. 54. Se i övrigt om analogitolkning t. ex. *Aarnio*, Lainoppi s. 158 ff., *Alanen* s. 153 ff., *Taxell* s. 291 ff., *Frändberg* s. 121 ff., *Bolding* s. 27 ff., *Eckhoff* s. 136 ff. och *Peczenik* s. 78 ff.

ning av skadeståndsansvaret.[41] Som exempel kan nämnas, att en explosion eller brand ombord på en oförsäkrad farkost förorsakar stor ödeläggelse och skada på land. Ett utdömande av fullt ansvarsbelopp enligt sjölagen kan i vissa situationer vara obilligt.[42] Klart är dock, att domstolarna bör handskas med största varsamhet med denna jämkningsmöjlighet och att jämkning endast bör ifrågakomma i undantagsfall.

I anslutning till frågan om tillämpligheten av skadeståndslagens jämkningsregler beträffande ansvarssubjekten i sjölagen § 20 mom. 1 kan man även fråga sig, huruvida någon annan än redaren kan åläggas skadeståndsansvar enligt specialregleringen i sjölagen § 11 mom. 1? Ett jakande svar skulle innebära, att även den i samband med frågan om jämkning av redaransvaret berörda problematiken skulle bli aktuell.

Braekhus, som i nordisk doktrin har berört denna frågeställning, synes vilja påföra en befraktare, som inte samtidigt är redare, principalansvar enligt nämnda lagrum (korresponderande bestämmelse i den norska sjøfartsloven) för av honom anlitade stuvare då han enligt lagbestämmelse, klausul i certepartiet eller gällande kutym skall ombesörja lastning, stuvning och lossning av fartyget.[43]

Enligt min uppfattning kan man svårligen anse, att en klausul i ett befraktningsavtal mellan redaren (bortfraktaren) och befraktaren eller en i det enskilda fallet gällande kutym skulle ha någon inverkan på tillämpligheten av sjölagen § 11 mom. 1. Följer man konsekvent de tidigare utstakade linjerna för redaransvarets placering, dvs. redaransvaret bärs av den person som utrustar, bemannar samt driver sjöfart med fartyget,[44] förefaller Braekhus ståndpunkt som en utvidgning av tillämpningsområdet för redarens principalansvar.[45] Inte heller synes lagrummets utformning ge möjlighet till en tolkning i denna riktning. Stadgandet utpekar nämligen redaren som uttryckligt ansvarssubjekt. Vill man genom avtalsklausuler påverka den aktuella ansvarsregelns tillämpning, bör man följaktligen sluta ett avtal som inverkar på kriterierna för redaregenskapen.

8.4. MEDHJÄLPARNAS GLOBALBEGRÄNSNINGSRÄTT OCH BESTÄMMELSERNA I SKADESTÅNDSLAGEN

8.4.1. ALLMÄNT

Av de ovan (s. 199 f.) citerade stadgandena i skadeståndslagen framgår, att endast den personal och de medhjälpare, vilka omfattas av arbetsgivarens principalansvar enligt

---

41 Nämnas kan, att den i den svenska skadeståndslagen år 1975 införda allmänna jämkningsregeln (kap. 6 § 2) undantagsvis är tillämplig i fråga om strikt skadeståndsansvar. Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1975:12 s. 141.

42 Den skadeståndsrättsliga helhetsbedömningen blir givetvis i stor utsträckning beroende av den i fotnot 35 nämnda lagkonfliktfrågans lösning, dvs. huruvida den strikta ansvarsregeln i vattenlagen kap. 1 § 25 eller culpaprincipen blir tillämplig som ansvarsgrund.

43 Se *Braekhus* s. 35. Jfr även *Falkanger*, AfS 10 s. 520, som utan att närmare ta ställning till frågan synes stöda Braekhus' uppfattning.

44 Se framställningen ovan s. 73 ff.

45 Jfr *Klaestad* s. 208, *Knoph* s. 135 och *Lassen m. fl.* s. 185.

skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1, äger rätt att åberopa förmånen av ökade ansvarsnedsättnings- och -jämkningsmöjligheter (skadeståndslagen kap. 4 § 1), kanalisering av skadeståndsansvaret till arbetsgivaren (skadeståndslagen kap. 6 § 2) och skydd mot arbetsgivarens regresskrav (skadeståndslagen kap. 4 § 3), medan de i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3 nämnda skadevållarnas ansvarighet endast kan jämkas med stöd av skadeståndslagen kap. 2 § 1 mom 2.

> Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1: "Arbetsgivare är skyldig att ersätta skada, som arbetstagare förorsakar genom fel eller försummelse i arbetet. Såsom arbetsgivare anses även den som giver uppdrag åt sådan självständig företagare, vilken med beaktande av uppdragsförhållandets bestående art, arbetets karaktär och övriga förhållanden bör jämställas med en arbetstagare."
>
> Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3: "Om någon, som på grund av myndighets förordnande eller såsom vald till förtroendeuppdrag eller på grund av uppmaning av annan utför i lag fastställt visst uppdrag eller under omständigheter som kan jämföras med arbetsförhållande utför visst uppdrag utan att vara självständig företagare, orsakar skada vid fullgörandet av uppdraget, är den, för vars räkning uppdraget utföres, skyldig att ersätta skadan."

Givet är, att även ansvarsbegränsningsreglerna får olika betydelse för dessa två skadevållarkategorier.

Det är således av betydelse att fastställa innehållet av skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1. Enär lagrummet även omfattar vissa kategorier av självständiga medhjälpare, vilka ju inte enligt det ovan framförda (s. 88) äger rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna, innebär detta, att dessa via nämnda kanaliseringsregler indirekt åtnjuter förmånen av ansvarsbegränsning. Innehållet av skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3 saknar likväl inte heller betydelse i föreliggande sammanhang. Förutsättningen för jämkning av redarens principalansvar enligt skadeståndslagen kap. 3 § 6 är att skadevållaren omfattas av skadeståndslagen kap 3 § 1.

Vidare är det av vikt att jämföra den krets av ansvarssubjekt, som omfattas av redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1, med skadeståndslagens skadevållarkategorier. I det följande utreds i vilken mån dessa principalansvarsregleringar täcker varandra samt frågan om den i sjölagen § 11 mom. 1 avsedda personkategorins ställning i förhållande till skadeståndslagens stadganden. Detta klarlägger den medhjälparkategori för vilken frågan om globalbegränsning har den största praktiska betydelsen.

Min rekommendation att anknyta tolkningen av sjölagen § 20 mom. 2 till principalansvarets utsträckning enligt sjölagen § 11 mom. 1 och skadeståndslagen kap. 3 § 1[46] föranleder också ett klarläggande av omfattningen av respektive principalansvar. Slutligen bör nämnas, att när rätten till globalbegränsning, såsom sannolikt är, i framtiden anknyts till principalansvarets utsträckning,[47] kommer självfallet betydelsen av såväl redar- som arbetsgivaransvarets omfattning i ansvarsbegränsningshänseende att öka.

Enär ovannämnda frågeställningar är något perifera i förhållande till undersökningens egentliga tema, har jag inte sett det befogat att underkasta alla uppkommande

---

[46] Se framställningen ovan s. 88.

[47] Se närmare ovan s. 94 ff.

frågor en ingående analys. På grund av detta ägnas vissa punkter en rätt ytlig behandling.

8.4.2. DE OLIKA MEDHJÄLPARKATEGORIERNA

8.4.2.1. *Skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 och 3*

I skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 används termen "arbetstagare" för att beteckna den personkategori, som påför principalen (arbetsgivaren) ansvar. Vidare jämställs i sagda stadgande med arbetstagare sådan självständig företagare, "vilken med beaktande av uppdragsförhållandets bestående art, arbetets karaktär och övriga förhållanden bör jämställas med en arbetstagare". Genom dessa bestämningar har man således i nämnda lagrum fastställt den personkrets som ådrar arbetsgivaren principalansvar. Vidare påför skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3 uppdragsgivaren principalansvar för av denne anlitade uppdragstagare, vilka "utför i lag fastställt visst uppdrag eller under omständigheter som kan jämföras med arbetsförhållande utför visst uppdrag utan att vara självständig företagare". Som ovan framgått, äger sådana uppdragstagare inte rätt att åberopa stadgandena om ökad ansvarsnedsättning och -jämkning (skadeståndslagen kap. 4 § 1), om kanaliseringstvång (skadeståndslagen kap. 6 § 2) och om inskränkt regress från principalens sida (skadeståndslagen kap. 4 § 3).

8.4.2.1.1. Arbetstagare

Med arbetstagare i skadeståndslagens mening avses först och främst arbetstagare enligt arbetsrättslig terminologi.[48] Detta innebär, att arbetet utförs mot vederlag under arbetsgivarens uppsikt och ledning.[49] Enär likväl arbetslagstiftningens arbetstagarbegrepp bestämts med hänsyn till främst sådana omständigheter, vilka i de särskilda sammanhangen ansetts viktiga i fråga om förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, är ett mera nyanserat synsätt motiverat vid uppdragandet av gränserna för arbetsgivarens principalansvar enligt skadeståndslagen.[50] Den krets, för vilken arbetsgivaren enligt skadeståndslagen ansvarar kan sträcka sig något utöver det enligt arbetsrättsliga kriterier bestämda arbetstagarbegreppet. En sådan utvidgning måste anses ändamålsenlig och motiverad främst av rättspolitiska skäl. Skada som orsakas av fel eller försummelse i viss verksamhet bör främst bäras av verksamhetens utövare. Både den skadelidandes och även skadevållarens (arbetstagarens) rättsställning förstärks i och med

---

[48] Se *Reg. prop.* 1973:187 s. 16, *Routamo*, LM 1975 s. 529 och *Routamo & Hoppu* s. 133. Jfr även beträffande svensk rätt *SOU* 1964:31 s. 69, *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 471, *NJA II* 1972 s. 621 och *Nordenson m. fl.* s. 113, 231.

[49] Jfr L om arbetsavtal (320/70) § 1 mom. 1, arbetstidslagen (604/46) § 1 mom. 1, L om skydd i arbete (299/58) § 1 och olycksfallsförsäkringslagen (608/48) § 1 mom. 1. Se närmare om arbetstagarbegreppet enligt arbetslagstiftningen t. ex. *Sarkko* s. 24 ff., *Pekkanen* s. 28 ff., *Aurejärvi* s. 96 ff., *Kairinen* s. 86 ff. och *Routamo* s. 43 ff.

[50] Se *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 29 och *Routamo & Hoppu* s. 133 ff.

att det finns en — regelmässigt ekonomiskt starkare — principal som ansvarar. Genom ett tyngre ansvar tvingas arbetsgivaren att teckna ansvarsförsäkringar i ökad omfattning. Hur långt sträcker sig då arbetsgivarens principalansvar? Att dra upp några exakta gränser är omöjligt, eftersom de tänkbara skadesituationerna är alltför komplexa och mångskiftande. Det får bli framtida domstolspraxis sak att närmare bestämma gränserna för reglernas tillämpning. Vissa med avseende på frågans lösning relevanta bedömningsmoment kan dock nämnas.

För att en skadevållare skall kunna anses som arbetstagare i skadeståndslagens mening torde man kunna fordra, att någotslags subordinationsförhållande mellan arbetstagaren och arbetsgivaren existerar, dvs. arbetstagaren bör vara så underordnad arbetsgivaren att denne har åtminstone en viss möjlighet till uppsikt eller kontroll över arbetstagaren.[51] Det är alltså inte för principalansvarets uppkomst nödvändigt att arbetsgivaren haft en direkt kontroll över arbetstagaren.[52] En arbetstagare, som har ett relativt självständigt arbete och som arbetar utan närmare kontroll och övervakning från arbetsgivarens sida, bör anses som arbetstagare i skadeståndslagens mening. I *Kom.bet.* 1965:A 4 anförs som exempel bl. a. verkställande direktören i ett aktiebolag och överläkaren vid ett sjukhus.[53] Vidare är det skäl att betona, att arbetsförhållandets varaktighet saknar självständig betydelse vid avgörandet om arbetsgivaren bär principalansvar. Arbetsförhållandet kan vara fortsatt och långvarigt eller uppgiftens utförande kan ta endast någon timme i anspråk.[54] Enligt mitt förmenande borde dessutom vissa fall av vederlagsfritt, mera långvarigt arbete (t. ex. en vän hjälper en annan att uppföra ett egnahemshus) omfattas av skadeståndslagen kap. 3 § 1. mom. 1.[55]

8.4.2.1.2. Självständig medhjälpare

Beträffande avgränsningen av den grupp av självständiga företagare,[56] som med beaktande av uppdragsförhållandets bestående art, arbetets karaktär och övriga omstän-

---

[51] Se *Saxén* s. 192. Även i övrig nordisk skadeståndsrätt har man fordrat någotslags subordinationsförhållande mellan arbetsgivare och arbetstagare som förutsättning för principalansvar. Se t. ex. *Jørgensen* s. 126, *Øvergaard* s. 192, *Ussing*, Erstatningsret s. 95, *Vinding Kruse* s. 232, *Lassen m. fl.* s. 190, *Stang* s. 202 ff. och *NJA II* 1972 s. 622.

[52] Se *Saxén* s. 193. Jfr *Hellner* s. 98, som beträffande svensk rätt anför: "Kontrollsynpunkten är dock långt ifrån tillräcklig för att bestämma för vems vållande en principal ansvarar."

[53] *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 29. Jfr för svensk rätts del *Hellner* s. 98 och för norsk rätts del *Andersen* s. 199 ff., 222. Se slutligen angående subordinationsförhållandets betydelse från dansk rättspraxis t. ex. rättsfallet UfR 1959 s. 444 (Danmarks Højesteret).

[54] Se *Saxén* s. 193. Jfr *SOU* 1964:31 s. 70, *NJA II* 1972 s. 622, *Norström* s. 61, *Lassen m. fl.* s. 186 och *Øvergaard* s. 193.

[55] Jfr framställningen nedan s. 215 f.

[56] Beträffande den svåra gränsdragningen mellan osjälvständig arbetstagare och självständig medhjälpare kan hänvisas till bl. a. *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 30, *Saxén* s. 200, *Taxell*, Avtal s. 111, *Routamo & Hoppu* s. 157, *Nygaard* s. 117 ff., *Gomard*, Juristen 1960 s. 556 ff., *Gomard & Skovgaard*, UfR 1979 B s. 259 f., *Lejman* s. 92 ff. och *Selvig* s. 39 ff., 53. Ledning vid avgränsningen står även att finna i arbetsrättslig lagstiftning och litteratur, se t. ex. *Sarkko* s. 24 ff., *Pekkanen* s. 19 ff., *Aurejärvi* s. 98 ff. och *Erma* s. 374 ff., i bestämmelserna som rör

digheter är att jämställa med arbetstagare, knyts intresset till lagutskottets betänkande med anledning av regeringens proposition till skadeståndslag (*Lagutsk. bet.* 1974:5). I betänkandet anförs:[57]

> "I lagutskottet har man fäst uppmärksamhet vid att en självständig företagare i sitt arbete ofta intar en ställning helt jämförbar med en arbetstagares. Dylika företagare är olika slags yrkesutövare, bl. a. åkeriägare och ägare till olika slags arbetsmaskiner, vilka t. o. m. under långa tider arbetar för samma uppdragsgivare och vilka är skyldiga att följa uppdragsgivarens bestämmelser om arbetstider och -ordning. Även om utskottet har konstaterat, att det i praktiken är svårt att avgränsa de självständiga företagare, som i skadeståndslagen borde jämställas med arbetstagare, har problemet ansetts vara så viktigt att det bör beaktas i den nya skadeståndslagen."

och vidare:

> "Såvida självständig företagare skulle ha någon annan person i sin tjänst, t. ex. en chaufför en hjälpkarl, skulle uppdragsgivaren även svara för skada som denna orsakat genom fel eller försummelse. Om en självständig företagare åter skulle ha flera personer i sin tjänst, skulle han inte kunna jämställas med en arbetstagare."

Enligt min bedömning innebär detta, att man vid nämnda avgränsning bör fästa uppmärksamheten främst vid två moment. För det första är det skäl att så vitt möjligt försöka utreda, vilken faktisk möjlighet arbetsgivaren har till kontroll och vägledning av arbetet. Avsaknaden av denna möjlighet är ett kriterium, som starkt talar mot att jämställa den självständiga medhjälparen med en arbetstagare i skadeståndslagens mening. För det andra är den omständigheten av betydelse, om medhjälparen arbetar ensam eller eventuellt anlitar en eller flera arbetstagare. I det senare fallet kan medhjälparen vanligen inte jämställas med en arbetstagare. Bland moment, vilka också talar till förmån för ett jämställande, kan anföras, att arbetet till sin natur är relativt okvalificerat[58] och att arbetet är mera varaktigt.[59]

Åtminstone i formellt avseende har den omständigheten att arbetsgivarens principalansvar i skadeståndslagen utvidgats till ovannämnda kategori av självständiga medhjälpare, även inneburit en viss ökning av arbetsgivarens ansvarighet i förhållande till rättsläget i de övriga nordiska länderna.

> I Sverige har man inte i skadeståndslagen infört stadganden, vilka direkt jämställer en viss kategori av självständiga företagare med vanliga arbetstagare. Enligt svenska skadeståndslagen kap. 6 § 4 bör dock med arbetstagare jämställas "den som för annans räkning eljest utför arbete under omständigheter liknande dem som förekommer i anställningsförhållande". Av de svenska kommentarerna framgår emellertid, att man med detta stadgande närmast avsett samma skadeorsakare, vilka utan att vara självständiga företagare omfattas av finska skadeståndslagen kap. 3 § 1.[60]

---

idkandet av näring, se t. ex. L angående rättighet att idka näring (122/19) §§ 1 och 3, bokföringslagen (655/73) § 1 och handelsregisterlagen (129/79) § 3 och i sociallagstiftningen, se t. ex. olycksfallsförsäkringslagen (608/48) § 1 och L om pension för företagare (468/69) §§ 1—2.

57 *Lagutsk. bet.* 1974:5 s. 2.

58 Se *Saxén* s. 204.

59 Se *Lagutsk. bet.* 1974:5 s. 2. och *Saxén* s. 204.

60 Se *Hellner* s. 100, *Nordenson m. fl.* s. 232 ff. och *SOU* 1964:31 s. 70 ff.

Huvudregeln i Sverige är fortsättningsvis den, att arbetsgivaren inte ansvarar för anlitade självständiga medhjälpare.[61] Som undantag från denna regel anför Hellner s. k. nondelegable duties och skador i grannelagsförhållanden.[62]

Rättsläget är liknande i norsk och dansk rätt. Arbetsgivaren bär inte ett allmänt principalansvar för anlitade självständiga företagares fel och försummelser.[63]

Oklart är dock vilken faktisk betydelse föreliggande stadgande har hos oss. Eventuellt skulle man ha uppnått samma resultat genom en extensiv tolkning av det arbetsrättsliga arbetstagarbegreppet.[64] Enär emellertid denna skadevållarkategori uttryckligen nämns i lagtexten är det sannolikt, att lagstiftaren tänkt sig en utvidgning av principalansvaret utöver den i stadgandet nämnda arbetstagarkategorin. Framtida rättspraxis får utvisa stadgandets betydelse.

8.4.2.1.3. Uppdragstagare

Slutligen är det skäl att med några ord beröra de i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3 nämnda uppdragstagarna. För att en uppdragstagare skall omfattas av uppdragsgivarens principalansvar uppställer lagrummet tvenne förutsättningar: 1) uppdraget skall utföras under omständigheter som kan jämställas med arbetsförhållande och 2) uppdragstagaren bör inte vara en självständig företagare. Hur skall detta lagrum tolkas och, framförallt, hur skall gränsdragningen ske mot de i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 nämnda skadeorsakarna?

I skadeståndslagens förarbeten anförs:[65]

> "En privaträttslig uppdragstagare åter är den som utför arbete åt en annan under dennes ledning och uppsikt, oberoende av huruvida lön betalas för arbetet eller icke och oberoende av hur länge arbetet pågår. Såsom sådan uppdragstagare kan t. ex. en oavlönad funktionär vid idrottstävlingar betraktas. Också en förbipasserande, som på begäran hjälper en bilist, som har kört av vägen, att få upp bilen på vägen, kan vara hänförlig till ifrågavarande uppdragstagarkategori. I sista hand får frågan avgöras av rättspraxis. För att en person skall kunna hänföras till den i lagförslaget avsedda gruppen av uppdragstagare gäller dock alltid, att han inte i sitt uppdrag är självständig företagare, såsom t. ex. affärsidkare eller entreprenör."

Såsom av detta högst obestämda anförande framgår, blir frågan i sista hand beroende av rättspraxis. Härvid är givetvis de omständigheter, vilka karaktäriserar ett arbetsförhållande, relevanta bedömningsmoment. Arbetet bör till sin natur vara sådant som

---

[61] Se *Hellner* s. 101, 105, *Nordenson m. fl.* s. 113 ff., *Norström* s. 61, *Karlgren* s. 125 f., *Björkelund*, AfS 8 s. 287, *Grönfors*, Företaget s. 47 och *Olander*, Uppsatser i försäkringsrätt och skadeståndsrätt 2 s. 78.

[62] Se närmare *Hellner* s. 106 ff. Se även *Karlgren* s. 125 f., *Nordenson m. fl.* s. 114 och *NJA II* 1972 s. 613. Jfr för finsk rätts del *Saxén* s. 208 f.

[63] Se närmare t. ex. *Selvig* s. 53 f., *Stang* s. 202 f., *Andersen* s. 224 f., *Lassen m. fl.* s. 188 och *Øvergaard* s. 192. För dansk rätts del se t. ex. *Ussing*, Erstatningsret s. 99, *Vinding Kruse* s. 232, *Gomard & Skovgaard*, UfR 1979 B s. 257 f. och *Jørgensen* s. 126.

[64] Se *Routamo*, LM 1975 s. 531 och *Routamo & Hoppu* s. 135 f.

[65] *Reg. prop.* 1973:187 s. 16.

anställda arbetstagare vanligen utför.[66] Som exempel kan nämnas: en företagare anlitar sina familjemedlemmar i företagsverksamheten, en god vän hjälper en annan i reparationsgöromål, en person bistår en annan vid byggnadsverksamhet etc. Enligt min bedömning kan man särskilja tvenne karaktäristiska drag i fråga om de skadetillfällen som avses i förhandenvarande lagrum. För det första följer av lagstadgandets natur, att uppdragets utförande tar relativt kort tid i anspråk. För det andra synes lagrummet närmast täcka oavlönat arbete. Beträffande sådant arbete är dock en viss försiktighet påkallad och en alltför extensiv tolkning bör undvikas. I dessa fall är situationen nämligen den, att uppdragsgivaren ofta saknar ansvarsförsäkring.[67] Enligt kommentarerna till den svenska skadeståndslagen inträder inte principalansvar t. ex. vid alldagliga göromål såsom biltvätt och gräsklippning.[68] Uttalanden i förarbetena till den finska skadeståndslagen går i samma riktning. I lagutskottets betänkande med anledning av regeringens proposition till skadeståndslag anförs:[69]

> "Paragrafens 3 mom. är så omfattande, att det enligt utskottets åsikt kan leda till ett oskäligt skadeståndsansvar. Såsom exempel har de situationer nämnts, i vilka någon på annans begäran för ett brev till posten eller tillfälligt hjälper någon annan i gårdsbruksarbeten och orsakar skada medan han utför arbetet."

8.4.2.2. *Sjölagen § 11 mom. 1*

8.4.2.2.1. Befälhavare, medlem av besättningen och lots

Enligt sjölagen § 11 mom. 1 (§ 233 i de övriga nordiska sjölagarna) bär redaren ansvar för skadevållande av "fartygets befälhavare, besättning, lots eller någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst". Beträffande innebörden av begreppen "fartygets befälhavare, besättning, lots" hänvisas till det som framfördes i samband med framställningen rörande sjölagen § 20 mom. 2.[70] Enär de i sjölagen § 11 mom. 1 uttryckligen nämnda personkategorierna regelmässigt arbetar under förhållanden som gör att de är att anse som arbetstagare i skadeståndslagens mening, råder till denna del harmoni mellan skadeståndslagen och sjölagen § 11 mom. 1.[71]

> Principalansvarsfrågan får betydelse i ansvarsbegränsningshänseende vid utlåning av besättningsman från ett fartyg till ett annat.[72] Av vikt är frågan såtillvida, att ifall den utlånande

---

66 Se *Saxén* s. 194. Jfr beträffande svensk rätt t. ex. *Norström* s. 62 och *Nordenson m. fl.* s. 234.

67 Se även *Saxén* s. 194.

68 Se *Nordenson m. fl.* s. 234, *Norström* s. 62 och *Hellner* s. 100.

69 *Lagutsk. bet.* 1974:5 s. 3.

70 Se framställningen ovan s. 84 f.

71 I den finska sjölagen och sjömanslagen ingår särbestämmelser om befälhavares och besättningsmans skadeståndsskyldighet. Man har i dessa bestämmelser infört hänvisningar till skadeståndslagens stadganden. Se närmare sjölagen § 67 mom. 3 och sjömanslagen § 64 mom. 3.

72 Denna utlåning kan ha flera orsaker. Den kan t. ex. föranledas av att ett fartyg är underbemannat på grund av sjukdomsfall eller bero på att en av flera fartyg gemensamt åtagen bärgningsoperation nödvändiggör utlåningen. Härvid bör frågan om principalansvaret enligt mitt förmenande lösas enligt följande riktlinjer. Den mottagande redarens (B:s) ansvar bedöms med utgångspunkt i sjölagen § 11 mom. 1. Ifall den utlånade besättningsmannen utför arbete

redaren fortfarande bär principalansvar för sina utlånade besättningsmän, så är ansvaret på grund av gällande utformning av ansvarsbegränsningsfältet[73] ofta obegränsat. Även för de utlånade besättningsmännen har principalansvarsfrågan i ansvarsbegränsningshänseende såtillvida betydelse, att om den mottagande redaren påförs principalansvar för det utlånade folket, kan dessa komma i åtnjutande av ansvarsbegränsning.[74] Ytterligare får frågan relevans för besättningens ansvarsbegränsningsrätt när denna rätt i enlighet med den nya globalbegränsningskonventionen i framtiden knyts till principalansvaret,[75] eftersom de ifrågavarande fartygens tonnagebelopp avsevärt kan skilja sig från varandra och betydande divergenser i fråga om ansvarsbeloppen därigenom uppstå.

Slutligen kan nämnas, att frågan om principalansvarets utsträckning även kan få betydelse i samband med besättningens medverkan vid landbaserad verksamhet, t. ex. besättningens medverkan vid reparationsarbeten på fartyget som utförs av varv, enär besättningen härvid helt kan förlora sin ansvarsbegränsningsrätt (varv innefattas ju inte under begreppet "the shipowner").[76]

---

i fartygets tjänst inträder redaransvar för B. Frågan om den utlånande redarens (A:s) ansvarighet är i detta sammanhang intressantare. Ifall det arbete som den utlånade besättningsmannen utför inte sker i redaren A:s intresse och inte kan anses som arbete i A:s fartygs tjänst, som t. ex. när redaren A genom att sända en besättningsman ombord på redaren B:s fartyg endast gör den senare en väntjänst, befrias A från att bära redaransvar. Jfr från nordisk rättspraxis Rt 1912 s. 833 (Norges Høiesteret) och UfR 1960 s. 145 (Danmarks Højesteret). Se även från nordisk doktrin *Sindballe* s. 186, *Klaestad* s. 97, *Braekhus* s. 45 och *Selvig* s. 78. Om däremot de uppgifter som den utlånade besättningsmannen utför sker i båda fartygens intresse (t. ex. den ovannämnda bärgningssituationen), bär A redaransvar solidariskt med B. Se *Møller* s. 182, *Jørgensen* s. 128, *Saxén* s. 210 och *Nordenson m. fl.* s. 115. Slutligen kan en sådan situation uppstå, att ovannämnda utlåning sker inom ramen för redaren A:s kontraktsförpliktelse gentemot redaren B. I samband med ett haveri sänder bärgningsfartyget A t. ex. en besättningsman ombord på det nödställda fartyget B. Härvid bär redaren A redaransvar för den översända besättningsmannen. Men enär arbetet även utförs i det nödställda fartygets tjänst, ligger det nära till hands att anta att också redaren B bär ansvar. Jfr de nedan i fotnot 92 berörda bogseringsfallen. Se dock *Braekhus* s. 45 som företräder delvis avvikande åsikt.

73 Se avsnittet om ansvarsbegränsningsfältet ovan s. 115 ff.

74 Se framställningen ovan s. 83 ff.

75 Se framställningen ovan s. 94 ff.

76 Se sjölagen § 20 mom. 2. Vid avgörandet av principalansvarsfrågan i ovannämnda medverkansituationer är det främst två moment som är av betydelse: dels bör uppmärksamhet fästas vid huruvida besättningsmännens medverkan sker i redarens intresse, dels är det av betydelse att utreda huruvida denna verksamhet kan anses ingå i deras tjänsteåligganden. Beträffande det första momentet knyts intresset till en eventuell redaren åliggande plikt att medverka. Denna kan framgå ur kontraktsbestämmelser, sedvänja etc. Se om detta närmare *Selvig* s. 156. Särskilt i samband med kontrakt om fartygsreparationer är en dylik plikt ofta förutsatt mellan parterna, se t. ex. rättsfallet ND 1949 s. 688 (Agder lagmannsrett), särskilt s. 703, jfr även Rt 1931 s. 788 (Norges Høiesterett) i samband med vilket rederiets plikt till medverkan berördes. Saknas kontraktsrättslig grund för medverkan eller föreligger ingen sedvänja, bör man förhålla sig restriktivt till att påföra redaren plikt till medverkan (fråga är ju ofta om verksamhet som kräver speciell teknisk expertis). Härvid får tjänsterekvisitet ökad betydelse. Frågan om besättningens tjänsteåligganden bör bedömas in casu utgående från varje skadevållares tjänsteställning ombord samt hans därmed förknippade uppgifter. Ifall besättningens medverkan har anknytning till de arbetsuppgifter besättningsmedlemmarna normalt utför i fartygets tjänst, bör redaren bära principalansvar. Se framställningen nedan s. 233 ff. om tjänsterekvisitet. Jfr *Braekhus* s. 47 och se som exempel på nämnda bedömning rättsfallen UfR 1914 s. 254 (SøHa), NJA 1939 s. 410 och ND 1940 s. 159 (Vestre Landsret).

Stadgandet om redarens ansvar för vållande av lots — särskilt tvångslots — utgör ett illustrativt exempel på att subordinationssynpunkterna saknar större betydelse i samband med reglerna om redarens principalansvar.[77]

> Bestämmelsens materiella innehåll beträffande tvångslotsar grundar sig på sammanstötningskonventionen av år 1910. Art. 5 i denna konvention föreskriver nämligen, att ansvarsskyldighet föreligger även i det fall att sammanstötningen orsakats genom fel begånget av lots, som redaren varit tvungen att anlita. I en tilläggsartikel till konventionen stadgas dock, att nämnda bestämmelse inte behöver tillämpas förrän konventionens parter antagit en överenskommelse om redaransvarets begränsning.[78] För de nordiska ländernas del innebar detta, att redarens principalansvar för tvångslotsens fel och försummelser blev lagbestämt i samband med inarbetandet i nationell lagstiftning av de begränsningsprinciper som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention.[79] Rättsläget i de nordiska länderna beträffande redarens ansvarighet för fel och försummelser av tvångslots var före nämnda lagstiftning det, att man i norsk och dansk rätt ålade redaren detta ansvar.[80] I svensk[81] och finsk[82] rätt tillämpades denna regel däremot inte.[83]

---

77 Se även *Selvig* s. 66 och *Grönfors*, AfS 12 s. 344, som beträffande redarens ansvar för lotsens handlande anför: "På denna punkt går sjölagens ansvarsregel betydligt längre än skadeståndslagens motsvarande regel. Inte blott av redaren frivilligt anlitade lotsar hör nämligen till kretsen av ansvarsutlösande personer utan även s. k. tvångslotsar, vilka befälhavaren inte äger avvisa."

78 Se om detta *Klaestad* s. 101, *Sindballe* s. 183 och *Braekhus* s. 17.

79 För finsk rätts del genom L om redares ansvarighet och om sjöpanträtt (73/31). Se även ovan s. 38 fotnot 111.

80 Se t. ex. *Afzelius*, TfR 1893 s. 463, *Knoph* s. 121, *Jantzen* s. 12, *Braekhus* s. 17, *Møller* s. 169 fotnoterna 47, 49 och *Grundtvig* s. 49. *Jantzen*, Certepartier s. 217 anser likväl att det allmänna, inte redaren skall svara för tvångslotsens fel. Från rättspraxis se t. ex. rättsfallen ND 1905 s. 273 (SøHa), Rt 1923 II s. 58 (Norges Høiesteret) och ND 1924 s. 425 (Bergens sjøret).

81 Se t. ex. *Kôersner*, TfR 1919 s. 65, *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 172 och *idem*, AfS 12 s. 344 fotnot 26. Från rättspraxis: ND 1905 s. 253 (Sveriges HD), jfr ND 1905 s. 273 (SøHa).

82 *Lang* s. 233 fotnot 3. Se även ND 1925 s. 305 (Oslo sjøret).

83 Enligt äldre engelsk rätt bar redaren inte principalansvar för tvångslotsens fel och försummelser. Ett sådant ansvar ansågs oskäligt dels enär tvångslotsen inte anlitats frivilligt av redaren, se t. ex. uttalande av Dr Lushington (s. 99 ff.) i avgörandet *The Maria*, (1839) 1 W. Rob. 95, dels enär denna lots övertog kontrollen över fartygets navigering, se t. ex. uttalande av Hill J. (s. 18) i avgörandet *The Andoni*, [1918] P. 14. Se även *Atiyah* s. 50, *Chorley & Giles* s. 237, *Holman* s. 503 och *Marsden* s. 218 ff. I och med stiftandet av Pilotage Act, 1913 har rättsläget i England ändrats. Enligt sagda lag bär redaren principalansvar (section 15(1)). Från senare rättspraxis se t. ex. rättsfallet *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*, [1951] A.C. 112. I amerikansk rätt är rättsläget beträffande redarens ansvar för tvångslotsens fel och försummelser sådant, att "respondeat superior"-doktrinen inte gäller. Den skadelidande kan därför inte framställa skadeståndsyrkanden in personam mot redaren. Däremot berörs fartygets in rem-ansvar inte av den omständigheten att fartygets lotsning ombesörjts av tvångslots. Se t. ex. rättsfallen *The China*, 74 U.S. 53 (1868) och *Homer Ramsdell Transportation Co. v. Compagnie Generale Transatlantique*, 182 U.S. 406 (1900). Se närmare beträffande amerikansk rätt *Robinson* s. 704 ff., *Brown, Jr.*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 826, *Vickery*, ibid. s. 910 ff., *Hunter*, 8 JMLC (1976) s. 87 ff. och *Gilmore & Black* s. 520 ff. Enligt HGB § 485 ansvarar redaren för "Seelotse". Jfr även HGB §§ 735, 736, 737 Abs. 2. Detta begrepp synes numera även omfatta "Zwangslotse", se *Abraham* s. 96.

Enligt gällande lagstiftning bär således redaren principalansvar för alla av fartyget anlitade lotsar. Att märka är dock, att redaren i kontraktsförhållande kan friskriva sig från detta ansvar och att konossementslagen § 4 punkt 2 a och sjölagen § 118 mom. 2 punkt a befriar redaren från ansvar för lotsens del.[84]

Vill man anse, att redaren faktiskt innehar kontroll och ledning över tvångslotsens verksamhet, vore man tvungen att tänja begreppen kontroll och ledning utöver deras gängse betydelse. Mot denna uppfattning kan anföras, att redaren genom sin befälhavare utövar befälsmyndighet[85] och att lotsen endast framstår som ett biträde till befälhavaren.[86] Faktum kvarstår dock, att denna kontroll är mera formell än faktisk. Reellt sett är det lotsen som innehar ledningen.[87]

Beaktas bör även, att tvångslotsen regelmässigt är en statlig eller kommunal tjänsteman, som redaren inte haft rätt att avvisa. Detta framhäver redaransvarets strängare karaktär i jämförelse med principalansvaret enligt skadeståndslagen.

Beträffande tvångslotsens skadeståndsrättsliga ställning innebär detta, att denne måste anses som arbetstagare i skadeståndslagens mening i förhållande till det offentliga — inte till redaren. Enär stat och kommun inte ansvarar för skador förorsakade vid lotsning,[88] kan kanaliseringsregeln i skadeståndslagen kap. 6 § 2, jfr kap. 4 § 1, inte tillämpas i fråga om nämnda lotsar. En annan sak är, att sjölagen § 11 mom. 1 faktiskt kanaliserar ansvaret till redaren.

8.4.2.2.2. Övriga medhjälpare

Eftersom man i fråga om redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1 i stor utsträckning gett avkall på kravet om ett subordinationsförhållande mellan redaren och den anlitade medhjälparen, är följden att redaren även bär ansvar för självständiga medhjälpare.[89] Också det i sjölagen § 11 mom. 1 använda uttrycket "arbete i fartygets

---

[84] I dessa lagrum stadgas om befriande av bortfraktaren från ansvar vid "fel eller försummelse ... vid navigeringen eller handhavandet av fartyget".

[85] Enligt lotsningsförordningen (393/57) § 19 mom. 1 är befälhavaren, oberoende av att lots finns ombord, ansvarig för navigeringen av fartyget.

[86] I nordisk doktrin har ofta hävdats, att lotsen bör betraktas som ett "talande sjökort", se *Tiberg*, SvJT 1967 s. 530, *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 172 och *Klaestad* s. 100.

[87] Se *Tiberg*, Om ansvar s. 53 fotnot 90, *Møller* s. 184 och *Beckman*, ND 1946 s. 82 ff.

[88] Se skadeståndslagen kap. 3 § 7.

[89] I nordisk doktrin har likväl oenighet rått beträffande redarens ansvarighet för självständiga medhjälpare. De författare, som anser att redarens faktiska kontroll- och kommandomyndighet är en förutsättning för hans principalansvar har i allmänhet endast i begränsad omfattning påfört redaren ansvar för självständiga medhjälpare. Bland dessa författare kan nämnas bl. a. *Jantzen* s. 13 ff., *Klaestad* s. 110 f., *Knoph* s. 120 och *Lassen m. fl.* s. 198 ff. *Tiberg*, Om ansvar s. 53, anför beträffande innebörden av § 8 svenska sjölagen (numera § 233): "Lagtexten tar sikte på ett anställningsförhållande — redaren ansvarar för den persons handlingar som arbetar 'i fartygets tjänst' medan han måhända ej svarar för den självständiga företagarens, t. ex. ett stuveriföretags felgrepp." *Schmidt* s. 36, *Braekhus* s. 21 ff., *Selvig* s. 73, *Bredholt & Philip* s. 349, *Haxthow* s. 205, *Rosenmeyer* s. 95 ff., särskilt s. 100 ff., samt försiktigare *Møller* s. 184 och *Karlgren* s. 120, anser däremot, att redaren ansvarar för anlitade medhjälpare oberoende av kon-

tjänst" synes utvisa, att detta varit lagstiftarens avsikt.[90] Principen följer av redaransvarets speciella karaktär av ett driftsansvar anknutet till fartygsdriften. Redarens ansvar sträcker sig otvivelaktigt längre än till den kategori självständiga medhjälpare som avses i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1.[91] Något krav på att den självständige medhjälparen och arbetstagaren skall kunna jämställas uppställs inte i sjölagen § 11 mom. 1.

I samband med rederidriften blir redaren ofta tvungen att anlita självständiga medhjälpare. Han kan behöva bogseringshjälp vid hamnanlöpningar, för flyttning av fartyget etc.[92]

> Frågan huruvida vid bogsering av fartyg det bogserade fartyget bär principalansvar för bogserarens fel och försummelser har betydelse vid tillämpningen av globalbegränsnings-

---

troll- och övervakningssynpunkter, dock under förutsättning att medhjälparna "utför arbete i fartygets tjänst". *Grundtvig* s. 49, *Lang* s. 233 och *Beckman* s. 33 förefaller även att omfatta senare nämnda ståndpunkt utan att de dock närmare uttalar sig i saken.

90 Se *Saxén* s. 205, *Hellner* s. 108, *NJA II* 1891 s. 21, *Braekhus* s. 14 och *Selvig* s. 73.

91 Se *Saxén* s. 205 och från nordisk rätt *Lassen m. fl.* s. 198, *Hellner* s. 104, 108, *Vinding Kruse* s. 243, *Rosenmeyer* s. 95, *Grönfors*, AfS 12 s. 339, *Ussing*, Erstatningsret s.97, *SOU* 1975: 103 s. 105 och *NOU* 1976:59 s. 34.

92 Frågan om redarens ansvar för anlitad bogseringshjälp har inte uttryckligen reglerats i nordisk nationell sjölagstiftning. Undantag utgör § 233 i den norska sjøfartsloven, som föreskriver att "Rederen svarer for ... slepebåt ... som utfører arbeid i skipets tjeneste". Vidsträckt stöd bland författarna har den åsikten vunnit som fäster avgörande vikt vid kommando- och ledningssynpunkter: ifall det bogserade fartyget innehar ledningen och kommandot över bogseringsoperationen, bär det principalansvar gentemot skadelidande tredje man oberoende av vilket fartyg, det bogserade eller det bogserande, som förorsakat skadan. Bland företrädarna för denna åsikt kan nämnas bl. a. *Klaestad* s. 103 ff., särskilt s. 111, *Knoph* s. 121 och *Ameln Jr* s. 8 samt bland nyare författare *Rosenmeyer* s. 409. Se även från nordisk rättspraxis avgörandena ND 1917 s. 87 (Norges høiesteret), ND 1924 s. 475 (Norges høiesteret), NJA 1922 s. 154, ND 1958 s. 107 (Voldgift) och HD 1969 I 5. — Kritik har dock även uttalats mot detta lösningsalternativ. Se t. ex. *Møller* s. 174 ff., *Sindballe* s. 184 ff., *Schmidt* s. 36 och *Tiberg*, Om ansvar s. 53. Bland nyare ställningstaganden och lösningsalternativ bör först och främst uppmärksammas den förutnämnda utformningen av § 233 i den norska sjøfartsloven som innebär ett klart förkastande av kommandorekvisitet. Den norska regeln utgår från att bogseraren de facto är det bogserade fartygets maskineri utanför skrovet och att det bogserade fartyget följaktligen bär principalansvar. Också Grönfors anser för svensk rätts del, att kommandorekvisitet är subtilt och svårtillämpat samt att det helt bör slopas. Hans tolkningsrekommendation är, att den svenska sjölagen trots tystnaden på denna punkt antas ha samma innebörd och leda till samma resultat som den norska lagtexten. Se närmare *Grönfors*, AfS 12 s. 343. Jfr *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:42 s. 160. Se även *Braekhus* s. 31, som i fråga om den norska rätten ger uttryck för liknande de lege ferenda-tankar. Slutligen bör ännu nämnas Selvig, som fäster avgörande vikt vid den skadeorsakande verksamhetens funktionella samband med fartygsdriften, se *Selvig* s. 73. Jfr kommentar av *Hoppu*, Kommentoituja oikeustapauksia, DL 1970 s. 21 samt se från nordisk rättspraxis avgörandena ND 1960 s. 5 (Frostating lagmannsrett) och ND 1958 s. 295 (Bergen byrett). Jag är benägen att omfatta senast nämnda lösningsalternativ. Enligt min bedömning ger utformningen av sjölagen § 11 mom. 1 och de bakomliggande legislativa syftemålen belägg för att avgörande vikt bör fästas vid huruvida den skadeorsakande verksamheten kan karaktäriseras som "arbete i fartygets tjänst", dvs. funktionellt hör till den normala fartygsdriften. Se framställningen nedan s. 223 f. Fartygsbogsering i dess olika former är enligt min uppfattning att hänföra till dessa driftsfunktioner.

reglerna. Enär det kan vara oklart huruvida gällande utformning av ansvarsbegränsningsrätten enligt sjölagen §§ 13 och 20 omfattar situationer, vid vilka redaren ansvarar för fel och försummelser begångna ombord på fartyg som inte disponeras av honom,[93] har problematiken praktisk betydelse både för redaren och för skadelidande tredje man. Denna divergens mellan redaransvarets omfattning och rätten till ansvarsbegränsning kommer dock uppenbarligen att försvinna i och med införandet av den nya globalbegränsningskonventionens principer i den nationella sjölagstiftningen.[94] För den skadelidande kvarstår givetvis betydelsen av att kunna framställa yrkanden inte blott mot skadevållaren och dennes principal (bogseraren), utan också mot det bogserade fartygets redare.

I bogseringsförhållanden kan verkan av reglerna i den nya globalbegränsningskonventionen även såtillvida aktualiseras, att ifall det bogserade fartygets tonnage är mindre än det bogserande fartygets tonnage, ombord på vilket skadevållaren t. ex. arbetar som anställd, denne enligt de nya reglerna synes ha möjlighet att åberopa ett ansvarsbelopp uträknat enligt det förstnämnda fartygets tonnage, förutsatt att detta fartygs redare svarar för skadevållarens fel och försummelser (se art. 1.4 i 1976 års globalbegränsningskonvention). I annat fall skulle ett eventuellt indemnifikationsavtal mellan det bogserade fartyget och bogseraren kunna möjliggöra ett kringgående av den förstnämnda redarens ansvarsbegränsningsrätt. Nämnda ansvarsbegränsning gäller även skadevållarens arbetsgivare, i detta fall det bogserande fartygets redare. Även i situationer vid vilka det är oklart huruvida medverkande medhjälpare t. ex. lotsar anlitats av bogserat eller bogserande fartyg är det vid bedömningen av frågan om ansvaret och dess begränsning för av sådan medhjälpare förorsakad skada av väsentlig betydelse att kunna klarlägga principalansvarsfrågan i bogseringsförhållandet.

Mycket omstridd och svårlöst är frågan om redaransvarets begränsning när flera av redarens fartyg utför ett uppdrag och skada uppstår. Skall begränsningssumman då fastställas genom att sammanräkna alla de deltagande fartygens tonnagebelopp, eller skall endast något eller några enstaka fartygs tonnage beaktas?

Det är vid lösningen av denna fråga som principalansvarsproblemet i bogseringsförhållanden kan få rättslig relevans. Om t. ex. ett av redarens fartyg bogserar ett annat och den skadeorsakande handlingen begås ombord på det bogserande fartyget, blir frågan om bägge fartygens tonnage skall sammanräknas vid fastställandet av ansvarsbeloppet ofta beroende på om man kan anse att det bogserande fartyget arbetar i det bogserade fartygets tjänst.[95]

---

[93] Man kan t. ex. ifrågasätta huruvida det i alla situationer är fråga om handhavande av det bogserade fartyget, när det bogserande fartyget utför manövrar i samband med bogseringsoperationer förrän bogseringskontakt etablerats (= bogseringstrossen fästs). Enligt min bedömning inträder nämligen redaransvar redan i detta skede. Jfr *Braekhus* s. 29. Liknande aspekter kan anläggas i fråga om bärgningsverksamhet. Enligt min uppfattning talar utformningen av och de rättspolitiska motiven bakom sjölagen § 11 mom. 1 för att redaren bär ansvar för anlitade bärgares fel eller försummelser, jfr dock delvis i annan riktning, *Braekhus* s. 32.

[94] Se framställningen ovan s. 145 ff.

[95] Se från nordisk rättspraxis ND 1958 s. 295 (Bergen byrett) och ND 1960 s. 5 (Frostating lagmannsrett). Även i nordisk doktrin har den ståndpunkten förfäktats, att reglerna om principalansvaret är avgörande för frågan om vilka fartygs begränsningsbelopp som skall beaktas när flera fartyg deltar i den skadeorsakande verksamheten, se t. ex. *Selvig*, MarIus 35 § 4.3. s. 8. *Braekhus*, som i nordisk doktrin utförligt har behandlat frågan, se ND 1949 s. 633 ff., föreslår en sådan lösning, att redaren svarar "med de fartøyer hvis forhold er direkte ansvarsbetingende, samt med de fartøyer, som som følge av slik opptreden kommer til å volde eller medvirke til skaden" (s. 644). Enligt min bedömning överensstämmer det bäst med ansvarsbegränsningsreglernas utformning (se särskilt sjölagen § 20), att endast de fartyg till vilkas drift det skadeorsakande felet eller försummelsen hänför sig beaktas vid beräknandet av ansvarsbeloppet. Se även

Regelmässigt anlitar redaren som ett led i fullföljandet av sina transportförpliktelser självständiga stuveriföretag för lastning och lossning av fartyget. För skada som orsakats av stuveriföretagets folk bär redaren ansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1.[96] Vidare ansvarar redaren för av honom anlitade tallymän, kommissionärer, agenter, skeppsklarerare, hamnbetjäning etc.[97] Slutligen kan nämnas, att det även ombord kan finnas självständiga företagare, vilka utför arbete i fartygets tjänst: innehavare av restaurang, butik, biograf etc. Redaren bär ansvar även för dessa och deras anställda.

För nämnda självständiga medhjälpare gäller, att de vanligen inte kan åberopa de i skadeståndslagen ingående tidigare nämnda bestämmelserna om ökad ansvarsnedsättning och -befrielse, kanaliseringstvång och inskränkt regress från arbetsgivarens sida. Endast sådana självständiga medhjälpare, vilka omfattas av bestämmelsen i skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 kan åberopa dessa stadganden. Till denna förhållandevis lilla grupp[98] hör t. ex. vissa kategorier av fartygsreparatörer, tallymän, service- och vaktmanskap etc. Observeras bör vidare, att enär dessa inte äger rätt till ansvarsbegränsning enligt sjölagen § 20 mom. 2,[99] så innebär en tillämpning av skadeståndslagens kanaliseringsregler att dessa indirekt äger rätt att åberopa globalbegränsningsreglerna.

Som ovan anförts sträcker sig redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1 längre än

---

Grenander s. 227 ff. och avgörandena ND 1950 s. 455 (Danmarks Højesteret), ND 1958 s. 107 (Voldgift) och ND 1974 s. 212 (SøHa). En sådan lösning har även omfattats av den engelska rätten se t. ex. rättsfallen *The Bramley Moore*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 429 och *The Sir Joseph Rawlinson*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 437. Se även *Kovats*, [1977] 1 LMCLQ s. 19 ff., *Thomas*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1248 f., *Temperley* s. 176, *Mankabady* s. 45 f. och *Khodie* s. 63 ff.

96 De författare vilka såsom ovan i fotnot 89 anförts, betonar kontroll- och övervakningsmöjligheterna som rekvisit för redaransvarets inträde vidhåller konsekvent sitt ställningstagande även beträffande anlitade stuveriföretag, se närmare t. ex. *Knoph* s. 120, *Lassen m. fl.* s. 202 ff. och *Jantzen* s. 14. Se även ND 1957 s. 155 (Eidsivating lagmannsrett).

97 Se från nordisk rättspraxis t. ex. Rt 1912 s. 833 (Norges Høiesteret), ND 1965 s. 142 (Bergen byrett) och ND 1957 s. 193 (Voldgift). Se även de i fotnoterna 104—107 nämnda avgörandena. Jfr beträffande kontraktsförhållanden: ND 1900 s. 401 (Trondhjems Sjøret), ND 1902 s. 2, 46 (Bergens Sjøret), ND 1912 s. 367 (Danmarks Højesteret), ND 1913 s. 138 (Bergens Sjøret), ND 1929 s. 230 (Norges høiesterett) och NJA 1943 s. 699. Beträffande redaransvar för av varv utfört arbete kan konstateras, att ifall arbetet fordrar teknisk expertis och hjälp utöver redarens egna resurser, redaren befrias från ansvarighet. Jfr ND 1961 s. 311 (Oslo byrett; konstruktionsfel av varv) och UfR 1914 s. 254 (SøHa; maskinprovning i anslutning till maskinreparation). Jfr dock även ND 1906 s. 81 (Norges Høiesteret; av varv anställd garantimaskinist ansågs vara "i skibets tjeneste"). Är den av varvet utförda uppgiften å andra sidan sådan som är närmare anknuten till den dagliga fartygsdriften bär redaren enligt min mening ansvar, se t. ex. ND 1958 s. 562 (Gulating lagmannsrett; flyttning och förtöjning av läktare) och UfR 1919 s. 462 (SøHa; förtöjning av fritidsbåt). Se även *Selvig* s. 26 som i samband med sin kommentar av rättsfallet Rt 1931 s. 788 framför liknande synpunkter och *Björkelund*, AfS 8 s. 290. Jfr dock *Braekhus* s. 32, *Riska*, Six Lectures on the Hague Rules s. 102, *idem*, Sjötransporträtt II s. 32, *Rosenmeyer* s. 99 fotnot 16, *Sindballe* s. 187 och *Møller* s. 163, vilka vill helt befria redaren från ansvar för varvets vållande. Se även *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 173 som synes göra frågan beroende av redarens faktiska kontroll och övervakning.

98 Se framställningen ovan s. 213 ff.

99 Se ovan s. 88.

arbetsgivarens principalansvar enligt skadeståndslagen, eftersom man givit avkall på kravet om ett subordinationsförhållande mellan redare och medhjälpare. Redaransvaret är även något vidsträcktare än motsvarande ansvar enligt skadeståndslagen beträffande oavlönat arbete. Redaren ansvarar t. ex. för alldeles tillfällig hjälp, som inte getts under omständigheter som kan jämföras med arbetsförhållande.[100] Som exempel kan nämnas: en åskådare, som följer med fartygets angöring, hjälper till vid förtöjningen av fartyget, en passagerare ger ett handtag vid indragningen av landgången, en nöjesseglare får hjälp av medföljande personer (gastar) etc.[101] Förutsättningarna för ansvarets uppkomst är dock, att hjälpen ges på uppdrag av redaren eller befälhavaren samt i fartygets tjänst. Den omständigheten att redaransvaret sträcker sig längre än principalansvaret enligt skadeståndslagen har givetvis betydelse med tanke på möjligheterna att jämka redaransvaret med stöd av skadeståndslagen kap. 3 § 6.

8.4.2.2.3. Kravet på anknytning till fartygsdriften

Uttrycket "arbete i fartygets tjänst" utgör ett centralt rekvisit vid avgränsningen av den personkategori, som redarens principalansvar enligt sjölagen § 11 mom. 1 omfattar. Vad innebär detta rekvisit?

Man torde kunna uppställa två förutsättningar för sagda anknytning. För det första bör den skadeorsakande verksamheten hänföra sig till ett bestämt fartyg.[102] För det andra skall arbetet eller de utförda uppgifterna till sin natur vara sådana som tjänar fartygets handhavande och navigering samt lastbehandlingen, dvs. hänföra sig till typisk fartygsdrift.[103]

Beträffande förstnämnda förutsättning kan konstateras, att det inte är nödvändigt att den skadeorsakande verksamheten eller handlingen utförs ombord på själva fartyget, utan det räcker med att den hänför sig till ett bestämt fartyg. Enär ett skadeorsakande handlande, som sker ombord på fartyget, normalt uppfyller rekvisitet "i fartygets tjänst", får kravet på anknytning till ett bestämt fartyg betydelse i samband med verksamhet på land. Detta innebär, att sådan verksamhet och funktion som hänför sig till den allmänna rederidriften, utan att ta sikte på ett bestämt fartyg, inte uppfyller ovan uppställda anknytningsrekvisit. Bland landbaserad verksamhet, som hänför sig till ett bestämt fartyg, kan nämnas bl. a. lastning och lossning,[104] förhal-

---

100 Jfr skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 3. Se även framställningen ovan s. 215 f.

101 Se *Braekhus* s. 15. Se även från nordisk rättspraxis det tidigare nämnda avgörandet ND 1973 s. 334 (Norges Høyesterett).

102 Se *Riska*, Sjötransporträtt II s. 10, *Sindballe* s. 188, *Lassen m. fl.* s. 202, *Haxthow* s. 205, *Braekhus* s. 19 och *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 458.

103 Se *Haxthow* s. 205, *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 459, *Selvig* s. 66 och *Braekhus* s. 22 ff., som använder beteckningen "den typiske skipsfartsvirksomhet". Se även *Rosenmeyer* s. 99 och *Grönfors*, AfS 12 s. 341.

104 Se t. ex. ND 1957 s. 155 (Eidsivating lagmannsrett) (s. 160) och UfR 1940 s. 303 (Danmarks Højesteret). Jfr ND 1955 s. 293 (Eidsivating lagmannsrett).

ning och förtöjning,[105] klarering och handhavande av lasten,[106] service och underhållsarbete etc.[107]

I fråga om kravet på att arbetet eller de utförda uppgifterna bör kunna hänföras under begreppet "typisk fartygsdrift" är man tvungen att separat för varje fartygstyp in casu avgöra, vilka kriterier som bör uppställas just för sagda fartygstyp. Sättet på vilket fartyget används och ändamålet med användningen blir vägledande. På grund av att fartygen till sin typ, sitt ändamål och sitt användningssätt sinsemellan företer avsevärda olikheter varierar även de till fartygens drift funktionellt anknutna verksamhetsformerna avsevärt. De verksamhetsformer, vilka hänför sig till driften av ett modernt passagerarfartyg med hög servicestandard, skiljer sig sålunda väsentligt från motsvarande funktioner vid driften av t. ex. ett linjefartyg. Man blir följaktligen tvungen att separat undersöka, vad som är typisk verksamhet för torrlastfartyg, bulkfartyg, containerfartyg, tankfartyg etc.[108]

För att kriteriet "arbete i fartygets tjänst" skall uppfyllas bör de ovannämnda båda förutsättningarna föreligga, dvs. arbetet bör dels hänföra sig till ett bestämt fartyg, dels kunna hänföras under beteckningen "typisk fartygsdrift". Det räcker således inte med att endast den ena förutsättningen är uppfylld.[109]

Ovan berörda krav innebär en begränsning i förhållande till motsvarande principalansvar enligt skadeståndslagen. Men å andra sidan innebär redaransvarets karaktär av ett driftsansvar knutet till fartyget en utvidgning av ansvaret i jämförelse med skadeståndslagens principalansvar.

8.4.2.2.4. Uppdragsrekvisitet

Det andra centrala avgränsningsmomentet vid tillämpningen av sjölagen § 11 mom. 1 är kravet på att arbetet skall ha utförts på redarens eller befälhavarens uppdrag. Detta krav uppställs inte enligt dansk och norsk rätt. Enär likväl anlitandet av medhjälpare i samband med fartygets drift huvudsakligen sker genom agenter, skeppsklarerare etc., vilka erhållit sitt uppdrag av redaren eller befälhavaren, utjämnas den sakliga olikheten.

I fråga om redaransvaret för tvångsanlitad hjälp kan nämnda divergens ha betydelse. Se t. ex. avgörandet ND 1952 s. 133 (Danmarks Højesteret), som eventuellt skulle ha be-

105 Se t. ex. UfR 1919 s. 462 (SøHa), ND 1952 s. 133 (Danmarks Højesteret), ND 1958 s. 562 (Gulating lagmannsrett), ND 1965 s. 142 (Bergen byrett).

106 Se t. ex. ND 1913 s. 138 (Bergens Sjøret), ND 1929 s. 230 (Norges Høiesterett) och ND 1957 s. 193 (Voldgift).

107 Se t. ex. Åbo hovrätt 10. 9. 1976 (1974 VD 515).

108 Se *Selvig* s. 66 och *Braekhus* s. 24.

109 Jfr *Braekhus* s. 20 som anför: "Men selv om feilen har tilknytning til et bestemt skip, bør forholdet holdes utenfor § 8 (motsvarande finska sjölagen § 11 mom. 1, förf. komm.) så lenge det gjelder såkalte 'kontorfeil', dvs. feil begått under utførelsen av oppgaver som normalt åhviler rederiets administrasjon." Braekhus synes således förutsätta, att s. k. kontorfeil, dvs. fel begångna under utförandet av normala administrationsuppgifter, inte kan anses som sådan verksamhet som kan hänföras under begreppet "typisk fartygsdrift". Enär utförandet av rederiets administrationsuppgifter med hänsyn till det ovan i texten framförda otvivelaktigt förefaller att falla utanför "arbete i fartygets tjänst", är jag benägen att hålla med honom.

dömts annorlunda enligt finsk och svensk rätt.[110] Liknande synpunkter kan anföras i anledning av det norska avgörandet ND 1973 s. 334 (Norges Høyesterett). Att utsträcka redaransvaret till att omfatta handlingar av personer, vilka enbart för sitt eget nöjes skull lånar en båt — och därmed innehar den fulla kontrollen över denna, låt vara begränsat till tid och rum — synes i belysning av det i det finska och svenska lagrummet om redaransvar ingående uppdragsrekvisitet diskutabelt. Ifall nyttjaren samtidigt med sin nöjeskörning gagnar ägarens intressen, t. ex. utför något slag av transport för denne, är situationen annorlunda. Då vore det lättare att tillämpa reglerna om redarens principalansvar.

Att märka är, att uppdraget inte behöver ges uttryckligt, även ett konkludent godtagande från redarens eller befälhavarens sida torde räcka till. Jag åsyftar t. ex. en sådan situation, att någon utför bärgningsoperationer beträffande redarens nödställda fartyg och redaren först senare erhåller kännedom om detta samt utan uttryckligt uppdrag låter arbetet fortgå. Framhållas bör dock, att redaren enligt sjölagen § 11 mom. 1 inte ansvarar för bärgarens verksamhet förrän han erhåller nämnda vetskap.[111]

Såtillvida föreligger harmoni mellan redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1 och principalansvaret enligt skadeståndslagen, att inträdet av sistnämnda ansvar även synes förutsätta, att någotslags uppdrag — uttryckligt eller konkludent — givits av principalen. I anledning av detta kan hänvisas till utformningen av skadeståndslagen kap. 3 § 1 (ovan s. 211).

8.4.2.3. *Konklusioner*

Som konklusion kan fastslås, att man i fråga om redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1 i hög grad gett avkall på kravet om att ett subordinationsförhållande mellan redaren och hans medhjälpare är en förutsättning för principalansvarets uppkomst. Detta innebär i förhållande till principalansvaret enligt skadeståndslagen, att redaransvaret sträcker sig längre i flera fall:

— redaren ansvarar för medhjälpare som han inte fritt fått välja,[112] t. ex. tvångslotsar,
— redaren bär ansvar för självständiga företagare, såsom bogseringshjälp, stuveriföretag, agenter etc.,
— också i fråga om vederlagsfri hjälp sträcker sig ansvaret något längre: även alldeles tillfällig hjälp — som alltså inte kan anses given under "omständigheter liknande dem som förekommer i anställningsförhållande" — omfattas av sjölagen § 11 mom. 1.

Denna distinktion mellan redaransvaret och principalansvaret enligt skadeståndslagen inverkar följaktligen på de anlitade medhjälparnas möjligheter till ansvarskanalisering, ökad ansvarsnedsättning och -befrielse samt skydd mot regresskrav från princi-

---

110 Jfr *NJA* II 1936 s. 192.

111 I detta hänseende synes ordalydelsen i de norska och danska stadgandena leda till motsatt lösning, dvs. redaren ansvarar innan han erhållit kännedom om bärgningsföretaget, under förutsättning att arbetet utförs "i fartygets tjänst". Se *Møller* s. 190 och *Braekhus* s. 18.

112 Reservation måste dock i detta sammanhang göras för den divergens som i nämnda avseende eventuellt föreligger mellan dansk, norsk/svensk, finsk rätt. Se ovan s. 224 f.

palens sida. Endast skadevållare vilka omfattas av arbetsgivarens principalansvar enligt skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 har rätt till nämnda förmåner. Sådana är regelmässigt de i sjölagen § 11 mom. 1 uttryckligen nämnda personkategorierna — dock med reservation för tvångslotsens kanaliseringsrätt. Vidare omfattas vissa av redaren anlitade självständiga medhjälpare av skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1. Övriga medhjälpare kan endast få ansvarigheten nedsatt på grund av den allmänna jämkningsregeln i skadeståndslagen kap. 2 § 1 mom. 2 och i egenskap av principaler enligt kap. 3 § 6.[113] Följaktligen har även en möjlighet till globalbegränsning av skadeståndsansvaret större betydelse för sistnämnda medhjälparkategori.

8.4.3. BEGREPPEN "I ARBETET" ENLIGT SKADESTÅNDSLAGEN kap. 3 § 1 mom. 1 OCH "I TJÄNSTEN" ENLIGT SJÖLAGEN § 11 mom. 1

Förutsättningen för principalansvar enligt skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1 är att skadan förorsakats genom fel eller försummelse "i arbetet".[114] Enligt sjölagen § 11 mom. 1 ansvarar redaren åter för skada, som genom fel eller försummelse åstadkommits "i tjänsten". Hur förhåller sig skadeståndslagens begrepp "i arbetet" till uttrycket "i tjänsten" i det betydligt äldre stadgandet om redarens principalansvar? Har vi att göra med till sin innebörd överensstämmande och synonyma begrepp? Bör dessa tolkas på samma sätt? Eftersom redaransvaret enligt sjölagen § 11 mom. 1 är en speciell form av driftsansvar, som stadgats med tanke på fartygsdriftens särskilda förhållanden och riskmomenten förknippade med idkande av sjöfart, kunde man tänka sig att detta syftemål även sätter sin prägel på tolkningen av begreppet "i tjänsten" i sjöfartsförhållanden. Med hänsyn till att redaren i sin dagliga verksamhet anlitar anställda och medhjälpare, vilka både omfattas av personkretsen i sjölagen § 11 mom. 1 och underlyder skadeståndslagens reglering, är frågeställningen befogad.

Svårigheter kan i praktiken uppkomma att bestämma när skadan bör anses ha skett i arbetet. I skadeståndslagens förarbeten ingår en allmän tolkningsregel om att man i osäkra fall av hänsyn till huvudsyftet med stadgandet ("strävan att tillförsäkra den skadelidande ersättning för den skada verksamhet eller arbete av sagda slag kan ge upphov till") bör tolka begreppet "i arbetet" mera extensivt än restriktivt.[115] Enär emellertid principen om arbetsgivarens allmänna principalansvar för arbetstagarnas fel och försummelser utgör en nyskapelse i vår rättsordning, föreligger brist på tolkningsmaterial, i främsta rummet vägledande domstolspraxis.

Äldre rättspraxis om arbetsgivarens principalansvar kunde likväl ge viss ledning för lösningen av frågan när skadan skall anses ha tillfogats "i arbetet". Enär dessa rättsfall

---

113 Erinras må i detta sammanhang även om den i sjölagen § 67 mom. 3 ingående speciella jämkningsregeln för befälhavare som inte är i arbetstagares ställning.

114 Att skadan förorsakats "i arbetet" utgör även en förutsättning för tillämpningen av L om arbetsavtal (320/70) § 51 mom. 3, i vilket lagrum stadgas om ersättningsskyldigheten för skada, som arbetstagare i sitt arbete orsakar arbetsgivaren. Jfr även sjömanslagen § 64 mom. 3.

115 *Reg. prop.* 1973:187 s. 16.

emellertid till övervägande delen gäller skada i avtalsförhållanden och inte utomkontraktuell skada, är det skäl att med försiktighet anlita dem som tolkningsmaterial. Avtalsförhållandet sätter sin prägel på bedömningen och ger i allmänhet den skadelidande en fördelaktigare ställning än om skadan drabbat en utomstående.[116]

Man kan även ställa frågan, vilken roll den rättspraxis som uppkommit beträffande tolkningen av olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 spelar i detta sammanhang. Lagrummet har följande lydelse:

> "Med olycksfall i arbete avses i denna lag olycksfall, som med förorsakande av kroppsskada, drabbat arbetstagare:
>
> 1) i arbetet;
> 2) under förhållanden, som härflyta av arbetet: a) på arbetsplatsen eller på område hörande till denna; b) under färd från bostaden till arbetsplatsen eller tvärtom; eller c) medan han var stadd i arbetsgivarens uppdrag, eller
> 3) vid försök att skydda eller rädda arbetsgivaren tillhörig egendom eller, i samband med arbetsverksamheten, människoliv."

Förutsättning för utbetalning av ersättning enligt olycksfallsförsäkringslagen är, att skadan har den i lagrummet stadgade anknytningen till arbetet och dess utförande. Tolkningsproblematiken är onekligen likartad den som gäller skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1. De starka socialpolitiska aspekter som anknyts till olycksfallsförsäkringslagen och som med tiden alltmer frigjort erläggandet av ersättning enligt denna lag från den skadeståndsrättsliga grunden, försvagar emellertid användbarheten av praxis gällande olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 som hjälpmedel vid tolkningen av "i arbetet" enligt skadeståndslagen kap. 3 § 1 mom. 1.[117]

Vid utredningen av begreppet "i arbetet" står emellertid viss ledning att finna i nordisk, främst norsk och dansk rättspraxis och doktrin. Regeln om arbetsgivarens principalansvar för arbetstagarnas fel och försummelser har mycket gamla anor i dansk och norsk rätt. Den ingick nämligen i Kristian V:s lagböcker, vilka tillkom på 1680-talet.[118] I Danmark reglerar DL 3—19—2 arbetsgivarens principalansvar. I Norge ingår bestämmelser om arbetsgivarens principalansvar i loven om skadeserstatning i visse forhold (Nr. 26 13 juni 1969), vilka bestämmelser ersatt den äldre regeln i NL 3—21—2, utan att dock innebära några väsentliga förändringar i förhållande till det tidigare rättsläget.[119] Förutsättning för principalansvar både enligt DL 3—19—2 och enligt NL 3—21—2 har varit, att skadevållandet skett i arbetet ("derudi").

---

116 Se *Saxén* s. 184, *Routamo & Hoppu* s. 140 och *Reg. prop.* 1973:187 s. 16.

117 Enligt *Routamo & Hoppu* s. 139 och *Routamo*, LM 1975 s. 534 f. ger endast olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 punkt 1 ledning vid tolkningen av motsvarande begrepp i skadeståndslagen.

118 Se *Braekhus* s. 7 och *Ussing*, Nordisk lovgivning s. 7, som anför, att principen i DL 3—19—2 gällt utomkontraktuellt ansvar endast från tiden omkring sekelskiftet.

119 Se närmare *Andersen* s. 198 ff. Även i Sverige har man medelst skadeståndslagen av den 2 juni 1972 infört ett allmänt principalansvar för arbetsgivare och det offentliga. I och med nämnda lagstiftningsåtgärder har en betydande nordisk harmoni uppnåtts beträffande arbetsgivarens principalansvar.

8.4.3.1. *Den direkta arbetsuppgiften och handlande i anknytning till denna*

En naturlig utgångspunkt är konstaterandet, att arbetsgivaren respektive redaren ansvarar för de skador, som uppkommer under utförandet av uppgifter som direkt ankommer på den underlydande att utföra, dvs. handlingar som företas inom ramen för en given arbetsuppgift. Irrelevant är härvid huruvida arbetsuppgiften utförs på en fast arbetsplats eller t. ex. i arbetstagarens hem.[120] I fråga om redaransvaret bör man dock beakta den begränsning som föranleds av rekvisitet "arbete i fartygets tjänst".[121] Vidare gäller principalansvaret skador som uppkommit vid utförandet av uppgifter, vilka har funktionellt samband med den direkta arbetsuppgiften eller ifrågavarande tjänsteåliggande.[122] På grund av sakens natur blir här fråga om en långtgående avvägning in casu, varvid arbetets art, sättet för dess utförande etc. får betydelse. Här tangerar man även tankegångar, vilka har sin motsvarighet i fullmaktslärans stadganden om den handlandes (befullmäktigades) behörighet och befogenhet.[123]

---

120 Se t. ex. *Nordenson m. fl.* s. 117. Se även rättspraxis beträffande olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1: HD 1956 II 19: En skogsarbetare, vars såg råkat i olag, hade avbrutit arbetet och i sin bostad på arbetsplatsen begynt reparera sågen, varvid han av sågbladet fått ett skärsår i handen. Skadan ansågs orsakad av olycksfall i arbetet. (§ 4 mom. 1 punkt 1). Se även HD 1955 II 35 och HD 1956 II 87.

121 Se framställningen ovan s. 223 f.

122 *Reg. prop.* 1973:187 s. 16 och *Kom.bet.* 1965:A 4 s. 32, *Saxén* s. 186 och *Arti* s. 97. Se även *SOU* 1964:31 s. 77 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 480, i vilka det funktionella sambandet mellan skadeorsakandet och arbetsuppgiften betonas. *Jørgensen* s. 130 använder beteckningen "rimelig forbindelse mellem den forvoldte skade og tjenesten", se även *Grönfors*, Företaget s. 43, *Øvergaard* s. 194, *Nygaard* s. 123, *Vinding Kruse* s. 239, *Nordenson m. fl.* s. 117 och *Norström* s. 63. Beträffande redaransvaret kan hänvisas till *Braekhus* s. 57, som anser att "hjelperens skadegjørende handling må ha stått i naturlig sammenheng med den stilling eller det arbeid hjelperen har". Se även följande rättsfall: NJA 1909 s. 81 (redaren ansvarig för skada uppkommen i samband med bogseringsåtgärd, som redarens befälhavare företagit utan tillstånd av det bogserade fartygets ägare), NJA 1939 s. 410 (redare ansvarig för styrmans försummelse i samband med varvsarbete), ND 1954 s. 189 (Agder lagmannsrett; rederiet ansvarigt för befälhavarens försummelser i samband med att besättningsmans tillhörigheter sänts denne), jfr ND 1963 s. 190 (Norges Høyesterett). Jfr dock även rättsfallen ND 1922 s. 333 (Oslo byrett; en ägare av en fritidsbåt, som hade överlämnat båten åt en annan person för försäljning, ansågs inte ansvarig för skada som uppstått i samband med att försäljaren med båten transporterat köparen, trots att ägaren gett direktiv om att båten inte fick flyttas eller utlämnas förrän den var betald) och NJA 1937 s. 201 (redaren ansågs inte ansvarig för befälhavarens försummelse i fråga om den skyldighet att redovisa innehållna hyresmedel som befälhavaren hade enligt sjömanshusförordningen). Se även *Braekhus* s. 55, som kritiserar de två sistnämnda avgörandena.

123 Se *Saxén* s. 186 jämte hänvisningar. Se även HD 1957 II 35: En åkerifirmas stafett hade av en kund fått i uppdrag att hämta pengar från en bank och härvid försnillat dem. Ersättningsyrkandet mot ägaren av firman förkastades, enär denne inte vetat om att stafetten skulle hämta pengar från banken. Ägaren ansågs inte heller ansvarig för dylik verksamhet som föll utanför åkerifirmans verksamhetsområde. Jfr dock HD 1950 II 419. Se från nordisk rättspraxis avgörandena NJA 1956 s. 656, UfR 1952 s. 1086 (Østre Landsret), Rt 1950 s. 864 (Norges Høyesterett) och Rt 1962 s. 89 (Norges Høyesterett). Beträffande redaransvaret se ovan i fotnot 122 nämnda rättsfall.

8.4.3.2. *Fritidsverksamhet och handlingar av privat natur*

Ju svagare anknytningen mellan den skadeorsakande handlingen och arbetsuppgifterna respektive tjänsteåliggandena är, desto mer problematisk är givetvis frågan om principalansvaret. Eftersom redaransvaret är ett driftsansvar anknutet till fartyget knyts intresset till handlande som äger rum på arbetstagarens/medhjälparens fritid och till verksamhet som, fastän den försiggår i samband med arbetsuppgifternas utförande, är av privat natur.

8.4.3.2.1. Arbetsgivarens principalansvar

Som huvudregel ansvarar arbetsgivaren inte för vad arbetstagaren gör på sin *fritid.*[124] Från dansk rättspraxis kan anföras:

> UfR 1964 s. 806 (Danmarks Højesteret): Under hotellvistelse hade en gäst överlämnat sina bilnycklar till hotellvaktmästaren för att denne skulle köra bilen till hotellets garage. Hotellvaktmästaren hade emellertid efter arbetstidens slut använt bilen för sitt privata ändamål med påföljd att han kolliderat med en annan bil så att båda bilarna skadats. Hotellgästens försäkringsbolag ersatte skadorna och krävde sedan av hotellet ersättning i regressväg. Emedan hotellvaktmästaren tillgripit hotellgästens bil olovligen och hotellet ej stått i avtalsförhållande till den andra bilens innehavare, frikändes hotellet från ansvar gentemot denne. Enligt DL 3—19—2 ansågs hotellet däremot ansvarigt för hotellgästens skador.[125]

Rättsfallet belyser även den inledningsvis nämnda divergensen i bedömningen i fråga om utom- och inomkontraktuella skador.[126]

> Från rättspraxis angående tolkningen av olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1:
>
> HD 1957 II 49: Olycksfallsersättning förvägrades en sjöman, som i främmande hamn hade gått i land för att sända ett brev och då han gått över gatan blivit överkörd av en bil.
>
> HD 1961 II 115: En skogsarbetare, som bodde i en bostad som arbetsgivaren tillhandahöll på arbetsplatsen, föll och skadade sig när han i mörkret gick till arbetsplatsens bastu. Olycksfallsersättning vägrades.[127]
>
> HD 1959 II 75: En kommunal barnmorska hade som arbetsfordon en motorcykel. Under färden från den verkstad där cykeln reparerats, hade hon för avsikt att göra ett hembesök, något som ingick i hennes åligganden. På vägen råkade hon ut för en olycka. Olycksfallet ansågs ej ha skett i arbetet eller under sådana av arbetet härflytande förhållanden att det varit att betrakta som olycksfall i arbetet.[128]
>
> HD 1971 II 18: En försäljare av kontorsmaskiner hade på sin fritid deltagit i ett prtillfälle, som hans arbetsgivare anordnat i en kunds sommarhem. På väg från bastun ut i vattnet hade han halkat och skadat sig. Olycksfallsersättning vägrades.[129]

---

[124] Se *Arti* s. 100. Se även från nordisk rätt *Hellner* s. 109, *Nordenson m. fl.* s. 118 och *Andersen* s. 228.

[125] Se även UfR 1969 s. 212 (Østre Landsret).

[126] Se även det nedan på s. 232 refererade rättsfallet Rt 1959 s. 849 (Norges Høyesterett) jämte hänvisningar.

[127] Se även HD 1958 II 87.

[128] Jfr dock HD 1961 II 158.

[129] Se även HD 1964 II 73.

Undantagsvis kan dock arbetsgivaren påföras ansvar. Detta under förutsättning att handlandet sker i arbetsgivarens intresse och att det har samband med tjänsten.[130] Som illustration kan följande rättsfall anföras:

NJA 1948 s. 262: En spårvagnsförare medföljde en spårvagn utan att vara i tjänstgöring. Han avvisade en berusad person, som försökte stiga på vagnen. Härvid försummade han att varna spårvagnens förare med påföljd att spårvagnen satte i gång för tidigt och den avvisade personen skadades. Sveriges HD ålade spårvägsbolaget principalansvar för bägge spårvagnsförarnas underlåtenhet att tillse att vagnen inte igångsattes så länge detta kunde medföra fara för allmänheten.

UfR 1958 s. 821 (Danmarks Højesteret): En springpojke anställd hos en köpman medtog, då han efter arbetstidens slut cyklade hem, på cykelns paketställning varor som hans mor hade beställt av köpmannen. På hemvägen kolliderade han med en annan cyklist som skadades. Köpmannen påfördes skadeståndsansvar med stöd av DL 3—19—2.

Från rättspraxis angående tolkningen av olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1:

HD 1967 II 34: En skogsarbetare, som bodde i en av arbetsgivaren på arbetsplatsen anordnad bostad och som i likhet med de övriga arbetstagarna nödgades tillreda sin mat av förnödenheter som han själv anskaffade, hade genom olycksfall skadats då han var på färd från bostaden till närmaste butik för att köpa födoämnen. Olycksfallsersättning utdömdes (§ 4 mom. 1 punkt 2).[131]

HD 1968 II 6: En arbetare, som bodde i en bostad som arbetsgivaren ställde till förfogande på arbetsplatsen, hade fallit från den övre sängen av en våningssäng. Olycksfallet ansågs ha inträffat under sådana av arbetet härflytande omständigheter att lagenlig ersättning utdömdes (§ 4 mom. 1 punkt 2).[132]

Närmare domskäl saknas dock i referaten.

Beträffande frågan om arbetsgivarens principalansvar för arbetstagarens fel och försummelser, vilka, även om de sker i samband med arbetet, är av *privat natur*, uppvisar nordisk rättspraxis brokighet. Inledningsvis kan följande norska avgöranden nämnas. Domarna är likväl inte längre representativa, men på grund av att de belyser den skedda rättsutvecklingen tas de till grund för den fortsatta framställningen.

Rt 1895 s. 760 (Kristiania byret): En tjänarinna, vilken utfört sent kvällsarbete, öppnade en vattenkran för att dricka. Vattentillförseln var dock avstängd och hon glömde att stänga kranen. När vattentillförseln igen kopplades på uppstod översvämning med påföljd att grannlägenheten skadades. Tjänarinnans arbetsgivare ansågs inte ansvarig enligt NL 3—21—2.

Rt 1898 s. 108 (Kristiania byret): En körkarl, som utförde en tjänstekörsla med en lemonadvagn, gjorde en privat "avstickare" och skadade därvid en fotgängare. Arbetsgivaren påfördes inte ansvar i enlighet med NL 3—21—2.

I dessa rättsfall ansåg domstolen, att det funktionella sambandet mellan den skadeorsakande handlingen och arbetet saknades. Domstolen synes ha uppdragit rätt så snäva gränser för rekvisitet "derudi".

Andersen betonar att man i sådana fall bör fästa större uppmärksamhet vid beräkne-

---

130 Se *Saxén* s. 187. Jfr för svensk rätts del *Hellner* s. 109.

131 Se även HD 1973 II 59. Jfr dock HD 1967 II 35.

132 Jfr dock HD 1965 II 61.

lighetssynpunkter,[133] dvs. skadans förutsebarhet i belysning av de skaderisker, vilka normalt anknyts till ifrågavarande arbete. Andersens ståndpunkt synes godtagbar. En onyanserad tolkningslinje i enlighet med nämnda norska avgöranden kan leda till ett alltför begränsat ansvar för arbetsgivaren. En stel och restriktiv inställning förenklar onekligen rättstillämpningen, men både den skadelidandes och arbetstagarens ställning fordrar en mera in casu-präglad avvägning. Beräknelighetssynpunkter poängteras även i skadeståndslagens förarbeten.

I *Kom.bet.* 1965:A 4 § 1 ingick en bestämmelse om ansvarsfrihet för arbetsgivaren, ifall arbetstagaren handlat på ett sätt som det med hänsyn till verksamheten eller arbetsuppgiftens art saknats skälig anledning att ta i beräkning. Trots att ett uttryckligt stadgande om detta utelämnats ur skadeståndslagens text står liknande tankegångar likväl att finna i regeringens proposition till skadeståndslag:

> "...kan det allmänt krävas, att skadan skall ha uppstått i samband med utförandet av arbete under arbetstid och att den som har utfört arbete inte i väsentlig grad har avvikit från vad man i allmänhet kan räkna med i arbete av ifrågavarande slag."[134]

Genom sagda bortlämnande synes man närmast ha eftersträvat större rörelsefrihet vid bedömningen utan att man samtidigt avstått från nämnda grundprincip.[135]

Omständigheter som vid beräknelighetsbedömningen bör beaktas, är arbetsförhållandets varaktighet, arbetets art, den faktiska kontrollen och övervakningen från arbetsgivarens sida, praxis inom branschen, gällande ansvarsförsäkringsvillkor etc. Då de finska och svenska skadeståndslagarna antogs uttalade man, att skada orsakad under arbetstagarens kaffepaus eller genom hans vårdslösa tobaksrökning under arbetet omfattas av arbetsgivarens principalansvar.[136]

Nyare norsk rättspraxis har i viss mån uppluckrat den ovannämnda stela tolkningslinjen. Se t. ex.:

> RG 1941 s. 601 (Oslo byrett): En kontorsdam anställd hos en ingenjör hade försummat att stänga en vattenkran med påföljd att vattenskador uppstått. Domstolen ålade arbetsgivaren principalansvar på grund av det funktionella sambandet mellan försummelsen och arbetet (= vattendrickning och tvättning av händerna bör också omfattas av tjänstebegreppet).
>
> Rt 1941 s. 826 (Eidsivating lagmannsrett): En man påkördes av en springpojke, som mot givna instruktioner använde sin egen cykel vid utförandet av sina arbetsuppgifter. Arbetsgivaren ålades ansvar enligt NL 3—21—2.

---

133 Se *Andersen* s. 204. Tankar i samma riktning framförs av *Saxén* s. 186 f., *Nordenson m. fl.* s. 117 ff., *Stang* s. 205, *Nygaard* s. 124 och *Øvergaard* s. 194.

134 *Reg. prop.* 1973:187 s. 16.

135 Se även *Routamo & Hoppu* s. 141. I den förutnämnda norska skadeståndslagen av den 13 juni 1969 stadgas, att arbetsgivaransvar inte inträder när skadan "skyldes at arbeidstakeren går utenfor det som er rimelig å regne med etter arten av virksomheten eller saksområdet og karakteren av arbeidet eller vervet" (§ 2—1.1). Poängteras må även, att man vid dessa beräknelighetsbedömningar bör eftersträva balans mellan vad som synes rimligt ur arbetsgivarens respektive den skadelidandes synvinkel. Se *Nygaard* s. 125.

136 Se *Reg. prop.* 1973:187 s. 16, *Saxén* s. 186, *Arti* s. 99, *SOU* 1964:31 s. 76, *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 480 och *Nordenson m. fl.* s. 117. Se dock beträffande olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 HD 1. 11. 1979 (Vak 77/50).

Rt 1959 s. 849 (Norges Høyesterett): Ägaren av en bilverkstad ansågs inte ansvarig enligt NL 3—21—2 för de skador (bl. a. två personers död) som en av hans anställda vållat genom ovarsam privat körning under arbetstid med en bil som inlämnats till verkstaden för reparation. Domstolen ansåg, att anknytningen mellan det skadeorsakande handlandet och arbetsuppgifterna saknades och att körningen därför inte skett i arbetet ("derudi"). Ur domsreferatet framgår, att Høyesterett fäste betydande vikt vid beräknelighetssynpunkter.[137] Såsom i UfR 1964 s. 806, ovan s. 229, ansågs bilverkstadens ägare dock ansvarig för skadorna på bilen.[138]

Också i dansk rättspraxis har man intagit en mera nyanserad tolkningslinje:

UfR 1967 s. 664 (SøHa): Under lossning av ett parti salpeter i säckar från ett fartyg i Köpenhamns frihamn hade brand uppstått ombord. Branden hade orsakats av att en lossningsarbetare ovarsamt släckt en cigarrett. Frihamnsbolaget påfördes principalansvar för lossningsarbetarens försummelse med stöd av DL 3—19—2.

UfR 1952 s. 648 (Østre Landsret): Ett varubud, som under utförandet av ett uppdrag hade avvikit från rutten för att besöka sin hustru, hade härvid förorsakat en trafikolycka. Budets arbetsgivare ansågs ansvarig för den uppkomna skadan. Domstolen motiverade sitt ställningstagande med att ett nära och naturligt samband mellan "avstickaren" och arbetsuppgiften förelegat.[139]

UfR 1930 s. 558 (Vestre Landsret): Under plogning av en landsväg kastade en av kommunen anlitad snöskottare snö på en bilist varvid bilens vindruta splittrades och förarens öga skadades. Kommunen påfördes ansvarighet för skadan enligt DL 3—19—2. Domstolen ansåg att tillräckligt samband mellan skadeorsakandet och arbetsuppgiften förelegat.[140] Ur motiven framgår vidare, att domstolen fäste vikt vid beräknelighetssynpunkter. Snöskottaren hade nämligen tidigare samma dag kastat snö efter bilisten.

Jfr dock

UfR 1952 s. 73 (Danmarks Højesteret): Ett boktryckeri ansågs inte ansvarigt för den skada en anställd förorsakat en chaufför i samband med lastning av en vagn. I en arbetspaus tog den anställde ett brottargrepp om en jämnårig lärling och som en följd av dennes

---

137 Dessa synpunkter betonas även av Norges Høyesterett i samband med avgörandet Rt 1950 s. 864. Se också RG 1950 s. 438 (Oslo byrett).

138 Se det som ovan s. 226 f. framförs om de avtalsrättsliga aspekterna. Se även UfR 1964 s. 197 (Østre Landsret), UfR 1958 s. 993 (Vestre Landsret) och det finska avgörandet HD 1949 II 132.

139 Se även UfR 1952 s. 1086 (Østre Landsret). Se dock i motsatt riktning UfR 1936 s. 620 (Østre Landsret). Se även för finsk rätts del *Kom.bet.* 1965:A 4 i vilket anförs s. 32, att arbetsgivaren bär ansvar om arbetstagarens arbete förutsätter, att denne förflyttar sig från en arbetsplats till en annan och skadan inträffar under denna färd, t. o. m. i det fall att arbetstagaren avvikit från den kortaste vägen. Däremot har man i nordisk rätt ansett, att arbetsgivaren normalt inte ansvarar för skada som arbetstagaren under sin resa till och från arbetsplatsen förorsakar. Se t. ex. *Arti* s. 100, *Saxén* s. 189, *Nordenson m. fl.* s. 118, *Vinding Kruse* s. 239 och *Jørgensen* s. 131. I *Reg. prop.* 1973:187 s. 16 anförs dock, att principalansvar i vissa fall kan inträda även för dessa skador. Jfr det ovan s. 230 refererade danska avgörandet UfR 1958 s. 821. Se även *Nordenson m. fl.* s. 118. Nämnas kan, att olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 i praxis tolkas så, att ersättningsplikten även omfattar arbetsresorna. Se t. ex. HD 1956 II 68, HD 1959 II 60, HD 1963 II 9, HD 1969 II 29, HD 1977 II 69 och HD 12. 1. 1979 (N:o 275/94 Vak. D. 1976). Jfr dock även HD 1959 II 74 och HD 1959 II 75.

140 Jfr UfR 1937 s. 158 (Østre Landsret).

frigörelse från greppet splittrades en glasruta. Splitter från glasrutan skadade chaufförens öga. Boktryckeriet befriades från ansvarighet enligt DL 3—19—2 med motiveringen att den funktionella anknytningen mellan handlingen och arbetet saknats.

Från rättspraxis angående tolkningen av olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1:

HD 1961 II 64: En arbetare i en fabrik hade under lunchpausen i fabrikens matsal blivit knuffad med påföljd att hon skadats av het välling. Olycksfallsersättning utdömdes (§ 4 mom. 1 punkt 2).[141]

HD 1958 II 115: En person, som deltagit i vägarbete anordnat av ett byväglag, hade försökt infånga en häst som löpte längs vägen. Då denna åtgärd inte inneburit utförande av arbete för väglagets räkning och olycksfallet ej heller inträffat under förhållanden, som härflutit av arbetet, eller vid försök att skydda eller rädda byväglagets egendom, förvägrades skadestånd.

HD 1978 II 121: En arbetstagare, som hade skadats vid lek på arbetsplatsen, vägrades olycksfallsersättning.

Ovan i korthet refererade nordiska domstolsavgöranden ger vid handen, att domstolarna omfattat ett nyanserat synsätt vid avgörandet av huruvida handlingar av privat natur företagna i samband med arbetet är att anse som begångna "i arbetet". Vid bedömningen av frågan om den för principalansvarets inträde erforderliga anknytningen mellan skadeorsakandet och arbetet får de tidigare nämnda beräknelighetssynpunkterna betydelse. Vad sedan gäller den rättspraxis som uppkommit beträffande tolkningen av olycksfallsförsäkringslagen § 4 mom. 1 kan konstateras, att HD i dessa — dock mycket heterogena — avgöranden synes ha fäst vikt vid liknande synpunkter. Genomgående saknas dock närmare domskäl i rättsfallsreferaten.

8.4.3.2.2. Redarens principalansvar

Vänder vi sedan blickarna mot de sjörättsliga förhållandena kan inledningsvis helt allmänt konstateras, att den omständigheten att fartygets folk under en ansenlig del av sin fritid vistas ombord med nödvändighet även sätter sin prägel på tolkningen av rekvisitet "i tjänsten". De faktiska och tidsmässiga gränserna mellan arbete och fritid suddas ut. Därigenom försvåras gränsdragningen mellan handlingar som företas i tjänsten och handlingar under fritid. Anknytningen till tjänsten fortbestår under folkets vistelse ombord. Denna faktiska vistelse ombord ingår som en delkomponent i det faromoment och den skaderisk fartyget representerar. Därför kan det bli nödvändigt att i sjöfartsförhållanden hänföra handlingar och försummelser under begreppet tjänstehandlingar, fastän de bedömda utanför fartygsdriften eventuellt inte skulle anses som sådana. Vidare torde man kunna säga, att folket ombord även under sin fritid är i tjänst i den meningen att de har en vittgående och i jämförelse med förhållandena i land förhöjd aktsamhetsplikt i fråga om fartyget och dess drift.[142] Vad innebär detta i praktiken? Hur skall man avgränsa "i tjänsten"-rekvisitet i samband med fartygsdrift?

---

141 Se även HD 1962 II 109 och HD 1968 I 5. Jfr dock HD 1963 II 8.

142 Se nordiska uttalanden i denna riktning av bl. a. *Braekhus* s. 56 f. och *Haxthow* s. 205.

När det gäller fritidsaktiviteter ombord[143] och sådana handlingar som visserligen företagits inom arbetsuppgiftens ram, men varit av privat natur, synes det mig riktigt att påföra redaren ett långtgående ansvar. Han bär som huvudregel principalansvar i dessa situationer. Undantag utgör handlingar, vilka helt faller utanför beräknelighetens ram,[144] handlingar som inte har något samband med den till fartygets drift normalt anknutna faran. Vad som faller under beteckningen beräkneliga handlingar bör i sista hand avgöras efter bedömning in casu, varvid sjöfartsförhållandena och praxis spelar en central roll.

Hur har tjänsterekvisitet som förutsättning för redaransvaret tolkats i nordisk rättspraxis? Följande rättsfall kan anföras:

> ND 1914 s. 159 (Kristiania sjøret): I samband med nyårsfirande avfyrade en styrman från kommandobryggan på ett fartyg en raket, som antände en lagerbyggnad i land. Rederiet befriades från ansvarighet för skadan enär domstolen ansåg, att avfyrningen av raketen inte varit någon tjänstehandling och att det funktionella sambandet mellan den skadeorsakande handlingen och tjänsten saknats.
>
> NJA 1938 s. 575: Efter tjänstgöring på ett fartyg avhämtades en lotslärling från fartyget av en lotsbåt. Kommandot ombord på lotsbåten fördes av en mästerlots. Denne hade med sig i båten ett laddat och osäkrat jaktgevär. Då lotslärlingen för att ordna sittplats åt sig i lotsbåten flyttade på geväret avgick ett skott och träffade honom i benet. Domstolen ansåg att något fel i tjänsten inte hade begåtts av befälet på lotsbåten samt förkastade lotslärlingens skadeståndsanspråk mot kronan.
>
> ND 1973 s. 343 (Norges Høyesterett): Befälhavaren ombord på en staten tillhörig kanonbåt bedrev fågeljakt med hagelgevär från kommandobryggan. I samband med detta skadade han en ombordvarande holländsk medborgare i benet. Staten motsatte sig den skadelidandes ersättningsyrkande med den motiveringen, att befälhavarens handlande gått utanför dennes tjänsteåligganden och att staten därför inte kunde åläggas redaransvar. Høyesterett ansåg dock, att befälhavarens tjänsteåligganden omfattade plikten att sörja för de ombordvarandes säkerhet. På grund härav ålades staten redaransvar.
>
> ND 1973 s. 334 (Norges Høyesterett): En liten fritidsbåt med utombordsmotor körde i full fart på en roddbåt. Ägaren av roddbåten, som vid olyckstillfället satt i båten och fiskade, kastades i sjön och dog senare på grund av de erhållna skadorna. Ägaren av fritidsbåten, som inte var med på färden, ålades redaransvar; hans son, som förde båten, ansågs vid olyckstillfället ha uppträtt "i skipets tjeneste" (sjøfartsloven § 233). Ur domsreferatet framgår, att Høyesterett inte fäste vikt vid frågan om sonen utförde arbets- eller tjänsteåligganden. Utslagsgivande var endast båtens framförande och den omständigheten att föraren var ansvarig för navigeringen (s. 340).[145]

Mot bakgrund av det inledningsvis framförda ger dessa avgöranden anledning till följande kommentarer. Man kan enligt min uppfattning för det första fråga sig om inte domstolen i avgörandet ND 1914 s. 159 gjorde en alltför snäv inramning av

---

143 Beträffande fel eller försummelser av besättningen under deras ledighet i land gäller de tidigare s. 229 f. nämnda principerna. Se även *Grundtvig* s. 48, *Lassen m. fl.* s. 208 och fotnot 156 nedan.

144 Se *Grundtvig* s. 48, *Braekhus* s. 57 och *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 469. Se det som ovan s. 231 framförs om beräknelighetssynpunkterna.

145 Se även *Bull & Krokeide*, TfR 1975 s. 463.

tjänsterekvisitet. Det torde nämligen inte ha varit helt ovanligt bland sjöfolk att på nyårsnatten avfyra raketer från fartyget. I det föreliggande fallet tillhörde raketerna dessutom fartyget. Enär en sådan handling synes ha legat inom beräknelighetens ram (särskilt beträffande denna omständighet är rättsfallsreferatet bristfälligt), kunde man ha påfört redaren ansvar trots det något svaga funktionella sambandet mellan handling och tjänst. Kritik kan även anföras mot domstolens ställningstagande i rättsfallet NJA 1938 s. 575. Man kan visserligen anse, att medtagandet av ett laddat jaktgevär är ovanligt och något som redaren saknat skälig anledning att ta i beräkningen. Men å andra sidan har befälhavaren en långtgående tjänsteplikt att sörja för passagerarnas säkerhet.[146] Detta illustreras av rättsfallet ND 1973 s. 343. Vad slutligen beträffar avgörandet ND 1973 s. 334 tänjer man enligt min uppfattning innebörden av tjänsterekvisitet utöver gränserna för motsvarande begrepps innebörd i "landförhållanden" om man anser, att fritidsbåtens förare under färden med båten utförde arbets- eller tjänsteåligganden.[147]

Begreppet "i tjänsten" är ytterst svårdefinierbart. Jag har ovan endast strävat till att med beaktande av nämnda konkreta fall framhäva några enligt min uppfattning beaktansvärda omständigheter. Vid bedömningen av andra situationer, t. ex. frågan om principalansvaret vid otillåtna deviationer (avvikelse från färdvägen)[148] och besättningens oberättigade inblandning i annan besättningsmans göromål[149] bör såvitt möjligt samma faktorer beaktas.

Såtillvida har rekvisitet "i tjänsten" mindre praktisk betydelse, att man då ett fartyg förorsakar skada får utgå från att felet eller försummelsen begåtts "i tjänsten". Det är sedan redarens sak att visa motsatsen.[150]

---

146 Detta poängteras även av rådman Edman i Stockholms rådhusrätt, NJA 1938 s. 577.

147 Jfr de norska rättsfallen Rt 1935 s. 257 (Norges Høiesterett) och Rt 1940 s. 210 (Norges Høyesterett).

148 I samband med otillåten deviation kvarstår det faromoment som fartygets drift representerar. Likväl torde man inte kunna helt kategoriskt, som *Møller* s. 147 fotnot 8 synes mena, anse att redaren alltid bär principalansvar. Man bör också i dessa fall beakta den ovan företagna inramningen av tjänstebegreppet.

149 Denna fråga har gett upphov till meningsskiljaktigheter bland de författare, vilka uttalat sig i saken. *Klaestad* s. 116, jfr *Øvergaard* s. 195, synes vilja — med visst förbehåll för besättningens tjänste- och aktsamhetsplikt — befria redaren från ansvar, medan *Møller* s. 148 hävdar motsatsen, trots att också han betonar nämnda tjänsteplikt. De facto synes alltså dessa ställningstaganden inte ligga så långt från varandra. *Knoph* s. 122 fotnot 1 intar en mellanställning samt betonar vikten av en avvägning in casu. *Braekhus* s. 57 fotnot 113 har även i förbigående berört denna fråga samt uttalar: "Rederen bør hefte, medmindre kompetanseoverskridelsen er av helt ekstraordinaer art." Se även *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 178. Andra moment som vid lösningen av denna fråga får betydelse är bl. a. den inblandades förutsättningar och möjligheter att utföra uppgiften, (den speciella) uppgiftens betydelse i riskhänseende, en eventuell nödsituation etc.

150 Se *NJA II* 1891 s. 21.

8.4.3.3. *Det subjektiva ansvarsrekvisitet*

8.4.3.3.1. Arbetsgivarens principalansvar

Angående det subjektiva rekvisitet för arbetsgivarens principalansvar kan konstateras, att graden av culpa hos arbetstagaren vanligen är irrelevant. Beträffande frågan om arbetsgivarens ansvar för arbetstagarens uppsåtliga skadeorsakande råder det brist både på ställningstaganden i doktrinen och på rättsfall.

I finsk rätt har Saxén mest ingående behandlat denna fråga. Han anför, att anknytningen mellan uppsåtligen tillfogad skada och arbetet ofta är så lös att det vore obilligt att påföra arbetsgivaren ansvar. Saxén gör dock följande reservation: "I vissa fall har arbetstagarens syfte dock så uppenbart varit att främja arbetsgivarens intressen och att bereda denne nytta, att ett ansvar för arbetsgivaren är rätt givet."[151]

Lagens förarbeten ger uttryck för en försiktig inställning. En uppsåtligen orsakad skada kan omfattas av principalansvaret, ifall risken för sådan skada varit typisk för ifrågavarande verksamhet (jfr de tidigare nämnda beräknelighetssynpunkterna).[152] Dessa knapphändiga ställningstaganden synes ge vid handen, att arbetsgivarens ansvar för arbetstagarens uppsåtliga skadeorsakande närmast vore en undantagsföreteelse. Kravet på anknytning mellan skadeorsakandet och arbetsuppgiften utesluter i de flesta fall ett principalansvar.

> I detta sammanhang kan nämnas, att man i Norge, som ju har gamla traditioner beträffande arbetsgivarens allmänna principalansvar, synes i viss utsträckning påföra arbetsgivaren ansvar för uppsåtligt orsakad skada. Avgränsningen sker även i dessa fall enligt kravet på funktionell anknytning mellan skadeorsakandet och arbetet samt de tidigare nämnda beräknelighetssynpunkterna.[153] I dansk rätt torde man förhålla sig något återhållsammare till att påföra arbetsgivaren ansvar för uppsåtligt skadeorsakande av arbetstagaren.[154]

8.4.3.3.2. Redarens principalansvar

Man har i nordisk doktrin anfört, att uppsåtligheten inte i och för sig utgör något hinder för att påföra redaren principalansvar för sina medhjälpares skadevållande.[155]

---

151 Se *Saxén* s. 188 och av honom nämnda rättsfall. Liknande ståndpunkter har intagits av *Kivivuori*, Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15 s. 58 och *Arti* s. 98. Se även för svensk rätts del *Nordenson m. fl.* s. 118 f. och *Norström* s. 64.

152 *Lagber. publ.* 1970:3 s. 21 och *Reg. prop.* 1973:187 s. 16. Se även för svensk rätts del *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 482.

153 Se *Andersen* s. 205, *Stang* s. 205 och *Øvergaard* s. 194. Se även lov om skadeserstatning i visse forhold § 2—1.

154 Se från dansk rätt t. ex. *Trolle* s. 245 ff., *Jørgensen* s. 132 och *Gomard*, Juristen 1960 s. 553 ff.

155 Se t. ex. *Knoph* s. 121, *Klaestad* s. 117, *Braekhus* s. 57, *Stang* s. 205 fotnot 27, *Platou* s. 126, *Lassen m. fl.* s. 215, *Øvergaard* s. 194 ff. och *Møller* s. 148. Av dessa författare hänvisar de flesta till den omständigheten att norska sjøfartsloven § 8, som tidigare påförde redaren ansvar för skada som förorsakats av befälhavaren eller besättningen "ved svik, forsømmelse eller uaktsomhet i tjenesten", medelst lagändring av den 31 maj 1929 erhållit ordalydelsen "ved feil eller forsømmelse i tjenesten". Genom denna lagändring bragtes lagrummet i överensstämmelse med

Enligt min uppfattning är likväl en försiktig inställning till frågan befogad. Såsom fallet var i fråga om arbetsgivarens principalansvar bör redaransvar inträda närmast i undantagsfall. Även i dessa situationer kommer som avgränsningskriterier i fråga det tidigare nämnda kravet på anknytning mellan skadeorsakandet och arbetsuppgiften samt beräknelighetssynpunkterna (vilka kriterier i enlighet med det ovan anförda färgas av sjöfartsförhållandena).[156]

8.4.3.4. *Konklusioner*

På basen av ovan genomgångna— dock mycket knapphändiga — praxis synes det mig som om man i nyare nordisk rättspraxis tolkat sjölagens tjänstebegrepp något vidsträcktare än motsvarande rekvisit beträffande arbetsgivarens principalansvar. Jag åsyftar rättsfallen ND 1973 s. 334 och ND 1973 s. 343. Vidare förefaller uttalanden i doktrinen peka på, att man velat påföra redaren ett något strängare ansvar för besättningens uppsåtliga skadevållande än vad som gäller för arbetsgivaren i allmänhet. Betydelsen av sistnämnda divergens för de i framställningen behandlade frågeställningarna minskas dock av den omständigheten, att stadgandet om jämkning av arbetstagares och med denne jämställd självständig medhjälpares skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen kap. 4 § 1 mom. 1 och kanaliseringsregeln i skadeståndslagen kap. 6 § 2 inte gäller uppsåtligt skadevållande.

Som tidigare anfördes synes besättningens faktiska ombordvistelse under arbetet och även under fritiden nödvändiggöra en anpassning av begreppet "i tjänsten" till sjöfartens speciella förhållanden och som samtidigt innebär en viss utvidgning av begreppets innebörd och omfattning i jämförelse med motsvarande rekvisit i "landförhållanden". Det vore likväl ändamålsenligt och motiverat, att skadeståndslagens "i arbetet" i sjöfartsförhållanden så vitt möjligt tolkas överensstämmande med sjölagens "i tjänsten"[157] för att eventuella avgränsningsproblem vid tillämpningen av skade-

---

svensk och dansk lags formulering, men man ville inte åstadkomma någon saklig ändring. Beträffande svensk rätt se *Grönfors*, Trafikskadeansvaret s. 176 och *Schmidt* s. 36. Se även från nordisk rättspraxis ND 1955 s. 1 (Norges Høyesterett) och ND 1958 s. 225 (Sveriges HD), jfr ND 1948 s. 366 (Danmarks Højesteret), vilka rättsfall dock gäller kontraktssituationer, dvs. stöld från lasten.

156 I 1887 års svenska *Motiv till Förslag till Sjölag* s. 16 uttalas: "Endast för fel eller försummelse i tjensten är redaren ansvarig, och således t. ex. icke för den skada, som en matros under den tid, han är i land, vid ett slagsmål tillfogar annan. Deremot är det likgiltigt, om den handling, som orsakat skadan, är enligt allmän lag eller sjölag straffbar eller icke, likasom ock huru vida skadan träffat person eller egendom." Se även 1890 års norska *Udkast til Sølov.* Norske Motiver s. 28.

157 Att respektive rekvisit för principalansvarets inträde bör tolkas överensstämmande har även betonats i doktrinen. Se *Knoph* s. 121 och även *Bredholt & Philip* s. 350, vilka anför: "Ansvar efter § 233 pådrages for handlinger udført i tjenesten. Dette må forstås på samme måde som afgraensningen i DL 3—19—2 af handlinger omfattet af denne bestemmelse 'derudi'." Nämnas kan i detta sammanhang, att den svenska skadeståndslagen i kap. 3 § 1 uppställer som förutsättning för arbetsgivarens principalansvar att skadan har vållats "i tjänsten", dvs. samma rekvisit som ingår i svenska sjölagen § 233. *Hellner* s. 109 synes tolka rekvisiten överensstämmande.

ståndslagen skall undvikas. Även socialt sett är detta viktigt. Skadeståndslagen har betydligt förbättrat skadevållarens ställning genom införandet av regler om ansvarskanalisering, ökade möjligheter till ansvarsnedsättning och -jämkning etc. Min uppfattning är, att man vid tolkningen av begreppet "i arbetet" i skadeståndslagen inte bör inta en alltför kategorisk och onyanserad tolkningslinje, utan tolkningen bör i möjligaste mån anpassas till de särskilda omständigheter och förhållanden som omger ifrågavarande arbete.

DEL IV

§ 9 Rättspolitisk granskning av globalbegränsningsinstitutet

9.1. INLEDANDE KOMMENTARER

Såsom tidigare framgått, har under tidernas lopp framförts olika motiveringar och skäl för globalbegränsningsinstitutet. Vidare har anförts, att redarens rätt till begränsning av skadeståndsansvaret i dag främst motiveras med försäkringsmässiga synpunkter.[1] I föreliggande avsnitt upptas den moderna argumentationen till kritisk granskning och värdering.

Frågan om globalbegränsningens berättigande har förhållandevis sparsamt blivit föremål för ingående och kritisk bedömning i rättslitteraturen. Likaså är uttalandena i rättspraxis fåtaliga. Vissa kritiska ställningstaganden står dock att finna.

> Kritiska uttalanden mot globalbegränsningsinstitutet har på senare tid gjorts främst i amerikansk rätt. Med hänsyn till den oskälighet det amerikanska ansvarsbegränsningssystemet i givna situationer kan innebära för de skadelidande, är det inte överraskande att stark kritik framförts just från detta håll. Vidare har missnöje väckts bl. a. av bristen på logisk anknytning mellan begränsningskriteriet och den eventuella skadans omfattning samt i viss mån mellan detta kriterium och redarens ekonomiska möjlighet att gottgöra skadan. Även i övrigt har man i amerikansk rättslitteratur ifrågasatt det berättigade i rederiets skadeståndsrättsliga särställning i förhållande till övrig företagsverksamhet.[2]
>
> Även i amerikansk rättspraxis har kritiska ställningstaganden framförts: "What shocks the mind is that whereas full compensation can be had in the case of employees of such a railroad company killed or injured on shore, often only a partial compensation or none at all can be had in the case of employees killed or injured on a vessel of the railroad company" (*The Passaic*, 204 F. 266 (1913) s. 267), "It is the personal opinion of this member

---

[1] Se framställningen ovan s. 55 ff.

[2] Se beträffande kritiska uttalanden i amerikansk rättslitteratur t. ex. *Gilmore & Black* s. 822 f., *Symmers* s. 6 ff., *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 388 ff., 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 112 ff., *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 537 ff., *Armstrong*, 26 JAG Journal (1971) s. 222, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 647 ff., *Springer*, 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 38 ff., 68 *Yale L.J.* 1959 s. 1682 ff. och 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 636 ff.

of the Court that the doctrine of limitation of liability is an anachronism in this present day and age" (*Ernest Pettus v. Jones & Laughlin Steel Corporation*, 1972 AMC 170 s. 174).[3] Det har på senare tid även förekommit en tendens hos de amerikanska domstolarna att tolka ansvarsbegränsningsreglerna restriktivt: "... ambiguous language in statutory provisions relating to limitation of liability should be resolved in favor of interpretations increasing the instances where full recoveries from the limiting vessel are possible" (*Dodge—Michael*, 1961 AMC 233 s. 238).[4] Slutligen bör i detta sammanhang nämnas, att de amerikanska domstolarna även utnyttjat den i amerikansk rätt ingående "privity or knowledge"-doktrinen för att genombryta ansvarsbegränsningsrätten.[5]

Viss kritik mot globalbegränsningen kan även skönjas i engelsk rätt. Viscount Palmerston anförde redan i samband med debatten om 1862 års engelska lagändring bl. a. följande: "The true principle which ought to be applied to damage done by steam vessels or any other instrument conducted by man, must be the value of damage done, not the quality or the value of the instrument causing it."[6] Restriktiva ställningstaganden står också att finna i engelsk rättspraxis: "Now that Act of Parliament is sufficiently tyrannical as it is..." (*The Ettrick*, (1881) 6 P.D. 127 s. 136), "Their effect, however, is to take away or abridge the right of recovering damages, enjoyed by the subjects of this country at the common law; and there is nothing to require a construction more favorable to the ship-owner, than the plain meaning of the words imports" (*Gale v. Laurie*, (1826) 5 B. & C. 156, 164).[7]

Trots denna kritik får man det intrycket, att globalbegränsningsinstitutet ofta uppfattas som en på historiska grunder vilande realitet. Denna inställning har lett till ett okritiskt godtagande av principen som en självklarhet. Inte ens vid den senaste diplomatiska konferensen i ärendet i London år 1976 ifrågasatte man globalbegränsningens berättigande. Det centrala i revisionsarbetet var där ansvarsbegränsningsreglernas utformning och deras anpassning till de ekonomiska och praktiska behoven.

I metodiskt hänseende blir det fråga om en rättspolitisk ändamåls- och intresseavvägning. Genom en avvägning av de intressen som berörs och de omständigheter som verkar på saken försöker man bedöma globalbegränsningsinstitutets berättigande. Härvid bör beaktas, att olika omständigheter och synpunkter ofta tillsammans kan tala för en given lösning, fastän de bedömda var för sig inte förefaller godtagbara. En fara som dessutom bör uppmärksammas vid ändamåls- och intresseavvägningar av denna typ är risken för generaliseringar. Frågan om globalbegränsningens vara eller inte vara är nämligen ett komplicerat och mångskiftande problemkomplex, vid vars bedömning faktorer av mycket olika art spelar in. Man kan t.ex. fråga sig, i vilken mån ansvarsreglerna bör beaktas vid bedömningen samt vilka resultat ett särskiljande av de olika skadesituationerna ger i den rättspolitiska argumentationen.

Förrän den moderna argumentationen upptas till kritisk analys är det skäl att något redogöra för utförda undersökningar angående ansvarsbegränsningsreglernas ekono-

---

[3] Jfr även *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954).

[4] Jfr även t. ex. *The Linseed King*, 1932 AMC 503, *Nip, Tuck, Magic City* (*Dredge*), 1959 AMC 1110, *The Torrey Canyon*, 1968 AMC 1711 och *The Tug Itco III*, 1965 AMC 818.

[5] Se ovan s. 56 fotnot 27.

[6] Citatet är återgivet i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 640.

[7] Jfr *Chapman v. The Royal Netherlands Steam Navigation Company*, (1879) 4 P.D. 157 och *The Andalusian*, (1878) 3 P.D. 182.

miska och praktiska betydelse för rederinäringen och de skadesituationer till vilka denna betydelse koncentreras. Härigenom erhålles för den fortsatta framställningen nödvändig information om frågans praktiska betydelse och omfattning.

9.2. UNDERSÖKNINGAR ANGÅENDE GLOBALBEGRÄNSNINGENS EKONOMISKA OCH PRAKTISKA BETYDELSE FÖR REDARNA

9.2.1. GRENANDERS UNDERSÖKNING

Frågan om ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska och praktiska betydelse för redarna har i Norden undersökts av Grenander.[8] Denne tog de svenska rederierna till utgångspunkt och försökte utreda, vilken betydelse begränsningsreglerna haft för den svenska sjöfartsnäringen. Undersökningen omfattade tidsperioden 1939—50, under vilken tid den svenska lagstiftningen i ärendet byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention.[9] På grund av undersökningen kan följande iakttagelser göras:

Reglerna angående redaransvarets begränsning tillämpades i fråga om svenska fartyg inalles 22 gånger. I 14 fall av dessa tillämpades svenska ansvarsbegränsningsbestämmelser och i åtta fall utländska regler. Detta visar, att begränsat redaransvar i praktiken är en sällsynthet.[10]

Undersökningen visar vidare, att begränsningsreglerna nästan uteslutande tillämpats i kollisionstillfällen. I 19 fall var det fråga om fartygskollision, i ett fall hade en bogserbåt kolliderat med en bro, alltså en landbaserad anläggning, och i ett fall hade likaså en bogserbåt sammanstött med en läktare. I ett fall var det fråga om lastskador.

I de fall, där man tillämpade svenska ansvarsbegränsningsbestämmelser (beträffande de utländska begränsningsreglerna framgick inte fartygens storlek av utredningen), var fartygen överlag små (det största fartyget hade en dräktighet av 1.960 ton).

Av utredningen framgår vidare, att i begränsningsfallen nästan uteslutande tillämpades svenska sjölagen § 254 mom. 1 punkterna 1 och 2 (person- och egendomsskada som hänför sig till handhavandet av fartyget och dess drift). Endast i ett fall tillämpades ett annat lagrum, nämligen § 254 mom. 1 punkt 5 (kostnader för avlägsnande av vrak), men även i detta fall var den ekonomiska betydelsen ringa. Av detta kan man dra den slutsatsen, att ansvarsbegränsningsreglernas praktiska betydelse i huvudsak torde inskränka sig till nämnda person- och egendomsskadefall.

Slutligen visar undersökningsresultaten, att den ekonomiska nytta som sjö-

---

8 Se närmare *Grenander* s. 20 ff.

9 Materialet insamlades genom förfrågningar hos rederierna, sjöförsäkringsgivarna, myndigheterna etc.

10 Se även *Pineus*, AfS I s. 78, som anför, att under åren 1942—51 handhade den svenska dispaschören endast sju begränsningsfall (fem i Göteborg och två i Stockholm).

fartsnäringen genom tillämpningen av reglerna om begränsning av redaransvaret erhållit varit försvinnande liten i jämförelse t. ex. med handelsflottans samtida fraktintäkter. Sjöfartsnäringen gjorde genom att ansvarsbegränsningsreglerna tillämpades en direkt årsinbesparing om ca 200.000 SKr (genom begränsningsreglerna inbesparades totalt ca 9.5 milj. SKr under åren 1939—50, men av detta belopp hänförde sig endast 2.4 milj. SKr till andra intressenter än redarna, resten av beloppet utgjorde ansvarsbegränsningar redarna emellan). Samtidigt var fraktintäkterna i medeltal 700 milj. SKr per år. I jämförelse med detta sistnämnda belopp var besparingen genom att begränsningsreglerna tillämpades således obetydlig. Härav kan den slutsatsen dras, att ansvarsbegränsningsreglernas direkta ekonomiska betydelse för sjöfartsnäringen som helhet betraktad var ytterst liten. Den reservationen måste dock göras, att frågan om begränsningsreglernas ekonomiska betydelse behandlades i Grenanders undersökning helhetsdominerat, vilket betyder, att han inte särskilt beaktade vilken ekonomisk betydelse dessa regler haft för den enskilde redaren. Undersökningen tog m. a. o. inte direkt ställning till frågan vilka kostnadsbesparingar ansvarsbegränsningsreglerna fört med sig för den enskilde redaren t.ex. vad beträffar försäkringsskyddet.

Trots att Grenander utförde sin undersökning med utgångspunkt i den lagstiftning som byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention, torde dock resultaten bevara sin riktgivande och upplysande giltighet även beträffande den nya lagstiftning som föranleddes av 1957 års begränsningskonvention. Detta är fallet emedan den på 1957 års konvention grundade lagstiftningen inte inneburit några större sakliga ändringar beträffande begränsningsfältet, dvs. de begränsningsbara fordringarna. Endast ansvarsbeloppen har höjts, vilket motverkas av den inträffade inflationen. Sedermera har ansvarsbeloppens reella värde minskat.[11]

I samband med en undersökning rörande redaransvaret jag tidigare gjort[11a] har jag försökt utreda vilken praktisk och ekonomisk betydelse reglerna om globalbegränsningen har haft för den finländska rederinäringen. Min undersökning omfattade tidsperioden 1950—72 och gällde redarens utomkontraktuella skadeståndsansvar. Svar på utskickade förfrågningar gavs av rederier representerande ca 79 % av det finska bruttotonnaget (vid tiden för förfrågningen, dvs. år 1973) och av kaskoförsäkringsgivare, vilka försäkrat ca 96,2 % av den finska handelsflottan. Som resultat av denna begränsade utredning kunde jag fastslå, att de finländska redare som omfattades av undersökningen hade begränsat sitt utomkontraktuella skadeståndsansvar i tre fall. Två av dessa gällde fordringar redarna emellan (sammanstötningsfall), medan det tredje fallet gällde skadeståndsanspråk från utanför rederinäringen stående intressen (oljeföroreningsskada). Den inbesparingen rederinäringen gjorde i sistnämnda fall var likväl obetydlig. Nämnas kan, att det finska dispaschörkontoret under tidsperioden 1950—72 inte handhaft ett enda fall som skulle ha gällt begränsning av utomkontraktuellt skadeståndsansvar.

Dessa undersökningsresultat ligger alltså i linje med de slutledningar, som kan göras av Grenanders siffror. Begränsat redaransvar har i praktiken varit en sällsynthet och de för rederinäringen som helhet inbesparade beloppen har varit obetydliga. Riktigheten av dessa

---

11 Jfr framställningen ovan s. 61.

11a Se *Wetterstein* s. 196 ff.

uppgifter i fråga om den finländska rederinäringen har även bekräftats genom förfrågningar hos de ledande P & I-försäkringsgivarna.[12]

Man bör likväl uppmärksamma, att det redovisade materialet på grund av sakens natur utgör en relativt osäker statistisk grund för mera långtgående och allmängiltiga slutledningar. En inträffad katastrof med omfattande skador som följd skulle i betydande grad förändra siffrorna. Vidare bör ännu uppmärksammas den inverkan som de frakträttsliga ansvarsbegränsningsreglerna har i detta sammanhang. Ifall dessa regler blir tillämpliga minskar samtidigt globalbegränsningsreglernas praktiska betydelse. Grenander synes inte i sin undersökning närmare ha utrett denna fråga.

9.2.2. ASSURANCEFORENINGEN SKULDS UNDERSÖKNING

I samband med reformarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention har den norska P & I-försäkringsgivaren Assuranceforeningen Skuld gjort statistiska beräkningar baserade på sitt eget material om betydelsen av ansvarsgränser utformade enligt 1957 års konvention.[13] Undersökningen omfattade över 100.000 yrkanden framställda under tidsperioden 1964—73 mot Assuranceforeningen, d. ä. alla till föreningens Oslokontor inkomna skadefall.[14]

Bland de inkomna yrkandena fanns endast 61 fall, vid vilka ansvarsbegränsningen hade inverkan på slutuppgörelsen. I 53 fall var det fråga om små fartyg, dvs. fartyg under 1500 bruttoregisterton, resten gällde större fartyg. Den totala inbesparingen i dessa fall, beräknad i enlighet med 1957 års ansvarsbegränsningsregler, uppgick till 32.373.000 NKr (genomsnittsligt drygt 3 milj. NKr per år), vilken summa dels motsvarade 41½ % av de totala yrkandena i dessa fall, dels — vilket är intressantare — utgjorde 5½ % av den totala premiekostnaden för alla fartyg i undersökningen. Fördelar man ännu ovannämnda siffror i enlighet med fartygens storlek erhålles följande resultat:

Beträffande mindre fartyg (under 1.500 bruttoregisterton) utgjorde det inbesparade beloppet 18.502.000 NKr, vilket motsvarade 104 % av framställda yrkanden och 15½ % av de totala försäkringspremierna beträffande de mindre fartygen.

I fråga om större fartyg (över 1.500 bruttoregisterton) utgjorde det inbesparade beloppet

---

[12] Se även *Pineus*, Assuradören s. 29 varav framgår, att endast tre fall angående begränsat redaransvar har efter 1964 års svenska sjölagsändring hänskjutits till dispaschörens avgörande. Spridda uttalanden ger antydan om att globalbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens varit liknande även i utomnordiska jurisdiktioner. Beträffande den amerikanska rätten anför t. ex. *Symmers* s. 22, att av de 340 sjörättsmål som åren 1940—49 handhades av högsta domstolen i USA gällde endast sex begränsning av redaransvaret. Under 1954 års Brightonkonferens uttalade engelsmannen C. D. Raynor, *CMI*, Brighton Conference 1954, Draft verbatim reports VL/1215/BET/31—35, att under åren 1925—52 anhängiggjordes i England 140 ansvarsbegränsningsmål och de sammanlagda begränsningsbeloppen uppgick till £ 2 ¾ milj.

[13] Vid tiden för undersökningen var ca 10 % av världens privatägda handelsflotta försäkrad i Assuranceforeningen. Fartygsbeståndet omfattade år 1948 2.000 fartyg och år 1973 5.000 fartyg. Uppgifterna är ur *IMCO* Doc. LEG XXVII/2/1/Add. 1, 4 June 1975 s. 1.

[14] De angivna siffrorna ingår i *IMCO* Doc. LEG XXVII/2/1, 15 May 1975.

13.871.000 NKr, vilket motsvarade 12 % av de framställda yrkandena och 3 % av de totala försäkringspremierna beträffande de större fartygen.

Slutligen är det intressant att notera, att man (inofficiellt) uppskattade de totala ansvarskostnaderna (P & I-premier och franchisekostnader) för linjefartyg till ca 2 % av bruttofraktintäkten. Motsvarande kostnader för bulkfartyg var något lägre.

De iakttagelser som kan göras på basen av Assuranceforeningen Skulds siffror[15] ligger i linje med Grenanders undersökningsresultat:

Ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens i relation till totalantalet framställda skadeståndsanspråk var ytterst liten. Tillämpningen blev aktuell huvudsakligen i samband med mindre fartyg (under 1.500 bruttoregisterton).

Ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska verkningar (= inbesparingen i förhållande till de framställda skadeståndsyrkandenas storlek) koncentrerades till de mindre fartygen (under 1.500 bruttoregisterton).

De genom ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning uppnådda inbesparingarna var blygsamma jämförda med de totala premiekostnaderna.

Såsom ännu obetydligare framstår inbesparingarna om man jämför dem med bruttofraktintäkterna. Emedan de totala ansvarskostnaderna för t.ex. linjefartyg uppskattades till ca 2 % av fraktintäkterna och enär vidare de inbesparade beloppen endast utgjorde en bråkdel av dessa kostnader, framträder ansvarsbegränsningsreglernas minimala ekonomiska verkningar klart.

De norska siffrorna utvisar vidare, att frågan om försäkringspremiernas storlek har större betydelse för de mindre fartygen än för de större (över 1.500 bruttoregisterton). För den senare kategorin utgör frågan om försäkringsmarknadens kapacitet en viktigare faktor i diskussionen om globalbegränsning av redarens skadeståndsansvar.

Ovan refererade norska siffror ger anledning till ett par kommentarer. Utgående från ett helhetsdominerat synsätt förefaller ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska betydelse vara minimal. Men det framgår dock, att reglerna i det enskilda fallet kan få betydande verkningar för den enskilde redaren och hans ansvarsförsäkringsgivare.

I anknytning till detta är det intressant att notera, att en av CMI i augusti år 1974 tillsatt ad hoc-arbetsgrupp har i samband med en undersökning av försäkringsmarknadens kapacitet även framlagt uppgifter angående ansvarsbegränsningsreglernas betydelse under senare år. En av klubbarna i London Group[16] har avgivit upplysningar baserade på en volym av "entries" (direkt- och återförsäkring) omfattande drygt 25 % av världstonnaget.

Under fem års perioden februari 1969—februari 1974 var totalantalet försäkringsfall,

---

15 Assuranceforeningen Skuld har sedermera kompletterat dessa siffror så, att man tagit med alla fall sedan år 1948. Med tidsperioden 1948—73 som utgångspunkt har Assuranceforeningen genomgått 250.000 fall. Härvid har man kommit fram till följande siffror: I 79 fall hade ansvarsbeloppen enligt 1957 års globalbegränsningskonvention betydelse. Den totala inbesparingen utgjorde 72.581.000 NKr (genomsnittsligt närmare 3 m. NKr per år), vilken summa motsvarade 58 % av de totala uppgörelserna (124.241.272 NKr) i dessa fall. Se närmare om de kompletterande uppgifterna *IMCO* Doc. LEG XXVII/2/1/Add. 1, 4 June 1975 s. 1 ff.

16 Se framställningen ovan s. 59.

vilka gällde poolen, 123. Bland dessa hade ansvarsbegränsningsreglerna betydelse i 13 fall, dvs. drygt 10 %. Den genom begränsningsreglerna uppnådda inbesparingen uppskattades till ca 5 % av alla pool-krav.

Intressantare är de uppgifter klubben framlagt beträffande poolens 32 största försäkringsfall, vilka gällde "Excess Underwriters"[17] under åren 1969—73. Ansvarsbegränsningsreglerna hade betydelse i 13 fall, dvs. ca 40 %. Inbesparingen i dessa fall har uppskattats till ca 20 % av de undersökta kraven.[18]

Dessa siffror illustrerar dels att ansvarsbegränsningsreglerna i enskilda fall kan få betydande verkningar för redaren och hans P & I-försäkringsgivare, dels det beroendeförhållande som förefinns mellan ansvarsbeloppen och försäkringsmarknadens kapacitet. En storolycka med åtföljande höga ersättningskrav ökar trycket på "Excess Underwriters" med en möjlig, temporär åtstramning av försäkringsmarknaden som följd. I dessa situationer kan således ansvarsbegränsningsreglerna ha en viss reglerande effekt. Slutligen bör nämnas, att ad hoc-arbetsgruppen emellertid framförde den reservationen beträffande ovannämnda siffror, att de bygger på i varje enskilt fall tillämplig lag, dvs. inte enbart på sådana lagstiftningar som antagit gränserna i 1957 års globalbegränsningskonvention. Om t. ex. amerikansk rätt är tillämplig kan ansvaret bli noll om fartyg och frakt gått förlorade.

Å andra sidan bör även beaktas, att siffrorna utgör en undersökning på klubbnivå (primär försäkringsgivare). Betraktar man dessa frågeställningar från ett vidare perspektiv, nämligen utgående från P & I-poolen och hela den internationella försäkringsmarknaden samt dess uppbyggnad och möjligheter till riskspridning,[19] synes ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska helhetsbetydelse minska ytterligare. Slutligen bör ännu påpekas, att Skulds siffror gäller P & I-försäkring, vilket innebär att t. ex. kollisionsansvaret enligt kaskoförsäkringen inte beaktats.[20] Detta bör hållas i minnet när man analyserar siffrorna.

9.3. FÖRSÄKRINGSHÄNSYNEN

9.3.1. PRINCIPIELL UTGÅNGSPUNKT

Tidigare har framhållits, att globalbegränsningens rättspolitiska grund i dag utgörs av försäkringshänsynen och att denna hänsyn i väsentlig grad bottnar i samhälleliga och nationella intressen, dvs. socialekonomiska, protektionistiska och sjöfartspolitiska strävanden.[21] Detta ger anledning till frågan om motiveringen är rättspolitiskt riktig? Kan, med hänsyn till det intrång i de skadelidandes fundamentala skadeståndsrättsliga rättigheter som globalbegränsningen innebär, redarens rätt till ansvarsbegränsning godtagbart motiveras med protektionistiska och sjöfartspolitiska argument?

---

[17] Jfr framställningen ovan s. 59.

[18] Sedermera rapporterades ett stort försäkringsfall som uppskattningsvis skulle ha höjt ovannämnda siffra om 20 % till närmare 30 %. Sifferuppgifterna är ur *IMCO* Doc. LEG XXV/INF. 2, 20 January 1975.

[19] Se framställningen ovan s. 59 f.

[20] Se framställningen nedan s. 266, 269.

[21] Se framställningen ovan s. 64 f.

Ur principiell synvinkel kan argumentationen enligt min uppfattning ifrågasättas. Med beaktande av att sjöfartsnäringen inte bör inta någon särställning i det skadeståndsrättsliga ersättningssystemet synes det mig svårt att acceptera synpunkter och strävanden av ovan anfört slag som rättspolitisk grund för redarens rätt till ansvarsbegränsning.[22] Detta trots att man inte under Londonkonferensen år 1976 förefaller att ha ifrågasatt globalbegränsningens berättigande.

Särskilt i amerikansk rätt har man opponerat sig kraftigt mot detta indirekta gynnande av den nationella sjöfarten på de skadelidandes bekostnad. Man har frågat sig varför inte staten, om ett akut understödsbehov föreligger, kan sköta detta genom direkta subventioner hellre än genom subventioner som betalas av de skadelidande.[23]

Trots att en frågeställning i denna form är något tillspetsad synes den i stor utsträckning vara berättigad. Jag är benägen att ansluta mig till denna kritik. En sådan inställning kräver likväl att de ekonomiska realiteterna beaktas: en statlig subventionering skulle möjligen skapa ekonomiska problem för mindre, kapitalsvagare länder med förhållandevis stora handelsflottor (t.ex. Grekland och Norge).[24] Dessa svårigheter av ekonomisk art — vilka med beaktande av globalbegränsningens faktiska betydelse i detta avseende[25] likväl inte synes oöverstigliga — behöver dock inte enligt min uppfattning försvaga argumentets berättigande.

I anknytning till detta kan man även ifrågasätta, huruvida det gynnande av sjöfarten som ansvarsbegränsningsreglerna förverkligar verkligen medför den önskade effekten i fråga om de nationella handelsflottornas konkurrenskraft och -ställning. Ingen har kunnat verifiera att begränsningsreglerna är av central betydelse i detta avseende.

---

22 Liknande tankar framförs av *Fleischer*, JV 1977 s. 367. Jfr även *Rodière* s. 598 ff., som inte synes godta försäkringshänsyn som rättspolitisk grund för globalbegränsningen.

23 I avgörandet *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954) yttrade domstolen s. 437: "Judicial expansion of the Limited Liability Act at this date seems especially inappropriate. Many of the conditions in the shipping industry which induced the 1851 Congress to pass the Act no longer prevail. And later Congresses, when they wished to aid shipping, provided subsidies paid out of the public treasury rather than subsidies paid by injured persons. If shipowners really need an additional subsidy, Congress can give it to them without making injured seamen bear the cost." För kritiska uttalanden i amerikansk rättslitteratur se t. ex. *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 389 ff., *Armstrong*, 26 JAG Journal (1971) s. 219, *Symmers* s. 6, 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 637, 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 112 ff., *Springer*, 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 38, 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1704, *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 805 och *Gilmore & Black* s. 823. Synpunkter i denna riktning anförs angående det lufträttsliga skadeståndsansvaret av *Drion* s. 17.

24 Se *Sotiropoulos* s. 383. I detta sammanhang är det intressant att notera, att *Grenander* i sin undersökning om redaransvarets begränsning yttrar (s. 74) "att Sveriges Redareförening ... ställt sig konsekvent avvisande till tanken på subventioner eller andra liknande förmåner, som skulle lämnas rederinäringen på andra intressegruppers bekostnad. Det har ansetts i det långa loppet vara för samtliga parter gynnsamt, att näringslivets utveckling i princip får fortgå utan konstlade ingrepp." Enligt anförande av representant för Finlands Rederiförening (verkst. dir. Per Forsskåhl) på Åbo Handelskammares trafikdag i Åbo den 12 februari 1979 synes de svenska redarnas kategoriska inställning till stödåtgärder sedermera likväl ha ändrats, jfr även *SOU* 1976:44 s. 119 ff.

25 Se framställningen nedan s. 253 ff.

Enär så många andra metoder för att uppnå nämnda verkningar står till buds, ställer jag mig tvivlande till en sådan hypotes.[26] Frågan har emellertid anknytning till de försäkringsmässiga aspekterna.

9.3.2. DETALJGRANSKNING AV DE FÖRSÄKRINGSMÄSSIGA ASPEKTERNA

Det ovan anförda leder fram till den principiella utgångspunkten, att redarens ansvar bör vara obegränsat och att ett eventuellt gynnande av den nationella sjöfarten bör ske andra vägar än på de skadelidandes bekostnad. Sjöfartsnäringen skall fullt ut bära de ekonomiska följderna av de skador den förorsakar (i sista hand bärs dessa kostnader av det transporterade godset och konsumenterna).[27] Vilken betydelse skall då de försäkringsmässiga synpunkterna tillmätas i den rättspolitiska bedömningen? Inledningsvis konstaterades, att man ofta i den moderna diskussionen framfört som argument för rätten till ansvarsbegränsning att redaren bör befrias från katastrofrisken och att försäkringshänsynen kräver en begränsning. Ett sådant resonemang sönderfaller i flera delkomponenter.

9.3.2.1. *"Katastrofrisken"*

Redarna skall befrias från katastrofansvaret. Svagheten med detta motiv ligger främst i, att innebörden av uttrycket "katastrof" är mångtydig och svårbestämbar. Enligt gällande ansvarsgränser innebär "katastrof" något helt annat för det mindre tonnaget än för de största fartygen. Att på detta sätt binda begreppets innebörd helt vid förefintliga ansvarsgränser utan hänsyn till storleken av den uppkomna skadan synes diskutabelt. Beaktar man vidare att skadans omfattning inte nödvändigtvis beror på farty-

---

[26] Liknande tankar framförs av *Lund*, AfS 8 s. 309. Se även framställningen ovan s. 53 om ansvarsbegränsningsreglernas sjöfartspolitiska och protektionistiska betydelse för den amerikanska sjöfarten. *Grenander* s. 98 angriper frågeställningen ur befraktarens synvinkel och konkluderar "att utformningen av begränsningsreglerna inom rimliga gränser knappast borde påverka befraktarens val av fartyg". På grund av anförda reservation kan man dock inte dra alltför långtgående slutsatser i anledning av uttalandet. Slutligen kan ett par ställningstaganden utanför den sjörättsliga skademiljön nämnas. *Drion* anför på s. 16 i sin undersökning om flygets skadeståndsansvar, att det obegränsade ansvaret inte verkat hämmande på trafikflygets utveckling i USA. *Fleischer* å sin sida anför i sin artikel om föroreningsansvaret i samband med utvinning av olja ur havet, 20 Sc.St.L. s. 117 (1976), att de norska reglerna om strikt och obegränsad ansvarighet inte avskräckt oljebolagen från utvinning på den norska kontinentalsockeln. Se även *idem*, JV 1977 s. 356 f. och *Bull*, Marlus 17 s. 13.

[27] Liknande tankar framförs av *Walin*, Teori och Praxis s. 397 och *Armstrong*, 26 JAG Journal (1971) s. 222. I anknytning till detta är det intressant att notera, att samma ståndpunkt har intagits av majoriteten i den kommitté, som i Norge arbetat med lagstiftningen om skadeståndsansvar för föroreningsskador i samband med letandet efter och utvinningen av naturförekomster på den norska kontinentalsockeln, se närmare *NOU* 1973:8 s. 24 ff. Se även *Fleischer*, 20 Sc.St.L. s. 110 (1976) och *Bull*, Marlus 17 s. 12 samt mera allmänt *Calabresi*, 70 Yale L.J. (1961) s. 500 ff., *Stang* s. 145 ff. och *Ussing* s. 128.

gets storlek, förefaller argumentet utgående från gällande ansvarsbegränsningsmetod och isolerat betraktat ohållbart.

Ser man däremot på katastrofrisken utgående från ett vidare perspektiv har synpunkten likväl betydelse. Vid en sjöolycka kan skadeståndskraven stiga till mycket höga belopp. Härvid knyts intresset till försäkringsmöjligheterna och -kostnaderna.

9.3.2.2. *Försäkring av obegränsad ansvarighet*

Från försäkringsgivarhåll, och även i rättslitteraturen, har man i den rättspolitiska diskussionen om globalbegränsning ofta betonat att en försäkring av obegränsat ansvar antingen är helt omöjlig eller orimligt dyr.[28] Traditionellt har dock läget *formellt* varit det, att P & I-försäkringsgivarens — i motsats till kaskoförsäkringsgivarens — ansvarighet har varit obegränsad.[29] P & I-klubbarnas villkor har inte innehållit några begränsningar i detta avseende. Men *faktiskt* har situationen varit den, att försäkringsgivarna genom sina försäkringstagare indirekt har åtnjutit förmånen av ansvarsbegränsning.[30] Förutom att ansvarsbegränsningsreglerna har möjliggjort denna praxis, har även en annan omständighet bidragit härtill. P & I-försäkringsgivarnas karaktär av ömsesidiga försäkringsgivare möjliggör nämligen för dem ett formellt obegränsat risktagande, till åtskillnad från kaskoförsäkringsgivarna som på grund av på förhand fastställda premier måste känna till sitt maximiansvar. De förstnämnda försäkringsgivarna har möjlighet att täcka sitt ansvar genom s. k. additional calls, dvs. tilläggspremier av medlemmarna.

På senare tid har dock nämnda praxis undergått en ändring i och med att P & I-klubbarna i sina villkor börjat införa en uttrycklig hänvisning till ansvarsbegränsningsreglerna.[31] Orsaken till denna ändrade praxis står främst att finna i att de amerikanska domstolarna, som ovan (s. 102) framgått, intagit den ståndpunkten, att för-

---

[28] Se i detta avseende t. ex. *Lund*, AfS 8 s. 309, 311, *Rosenmeyer* s. 133, 134 fotnot 47, *Grenander* s. 82, *Grönfors*, AfS 12 s. 335, *Fleischer*, 20 Sc.St.L. s. 118, 133 (1976), *Sotiropoulos* s. 382, *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1364, *Healy*, 9 Houston L. Rev. (1972) s. 665 och *Drion* s. 20. Se även *NOU* 1973:8 s. 25, 27, *NOU* 1976:59 s. 38, *Ds Ju* 1976:12 s. 5 och yttrande av Sveriges Advokatsamfund i anledning av utkastet till internationell konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar *TfSvAs* 1976 s. 375.

[29] Se t. ex. *Singh & Colinvaux* s. 228, *Chelmsford*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 3, *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1364 och *Tulokas* s. 99. Som en parentes kan i detta sammanhang nämnas, att detta dock inte gällt P & I-försäkring av befraktarens skadeståndsansvar. Denna ansvarsförsäkring har traditionellt varit begränsad till ett uttryckligt belopp (i allmänhet befraktarens ansvarsbegränsningsbelopp). Orsaken till befraktarens särställning i detta avseende är, att dennes rätt till begränsning av ansvarigheten är mycket divergerande i olika jurisdiktioner. Se om detta *Braekhus & Rein* s. 115 och 287 f. Se även framställningen ovan s. 80 ff. P & I-assuradörens ansvarighet vid oljeföroreningsolyckor är däremot begränsad även beträffande redaransvaret, se t. ex. *Innføring* s. 79 ff.

[30] Se t. ex. *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1364, *Healy*, 9 Houston L. Rev. (1972) s. 663, *Selvig*, TfR 1977 s. 430 och *Braekhus & Reins* belysande framställning s. 114 ff. Se även *IMCO* Doc. LEG XXV/INF. 2, 20 January 1975, s. 8.

[31] Se t. ex. *Assuranceforeningen Gards vilkår* § 5.

säkringsgivarna vid s.k. direct actions inte äger rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna. Mig veterligen har emellertid frågan om en sådan hänvisning är giltig ännu inte slutgiltigt avgjorts i amerikansk rättspraxis.

Påståendet att ansvarsförsäkringsgivarna inte kan teckna ett obegränsat ansvar kan ifrågasättas.[32] Enligt utformningen av gällande ansvarsbegränsningsregler bortfaller nämligen redarens begränsningsrätt vid "fel eller försummelse av redaren själv" (sjölagen § 13 mom. 2). Nämnda formulering omfattar även vanlig culpa.[33] För bortfall av P & I-försäkringsskyddet fordras däremot i allmänhet kvalificerad culpa.[34] Detta rättsläge innebär de facto, att P & I-försäkringsgivarna i vissa fall — t.ex. vid vanlig culpa i samband med lastbehandlingen — iklätt sig obegränsad ansvarighet.

Det bör även noteras, att obegränsad ansvarighet för P & I-försäkringsgivaren kan uppstå i vissa situationer när både bortfallet av försäkringsskyddet och förlusten av ansvarsbegränsningsrätten bygger på samma förutsättning, t.ex. vanlig culpa i fråga om fartygets sjövärdighet. Divergenser i skuldbedömningen kan nämligen uppstå enär redarens egen skuld enligt P & I-bestämmelserna bedöms enligt hans hemlands rätt.[35] Skuldbedömningen enligt dessa rättsregler kan skilja sig från motsvarande bedömning enligt de rättsregler som tillämpas av den domstol, som handlägger skadelidandes ersättningsanspråk.[36] Vidare är det möjligt att identifikationsfrågan inte löses på samma sätt enligt sjölagens bestämmelser som enligt de försäkringsrättsliga principerna.[37] Slutligen bör den tidigare berörda divergensen mellan omfattningen av redaransvaret och gällande ansvarsbegränsningsfält påtalas.[38] Möjligen kan även härvid uppstå obegränsad ansvarighet för ansvarsförsäkringsgivaren.

Beaktar man vidare dels den obetydliga ekonomiska och praktiska betydelse ansvarsbegränsningsreglerna hittills haft (denna betydelse minskar ytterligare då ansvarsgränserna i 1976 års konvention antas), dels den internationella försäkringsmarknadens riskutjämnings- och -uppsugningskapacitet,[39] synes mig en skeptisk inställning härvidlag befogad. Denna skepsis förstärks ytterligare av att ett återförsäkringskapaciteten överskjutande, närmast teoretiskt ansvar återgår, som tidigare (s. 59) beskrivits, till P & I-poolen och fördelas mellan de olika klubbarna, i sista hand mellan redarna.[40] En sådan kombination av utnyttjandet av återförsäkringsmöjligheterna och de natio-

---

[32] Jfr även *Bergman*, 5 JMLC (1973) s. 41 som anför, att försäkringsgivarna i USA i viss utsträckning försäkrat obegränsat ansvar för flygolyckor.

[33] Se framställningen ovan s. 151 f.

[34] Se t.ex. *Assuranceforeningen Gards vilkår* § 21 och *Assuranceforeningen Skulds lover* § 42. Jfr *Norsk Sjøforsikringsplan av 1964* § 239. Jfr även den engelska Marine Insurance Act, 1906 section 55 (2)(a) vari ingår formuleringen "wilful misconduct of the assured". Se om innebörden av detta begrepp framställningen ovan s. 153. Att det föreligger skillnad mellan ansvarsbegränsningsreglernas "actual fault or privity" och uttrycket "wilful misconduct" belyses också av avgörandet *The Eurysthenes*, [1976] 2 Lloyd's Rep. 171.

[35] Se t.ex. *Norsk Sjøforsikringsplan av 1964* § 239 mom. 3.

[36] Ett illustrativt rättsfall beträffande detta är ND 1957 s. 409 (Eidsivating lagmannsrett). Jfr även ND 1953 s. 595 (Oslo byrett).

[37] Jfr framställningen ovan s. 155, 163 ff.

[38] Se framställningen ovan s. 142 ff.

[39] Se i detta avseende även den nedan s. 253 ff. förda rättspolitiska diskussionen om globalbegränsning och de olika skadefallen.

[40] Se även *Chelmsford*, Lloyd's Marine Insurance Seminar 1978 s. 4.

nella rederinäringarnas ekonomiska resurser utgör ett starkt argument mot begränsning av skadeståndsansvaret.

Trots det nyss anförda är det dock möjligt, att P & I-försäkringsgivarna, ifall obegränsad ansvarighet för redarna genomfördes på internationell bas, skulle uppställa ett tak för sitt ansvar, ett tak vars storlek i sista hand skulle regleras av den internationella försäkringsmarknadens kapacitet. Det sagda leder oss in på frågan om försäkringskostnaderna.

9.3.2.3. *Försäkringskostnaderna*

Ovan har i flera sammanhang framgått, att frågan om försäkringskostnaderna utgör en central komponent i den moderna rättspolitiska diskussionen. Icke minst under den senaste diplomatiska konferensen i ärendet i London år 1976 poängterade man sambandet mellan ansvarsgränser och försäkringspremier. Särskilt från redar- och försäkringsgivarhåll varnade man för den betydande inverkan på försäkringskostnaderna som en kraftig höjning av ansvarsgränserna skulle medföra. Iögonenfallande är dock, att dessa antaganden på intet sätt verifierades. Inga konkreta siffror beträffande den påstådda förhöjande effekten på försäkringskostnaderna presterades. I en sådan situation vore det naturligt att "bevisbördan" skulle åvila redarna och försäkringsgivarna, vilka ju har tillgång till det relevanta materialet.[41]

Man kan enligt min uppfattning med fog ställa sig något tvivlande till redarnas och försäkringsgivarnas invändningar. Härför talar flera omständigheter. För det första är det skäl att hänvisa till det som ovan anförts om försäkring av obegränsat ansvar. Bl.a. i USA, där redarna allt oftare ålagts obegränsad ansvarighet p.g.a. "privity or knowledge" (egen culpa),[42] har någon nämnvärd återverkning på försäkringskostnaderna inte kunnat konstateras.[43] Vidare stöder vissa uttalanden, som under CMI:s sjörättskonferens i Madrid år 1955 gjorts av ledande engelska försäkringsmän, den uppfattningen att försäkringskostnadernas roll något överbetonats. En förhöjning av ansvarsgränserna för personskador till £ 30, 40 eller 50 skulle enligt dessa uttalanden inte ha någon inverkan på försäkringspremierna.[44] Uppmärksammas

---

41 Se liknande uttalanden i 68 *U.S.L.Rev.* (1934) s. 637 och 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 115.

42 Se ovan s. 56 fotnot 27. Se även *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1378 f., 1386, *Rein*, ibid. s. 1269 och David R. Owens inlägg i *New Directions in Maritime Law* 1978 enligt vilket (s. 25) ansvarsbegränsning i USA under tidsperioden 1968—76 beviljades i 7 och nekades i 29 fall.

43 Se 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 115. Det är intressant att notera, att man för några år sedan i USA uppskattade att ansvarsförsäkringspremierna möjligen skulle stiga med ca 25—30 % ifall man införde obegränsad ansvarighet för redarna, se *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1364.

44 Sir Gonne Pilcher yttrade bl.a.: "Now you have been assured by Mr. Cyril Miller, who manages two of the biggest English Mutual Protection Indemnity Clubs — we have there Mr. Martin Hill who manages another and we have here in our delegation Mr. Raynor, a Lloyd's Underwriter of some standing — that if the limits — and the only limit that we are really discussing very seriously is the limit for loss of life and personal injury — is placed at the

bör även, att tyngdpunkten i försäkringskostnaderna ligger i täckningen av mindre, mera alldagliga ersättningsyrkanden, medan "toppansvaret" kan försäkras förhållandevis billigare.[45] Förutom att föreliggande fråga givetvis är beroende av ansvarsbegränsningsreglernas ekonomiska och praktiska betydelse (dvs. sannolikheten och storleken av ett skadeståndsansvar överstigande ansvarsgränserna), vilken betydelse ovan konstaterades ha varit obetydlig,[46] är även faktorer såsom förefintlig försäkring hos den skadelidande och den internationella försäkringsmarknadens riskutspridnings- och -uppsugningskapacitet av vikt vid bedömningen. Jag återkommer till dessa frågor i samband med den rättspolitiska diskussionen om de olika skadefallen och ansvarsbegränsningsfältet.[47]

Fastän försäkringskostnadernas betydelse i samband med ansvarsgränsernas höjning synes ha överbetonats, kan man givetvis inte helt förbise försäkringsvärldens uttalanden och bedömningar i denna sak. Sannolikt är nämligen, att den ökning av ansvarigheten, som införandet av obegränsat redaransvar skulle innebära för ansvarsförsäkringsgivarna (även om dessa uppställer ett tak för sitt ansvar), skulle medföra vissa återverkningar på försäkringskostnaderna.[48]

I litteraturen har även anförts, att globalbegränsningsinstitutet stimulerar beredskapen att ingå förlikningar, vilka leder till snabba skaderegleringar samt betydande inbesparingar för redarna och deras försäkringsgivare. Ett slopande av ansvarsbegränsningsrätten skulle följaktligen öka försäkringsgivarnas direkta kostnader.[49] Så sant detta än är, kan det dock inte utgöra något argument för globalbegränsningsinstitutets bevarande. De skadelidande väljer hellre ett eventuellt långvarigt rättegångsförfarande än godtar ett ersättningsbelopp, som ligger på oacceptabel nivå. Principiellt vore en fast ansvarsgräns lättare godtagbar om den garanterade den skadelidande en tillfredsställande ersättning, t. ex. någotslags "average claim" (medelersättning). En sådan säkerhet kan dock inte ett globalbegränsningssystem erbjuda.

Inom transporträtten har, som tidigare (s. 11 f.) framgått, ansvarsbegränsning på individuell nivå genomförts. Men även i detta sammanhang uppstår svårigheter. Ifall ansvarsgränsen fastställs för lågt sker detta på de skadelidandes bekostnad. Vidare försvåras uppställandet av

---

figure which we have suggested, or if the figure is lowered to £ 40 or £ 30 a ton, it will not make one penny's difference to the premium that people have to pay to cover themselves; nor will it in practice affect any call made upon anyone who is entered in a club." *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1915/JW/52. Se även *Braekhus*, AfS 2 s. 671 och 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1698 fotnot 134. Se också Mr. Cyril Millers anförande på den diplomatiska konferensen i Bryssel år 1957, *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 43. Under Madridkonferensen framfördes dock även tvivel. Se t. ex. uttalande av Dr. H. G. Rohreke (Tyska Förbundsrepubliken) *CMI*, Madrid Conference 1955, Verbatim reports V/SL/1130/1B/14—15.

45 Jfr *Hellner*, Sc.St.L., s. 156 (1962).

46 Som av de tidigare refererade undersökningsresultaten av Grenander och Assuranceföreningen Skuld framgått, var de genom ansvarsbegränsningsreglerna inbesparade beloppen blygsamma. De i 1976 års globalbegränsningskonvention förverkligade kraftiga förhöjningarna av ansvarsgränserna minskar ytterligare denna praktiska och ekonomiska betydelse. Dessa ekonomiska fakta bör givetvis beaktas vid en bedömning av relationen ansvarsgränser-försäkringskostnader.

47 Se framställningen nedan s. 253 ff.

48 Jfr fotnot 43 ovan.

49 Se 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 115.

en godtagbar ansvarsgräns av skadefallens mångskiftande karaktär, nationella olikheter i fråga om ekonomisk och social utveckling, skillnader i rättsåskådning mellan olika jurisdiktioner etc.

Att begagna försäkringskostnaderna som motiv för ett ansvarsbegränsningssystem, enligt vilket ansvarsbeloppen är direkt beroende av fartygets storlek, är även därför diskutabelt, att också andra faktorer än fartygets storlek beaktas vid premiesättningen. Sådana faktorer är t. ex. fartygets värde och skick, den trafikerade rutten och lastens art, samt framför allt rederiets "loss record", dvs. skadestatistik.[50]

Slutligen kan i detta sammanhang ifrågasättas, huruvida inte försäkringskostnadernas andel av fartygets helhetsdriftskostnader något överbetonats. Enligt en vid den diplomatiska konferensen i London år 1976 presenterad uppskattning uppgår försäkringskostnaderna till endast 7—8 % av helhetsdriftskostnaderna.[51] Liknande uppgifter har även framförts i andra sammanhang.[52] Vid värderingar av detta slag är likväl stor försiktighet påkallad. Fastän försäkringskostnaderna på grund av sjöförsäkringens internationella karaktär uppvisar någorlunda internationell stabilitet, kan man inte säga detsamma om de övriga driftskostnaderna; manskaps-,[53] reparations- och underhållskostnaderna företer t.ex. stora nationella växlingar. Vidare bör uppmärksammas, att drifts- och försäkringskostnaderna även är beroende av fartygets värde, storlek, typ och användning.[54]

Trots nämnda reservationer blir intrycket det, att försäkringskostnaderna i allmänhet utgör en förhållandevis liten del av helhetsdriftskostnaderna. Dessutom bör beaktas, att ovannämnda uppgifter gäller alla försäkringskostnader, dvs. både kasko och P & I, och att ansvarsförsäkringskostnadernas andel av alla driftskostnaderna följaktligen är ännu mindre.[55]

Kostnaderna för försäkring av kaskorisken är ofta förhållandevis högre än kostnaderna för fartygets ansvarsförsäkring. Dessutom gäller merparten av framställda P & I-yrkanden kon-

---

50 Se t. ex. *Bernard* s. 53.

51 Se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 9, 5 November 1976 s. 10.

52 Vid det seminarium angående riskfördelningen vid sjötransporter som den 9—11 september 1976 hölls i Aix en Provence berördes även denna fråga. Beträffande försäkringens andel av de totala driftskostnaderna anfördes följande siffror:

9,5 % för tankfartyg
5,25 % för bulkfartyg
4 % för containerfartyg (linjefartyg)
3,5 % för kustfartyg

Se *Nilson*, CMI Aix 1976 s. 35. Nämnas kan, att enligt uppgift från Finlands Rederiförening utgjorde de finländska redarnas försäkringskostnader år 1979 ca 4 % av fartygens helhetsdriftskostnader.

53 Se t. ex. [1977] 3 *LMCLQ* s. 438.

54 Enligt en norsk utredning kan t. ex. försäkringskostnaderna för ett stort tankfartyg uppgå till närmare 50 % av helhetsdriftskostnaderna, se *St.meld. nr. 23* (1975—76) s. 61. Se även *Green*, Hansa 1971, s. 1275.

55 Som ovan s. 244 framgick av Assuranceforeningen Skulds beräkningar uppskattades ansvarsförsäkringskostnaderna för ett linjefartyg till ca 2 % av bruttofraktintäkterna. För bulkfartyg var procentsatsen något lägre.

traktuella skador (medhjälpare, passagerare, last etc.). Den del av helhetsförsäkringskostnaderna, som gäller skador vilka drabbat tredje man, är förhållandevis obetydlig. P & I-premien täcker således snarare alldagliga drifts- och kontraktsförpliktelser än de skadefall till vilka ansvarsbegränsningsreglernas betydelse koncentreras.[56]

Fastän försäkringskostnadernas konkurrensmässiga betydelse således ofta överdrivits i den internationella diskussionen, vill jag inte förneka, att dessa utgör en betydande utgiftspost för rederierna. Jag opponerar mig endast mot försäkringskostnadernas ställning som centralt argument för redarens rätt till ansvarsbegränsning.[57] Som jag tidigare (s. 246 f.) konstaterat står andra vägar öppna för att gynna de nationella handelsflottorna och stärka deras internationella konkurrenskraft.[58] Detta bör inte ske på de skadelidandes bekostnad.

9.3.2.4. *Konklusioner*

Som konklusion beträffande den hittills företagna analysen kan konstateras, att man bör förhålla sig med reservation till påståendet att ansvarsförsäkringsgivarna inte kan försäkra ett obegränsat ansvar, detta främst på grund av ansvarsbegränsningsreglernas ringa ekonomiska och praktiska helhetsbetydelse samt sjöförsäkringens internationella karaktär och försäkringssystemets uppbyggnad. Möjligt är likväl, att försäkringsgivarna vid ett eventuellt införande av obegränsad ansvarighet för rederinäringen skulle uppställa ett tak för sitt ansvar.

Vidare synes försäkringskostnadernas betydelse i föreliggande sammanhang ha överbetonats. Även om slopandet av globalbegränsningen skulle medföra återverkningar på försäkringskostnaderna, kan detta dock inte — med beaktande av ansvarsförsäkringskostnadernas obetydliga andel av helhetsdriftskostnaderna — ha någon central betydelse i konkurrenspolitiskt avseende. Som argument för globalbegränsningen är försäkringskostnaderna i varje fall inte godtagbara.

9.3.3. RÄTTSPOLITISKA SYNPUNKTER MED HÄNSYN TILL OLIKA SKADEFALL

För att ge mera innehåll åt granskningen av försäkringshänsynen och samtidigt göra denna mera konkret är det skäl att utsträcka den rättspolitiska bedömningen till de olika skadesituationerna. Vid denna analys beaktas de skadefall, vilka omfattas av det

---

[56] Se framställningen nedan s. 260 f., 266, 270 ff.

[57] Jfr anförande av Mr. Justice Black i avgörandet *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 U.S. 409 (1954) s. 435: "But Congress decided to help shipowners by reducing their obligations due to wrecks, not by reducing the prices they had to pay for carrying on their business either before or after a wreck. Construing the Act to protect shipowners from having to pay higher prices for oil or coal would be no less farfetched than construing it to keep down insurance premiums." Se även yttranden i samband med rättsfallet *Olympic Towing Corporation v. Nebel Towing Company Inc.*, 1969 AMC 1571 s. 1578.

[58] Kritik i samma riktning har uttalats av *Hjalsted*, UfR 1969 B s. 170.

ansvarsbegränsningsfält som ingår i gällande sjölag (§ 13 mom. 1). Detta fält täcker de centrala skaderisker som är anknutna till fartygsdriften och avser i princip såväl kontraktuella som utomkontraktuella ansvarsförhållanden. Ansvarsbegränsningsfältet omfattar både person- och egendomsskador.[59]

9.3.3.1. *Personskador*

Beträffande personskadorna kan konstateras, att dessa utgör en betydande del av de ersättningar P & I-klubbarna utbetalar. Detta gäller särskilt i USA.[60] Personskadorna kan uppdelas i olika kategorier. Jag har valt att gruppera dem enligt följande skadesituationer: 1) skador som drabbar av redaren anställda personer eller av honom anlitade medhjälpare, 2) skador som drabbar passagerare och 3) övriga personskador.

9.3.3.1.1. Skador som drabbar anställda personer och anlitade medhjälpare

Angående denna kategori av skadelidande, vilken är den i praktiken viktigaste, kan inledningsvis konstateras, att sjölagen § 13 mom. 2 uttryckligen föreskriver, att redarens ansvar skall vara obegränsat i fråga om personskador, vilka vid fartygsdriften drabbar de flesta personer som hör till denna kategori av skadelidande.

> I sjölagen § 13 mom. 2 stadgas: "Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada, som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, när han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst."[61]

Ansvarsbegränsningsreglerna blir således tillämpliga endast i fråga om skador som drabbar sådana av redaren anlitade medhjälpare som inte omfattas av nämnda lagstadgande.[62]

Beträffande dessa skador kan som en allmän iakttagelse konstateras, att de i stor utsträckning ersätts av de olycksfalls- och sjukförsäkringar som gäller för anställda.[63] Den skadelidandes behov av en kompletterande ersättning har ytterligare minskats genom övriga socialförsäkringsformer.[64] Socialförsäkringen har såtillvida utvecklats, att dess främsta uppgift vid personskador inte längre inskränker sig till att täcka de viktigaste och nödvändigaste förlusterna, utan dagens socialförsäkring strävar till att er-

---

59 Se närmare om ansvarsbegränsningsfältet framställningen ovan s. 105 ff.

60 Se *Bernard* s. 5, som anför att merparten av de yrkade ersättningarna gäller personskador. Se även *Flöystad* s. 10.

61 Stadgandet bygger på art. 1 (4)(b) i 1957 års globalbegränsningskonvention. Se även art. 3 (e) i 1976 års begränsningskonvention.

62 Se framställningen ovan s. 84 ff. om tolkningen av sjölagen § 20 mom. 2.

63 I Finland L om olycksfallsförsäkring (608/48), folkpensionslagen (347/56) och sjukförsäkringslagen (364/63). Se även *Selvig*, TfR 1977 s. 426, *Tiberg*, Båtjuridik s. 215, *Haxthow* s. 206, *Braekhus & Rein* s. 128 ff., *Braekhus* s. 58 ff. och *idem*, Rederansvaret s. 201.

64 I Finland t. ex. L om pension för arbetstagare (396/61) och L om pension för arbetstagare i kortvariga arbetsförhållanden (134/62).

sätta det ekonomiska behov som uppstår till följd av dödsfall, sjukdom eller annan personskada. Vid sidan av socialförsäkringen bör även beaktas betydelsen av privat olycksfalls- och sjukförsäkring.[65] Noteras bör vidare, att regressanspråk endast i begränsad utsträckning framställs av försäkringsgivarna.

Försäkringen har dock inte gjort utbetalningen av skadestånd obehövlig. Enär de belopp, som utbetalas ur socialförsäkringen, i allmänhet är schematiserade basbelopp som inte täcker alla kategorier av skadefall, kvarstår ett behov av kompletterande ersättning.[66] Vidare tecknas privata försäkringar endast i begränsad utsträckning. Uppmärksammas bör även, att redaren i samband med fartygsdriften regelmässigt blir tvungen att anlita arbetskraft och medhjälpare i främmande hamnar, t.ex. stuveriarbetare och servicemanskap. De nationella socialförsäkringsformerna och skadeståndsrättsliga ersättningsprinciperna uppvisar stora divergenser. Bl. a. är domstolarna i USA kända för att utdöma avsevärda ersättningsbelopp.[67] Men trots dessa reservationer och särskilt med beaktande av de nya ansvarsgränserna i 1976 års globalbegränsningskonvention torde man kunna säga, att begränsningsreglerna spelar en mycket underordnad roll i detta sammanhang.

9.3.3.1.2. Skador som drabbar passagerare

Det ansvarsbegränsningsfält som utformats i enlighet med 1957 års globalbegränsningskonvention omfattar även passagerarskador. Eftersom gällande sjölagstiftning också innehåller särbestämmelser om begränsning av bortfraktarens skadeståndsansvar för passagerarskador, har vi två ansvarsbegränsningsregleringar vid sidan av varandra. Detta ger upphov till konfliktsituationer.

> Särbestämmelserna om bortfraktarens skadeståndsansvar för passagerarskador bygger på det utkast till en internationell konvention rörande befordran av passagerare och deras resgods till sjöss, som godkändes på CMI-konferensen i Tokyo år 1969. Beträffande passagerarskadorna bygger detta utkast i sin tur delvis på den i Bryssel den 29 april 1961 antagna konventionen angående förenhetligande av vissa regler rörande transport av passagerare till sjöss (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea).
>
> Enligt sjölagen § 182 (korresponderande bestämmelser ingår i de övriga nordiska sjölagarna) är bortfraktarens skadeståndsansvar begränsat till 700.000 Poincaréfrancs för varje passagerare vid personskada och till 16.000 Poincaréfrancs för varje passagerare vid försening av passageraren. Sjölagen § 188 a föreskriver, att stadgandena om bortfraktarens skadeståndsskyldighet inte kan åsidosättas genom avtal till passagerarnas nackdel vid befordran

---

65 Se olycksfallsförsäkringslagen § 57 och försäkringsavtalslagen §§ 97—124.

66 Se *Riska*, JFT 1968 s. 144 och från nordisk rätt *Bengtsson*, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet s. 96, *idem*, JFT 1976 s. 221 ff., *Hellner* s. 223 ff., *idem*, JFT 1967 s. 159 ff., *Andersen* s. 26 f. och *Reg. prop.* (*sv.*) 1975:12 s. 40 f. Jfr dock *Kjønstad* s. 87 ff., som kraftigt ifrågasätter skadeståndsrättens betydelse vid sidan av socialförsäkringen.

67 En belysande översikt över redarens skadeståndsansvar gentemot skadade anställda och anlitade medhjälpare enligt amerikansk rätt ger *Stover Jr.* i 45 Marquette L. Rev. (1961) s. 59 ff., s. 73 ff.

inom Finland, Danmark, Norge och Sverige eller mellan dessa länder, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i något av dessa länder.

Givet är, att i den mån bortfraktaren har möjlighet att friskriva sig från skadeståndsansvaret och han även utnyttjar denna rätt, mister frågan om ansvarsbegränsning i motsvarande grad sin betydelse.[68]

En tillämpning av gällande globalbegränsningssystem, som bygger på principen att ansvarsgränsen utgör ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet, kan nämligen leda till att syftet med specialregleringen av bortfraktarens skadeståndsansvar i väsentlig mån åsidosätts. För ett fartyg på 300 ton utgör ansvarsbegränsningsbeloppet för alla krav, inklusive passagerarkrav och andra personskadekrav, enligt § 14 i sjölagen 930.000 Poincaréfrancs (ca 288.300 FMk).[69] Redan en olycka som drabbar två eller flere passagerare ombord på ett fartyg av nämnda storleksklass kan betyda, att ansvarsbeloppet enligt sjölagen § 182 reduceras. Beaktar man vidare, att de flesta passagerarfärjorna har ett ansvarstonnage på 3.000—10.000 ton och är berättigade att föra 500—1.500 passagerare, är konflikten uppenbar. Enligt sjölagen § 14 är t.ex. ansvarsbeloppet för ett 3.000 tons fartyg med 500 passagerare ca 5.766 FMk per passagerare och motsvarande belopp för ett 10.000 tons fartyg med 1.500 passagerare är ca 6.406 FMk. Dessa siffror förutsätter att endast personskador uppstår, vilket dock är mycket osannolikt. Enligt sjölagen § 182 är ansvarsbeloppet ca 217.000 FMk per passagerare. Det gällande rättsläget är således otillfredsställande. En ytterligare omständighet som talar för en lagändring är, att en ansvarsgräns som följer passagerarantalet även försäkringstekniskt är lätthanterlig.

Som tidigare (s. 44, 46) framgått står ansvarsbegränsningssystemet enligt 1957 års konvention även i konflikt med den i Aten den 13 december 1974 antagna internationella konventionen rörande befordran av passagerare och deras resgods till sjöss. I enlighet med Tokyoutkastet av år 1969 fastställer nämligen passagerarkonventionen bortfraktarens skadeståndsansvar för passagerarskador till 700.000 Poincaréfrancs per passagerare (art. 7(1)). Denna bristande samordning mellan 1957 års globalbegränsningskonvention och passagerarkonventionen av år 1974 utgör sannolikt det huvudsakliga skälet till att sistnämnda konvention ännu inte internationellt trätt i kraft.

---

[68] Se *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 44. Nämnas kan i detta sammanhang, att bortfraktaren bl. a. enligt engelsk rätt traditionellt åtnjutit en vidsträckt rätt att friskriva sig från ansvar för passagerarskador, se t. ex. *Chorley & Giles* s. 97 ff. och rättsfallen *Cockerton v. Naviera Aznar, S.A.*, [1960] 2 Lloyd's Rep. 450, *Budd v. P & O*, [1969] 2 Lloyd's Rep. 262 och den intressanta pläderingen i samband med rättsfallet *Hollingworth v. Southern Ferries Ltd.*, [1977] 2 Lloyd's Rep. 70. Se även *Alten*, AfS 2 s. 75. Sedermera har dock Unfair Contract Terms Act, 1977 inneburit en väsentlig inskränkning i sagda ansvarsfriskrivningsrätt, se närmare *Thompson* s. 36 ff. Nämnas kan, att medelst Merchant Shipping Act, 1979 sections 14—16 har principerna i 1974 års passagerarkonvention införlivats med engelsk rätt. I amerikansk rätt däremot har domstolarna ansett ansvarsinskränkande eller -begränsande biljettklausuler såsom stridande mot "public policy" och därmed overksamma, se t. ex. *Knauth*, Liber Amicorum Algot Bagge s. 119 ff. och *Springer*, 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 36. Se även *Innføring* s. 49 och *Braekhus & Rein* s. 136.

[69] Enligt uppgift av Finlands Bank motsvarade en Poincaréfranc den 31 augusti 1979 0.3081 FMk.

Länder, vilka hyser intresse för att tillträda passagerarkonventionen, har avvaktat resultatet av arbetet med den nya globalbegränsningskonventionen.[70]

> Det av CMI utarbetade utkastet till en ny globalbegränsningskonvention innehöll en uttrycklig bestämmelse om att passagerarskadekraven skulle undantas från ansvarsbegränsningen (art. 3 (e)). Vid IMCO:s juridiska kommittés 25:e möte intog dock majoriteten av deltagarna den ståndpunkten, att ansvarsbegränsningen skulle omfatta dessa krav. Under den förda diskussionen var man i allmänhet av den åsikten, att ansvarsbeloppet för passagerarskadekraven inte borde knytas till fartygets tonnage och att ett maximalt ansvarstak av försäkringsmässiga skäl var behövligt.[71]
>
> Frågan vidarebehandlades vid IMCO:s juridiska kommittés 28:e möte. Härvid antogs ett norskt-svenskt förslag, enligt vilket begränsningen av passageraransvaret skulle utgöra passagerarkonventionens begränsningsbelopp 700.000 Poincaréfrancs per passagerare multiplicerat med det antal passagerare, som fartyget var berättigat att föra. Dessutom skulle ansvaret i intet fall överskrida en s. k. katastrofgräns.[72]
>
> Vid den diplomatiska konferensen i London hösten 1976 var man ense om att en särskild ansvarsgräns skulle gälla för det kontraktuella ansvaret för personskador som drabbar fartygets passagerare.[73] Den av konferensen för ansvarsgränsernas närmare bearbetning tillsatta arbetsgruppen beslöt att rekommendera för konferensen antagandet av en "per capita" ansvarsgräns för passagerarskador i enlighet med det norsk-svenska förslaget. Vidare ansåg arbetsgruppen, att den ovannämnda katastrofgränsen skulle fastställas till $ 30 milj.[74] Arbetsgruppens förslag antogs av konferensen[75] och inarbetades i konventionen (art. 7.1).

Sedan principerna i 1976 års begränsningskonvention inarbetats i de nordiska sjölagstiftningarna, blir den praktiska konsekvensen, att globalbegränsning av redarens

---

70 Se *Kommittédirektiv* 1977:114 s. 4.

71 Ett förslag i enlighet med dessa ställningstaganden framlades av de norska och svenska delegationerna, se närmare om förslaget och diskussionen på mötet *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 7, 10 f. och ANNEX II s. 2.

72 Se närmare om förslaget och diskussionen på mötet *IMCO* Doc. LEG XXVIII WP. 1, 24 November 1975, WP. 23, 1 December 1975 s. 2 och WP. 32, 4 December 1975 s. 9.

73 Se närmare om diskussionerna på konferensen och de tentativa omröstningarna *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 11, 8 November 1976 och SR. 19, 12 November 1976 s. 8 ff. Se även nationella ställningstaganden *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4, 27 September 1976 och utlåtande av ICS (International Chamber of Shipping) CONF. 5/6, 27 September 1976 s. 7.

74 Se närmare om arbetsgruppens rekommendation *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 76, 12 November 1976 s. 6.

75 Med rösterna 25—1, medan 6 avstod, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 23, 16 November 1976 s. 11. I detta sammanhang är det av intresse att notera, att den polska delegationen under konferensen framförde ett förslag om att ansvarsgränsen för passagerarskador skulle beräknas enligt det antal passagerare fartyget faktiskt hade ombord och inte enligt det antal det var berättigat att föra, se om förslaget *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/WP. 26, 2 November 1976. Förslaget mötte dock starkt motstånd, främst på grund av de försäkringstekniska svårigheter en sådan lösning skulle innebära. Slutligen kan nämnas, att den amerikanska delegationen, som ansåg att passagerarkonventionens ansvarsbelopp var alltför låga, framförde ett förslag om en ansvarsgräns om $ 300.000 per passagerare. Se närmare om den amerikanska delegationens inställning och dess förslag *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 11, 8 November 1976 s. 3 och CONF. 5/C. 1/WP. 33, 3 November 1976. Det amerikanska förslaget erhöll dock inte understöd.

passagerarskadeansvar blir en ytterst sällsynt företeelse.[76] Endast i det fallet att ett större passagerarfartyg drabbas av en storolycka (det samlade ansvaret överstiger ca 116,25 m. FMk. I fråga om de individuella ansvarsgränserna innebär detta över 535 passagerare) aktualiseras ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning.[77] Globalbegränsningskonventionen av år 1976 innebär således en klar förbättring i passagerarens rättsställning. Men som även framgått, kan dock ansvarsbegränsningsreglerna i vissa situationer bli tillämpliga och särskilt med beaktande av gällande rättsläge kan det inträffa, att passagerarnas personskadekrav i väsentlig mån nedskärs. Dessutom bör i detta sammanhang uppmärksammas, att passagerarna i stor utsträckning är oförsäkrade. De saknar ofta frivillig liv- eller annan olycksfallsförsäkring och inte heller erbjuder förefintliga socialförsäkringsformer den skadelidande passageraren ett fullgott skydd.[78]

Frågan om obligatorisk olycksfallsförsäkring till förmån för passagerarna har diskuterats vid flera av CMI:s möten. På CMI:s möte i Antwerpen år 1921 framlade den engelska delegationen under ledning av Sir Norman Hill ett förslag med detta innehåll.[79] Frågan om försäkringsplikten berördes även vid CMI:s möten i Göteborg år 1923 (*CMI*, Bulletin 65), i Genua år 1925 (*CMI*, Bulletin 74), i Amsterdam år 1927 (*CMI*, Bulletin 85) och i Antwerpen år 1930 (*CMI*, Bulletin 91). Dessa strävanden har dock inte lett till något resultat. Det har varit svårt att uppnå internationell enighet om sådana centrala frågor som försäkringens frikoppling från ansvarigheten, försäkringsbeloppens storlek, systemets praktiska genomförande etc.

---

[76] Se *Selvig*, TfR 1977 s. 435 samt dennes uttalande på den diplomatiska konferensen i London, *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 11, 8 November 1976 s. 3.

[77] Världshistorien ger exempel på att storolyckor av ovannämnt slag inträffat. I samband med Titanics förlisning år 1912 drunknade 825 passagerare och med Empress of Ireland följde 837 passagerare i havets djup år 1914 sedan fartyget kolliderat med ett norskt lastfartyg. I detta sammanhang är det av intresse att notera, att enligt en amerikansk utredning har under en tidsperiod av 100 år (1846—1946) i hela världen inträffat 168 sådana sjöolyckor där över 100 människor omkommit. Vidare har man beräknat, att förhållandet mellan personskador av individuell karaktär (t. ex. en passagerare eller besättningsman drabbas av skada) och en storolycka är 7000:1. Se 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1699 fotnot 136.

[78] På senare tid har frågan om skadeståndsansvarets ersättande med ett försäkringssystem starkt debatterats i den nordiska skadeståndsrättsliga litteraturen. Ända sedan Ivar Strahl i slutet av 1940-talet kraftigt talade för att försäkringen i det närmaste skulle överta skadeståndsansvarets traditionella ersättningsuppgifter har frågan stått i centrum i den nordiska debatten. Strahl ställde hänsynen till den skadelidande och dennes ekonomiska trygghet i främsta rummet som rättspolitiskt syftemål. Se närmare om *Strahls* reformplaner t. ex. hans inlägg vid det 19:e nordiska juristmötet i Stockholm år 1951, Förhandlingar s. 17 ff. och bilaga 1 samt *idem*, SvJT 1947 s. 98 ff. Med tanke på den närmaste framtiden synes dock sådana strävanden utopistiska. Svårigheterna är många och omfattande. Se om dessa och om den förda diskussionen *SOU* 1964:31 s. 13 ff., *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 67 ff. och *Hellner* s. 21 f. Se även *Hellner*, Sc.St.L., s. 131 ff. (1962), *idem*, Försäkringsgivarens s. 221 ff. och *Bengtsson*, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet s. 96 ff. Förhållandet skadeståndsansvar-försäkring har i finsk doktrin berörts av bl. a. *Palmgren*, JFT 1950 s. 268 ff., särskilt s. 274 ff. Som en parentes kan slutligen nämnas, att Nya Zeeland år 1972 har infört en lagstiftning enligt vilken medborgarna inte längre kan framställa ersättningsyrkanden mot eventuella skadeståndsansvariga för personskador, vilka uppstår i Nya Zeeland jämte territorialvatten. Ersättningarna utbetalas automatiskt enligt Accident Compensation Act, 1972. Se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4/Add. 3, 27 October 1976 s. 2.

[79] Se närmare *CMI*, Bulletin 47 s. 124 ff.

> Ett obligatoriskt olycksfallsförsäkringssystem för passagerarskadornas del skulle onekligen innebära fördelar både för passagerarna och redarna. De förstnämnda vore skyddade även i de situationer där redaren inte bär skadeståndsansvar. Vidare skulle skaderegleringen förenklas och bli smidigare. Redarna skulle gynnas genom att deras ansvarsbörda blev mindre. Samtidigt skulle skadeadministrationen underlättas. Kostnaderna för ett sådant system torde inte heller bli ekonomiskt oöverstigliga för redarna.[80]

I anknytning till detta kan man även ställa frågan om inte en passagerare, som känner eller åtminstone borde känna till de villkor enligt vilka transporten sker, själv borde sköta om sitt försäkringsskydd. Kunde man möjligen motivera en tillämpning av globalbegränsningsreglerna i fråga om passagerarskador med en försäkringsmöjlighet? Onekligen har synpunkter av detta slag betydelse vid bedömningen av bortfraktarens kontraktsrättsliga ansvarsbegränsningsrätt. Passageraren känner på förhand till sin skadeståndsrättsliga ställning och kan, om han anser behov därtill föreligga, skaffa sig tilläggsskydd genom försäkring. Av globalbegränsningens natur följer likväl, att en liknande förhandsbedömning av det skadeståndsrättsliga läget ej kan ske.

9.3.3.1.3. Övriga personskador

Den tredje gruppen av personskador omfattade skador, som drabbar utomstående personer, dvs. personer som inte är anställda hos redaren eller dennes medhjälpare eller

---

80 Se *Braekhus*, Rederansvaret s. 206 och *Hjalsted*, UfR 1969 B s. 170. I anknytning till detta är det av intresse att notera, att man i USA infört en förpliktelse för redarna att i samband med passagerarbefordran ställa ekonomisk säkerhet för täckande av eventuella personskadekrav. Den utlösande faktorn till denna lagstiftning var det panamensiska fartyget Yarmouth Castles brand den 13 november 1965 under en kryssning till Karibiska havet. Vid denna olycka omkom 90 människor. Se närmare om olyckan t. ex. *Donovan*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1038. Nämnda lag (P.L. 89—777, 80 Stat. 1356) stiftades av den amerikanska kongressen år 1966. Section 2 i lagen förpliktar varje redare eller befraktare av ett amerikanskt eller utländskt fartyg, som har hyttplatser för 50 eller flere passagerare och som tar ombord passagerare i amerikanska hamnar, att ställa ekonomisk säkerhet för passagerarskadeansvaret enligt av Federal Maritime Commission givna föreskrifter. Säkerhetsbeloppet beräknas enligt antalet hyttplatser på följande sätt:

$ 20.000	för	varje	hyttplats	upp till 500
$ 15.000	„	„	„	mellan 501—1.000
$ 10.000	„	„	„	„ 1.001—1.500
$ 5.000	„	„	„	över 1.500

Ifall redaren eller befraktaren trafikerar med flera än ett fartyg, vilka underlyder dessa bestämmelser, skall säkerhet ställas enligt antalet hyttplatser på det av fartygen, som har de flesta hyttplatserna. Tullmyndigheterna övervakar att förpliktelsen efterföljs. Se närmare om nämnda lagstiftning t. ex. *Baer* s. 257 ff., *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 528 ff., 538, *Kierr*, 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 645 och *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 800, 802. Den intressanta frågan huruvida de skadelidande kan kräva hela säkerhetsbeloppet i de situationer, när redarens ansvarsbegränsningsbelopp understiger förstnämnda belopp har mig veterligen ännu inte varit föremål för domstolsprövning. Slutligen kan nämnas, att norska sjøfartsloven § 202 ger kungen möjlighet att påföra redarna plikt att teckna försäkring för passagerarskadeansvaret i inrikesfart och i fart mellan Norge och utlandet.

tillhör passagerarkategorin. Fråga är huvudsakligen om personer utanför fartyget, t.ex. på land eller ombord på ett annat fartyg. Det är främst i fråga om denna personskadegrupp, som möjligheten av ett katastrofansvar, om man vill använda denna term, existerar för redaren. Följaktligen koncentreras även ansvarsbegränsningsbehovet till dessa skadesituationer.

De skadelidande har här ett klart behov av ersättning. Trots att en del av dem erhåller ersättning från olika olycksfallsförsäkringar på grund av arbetsförhållande och trots att övriga socialförsäkringsformer är underkastade fortsatt utveckling, erhåller de skadelidande inte ännu denna väg en tillfredsställande och fullgod ersättning. Dessutom bör beaktas, att skillnaderna olika länder emellan i fråga om socialförsäkringens utveckling och omfattning är betydande och att, som även ovan framgått, teckningsfrekvensen av frivilliga liv- och olycksfallsförsäkringar är ringa.

Även om sådana olyckor givetvis kan inträffa i samband med vilka en tillämpning av globalbegränsningsreglerna blir aktuell, t.ex. storolyckor av typen sammanstötningen Stockholm—Andrea Doria år 1956 eller explosionsolyckan i Texas City år 1947, är dylika fall likväl sällsynta. Grenander har i sin ovan refererade undersökning även undersökt denna fråga. Ur tabellerna han uppställt framgår, att man (redarna) endast i ett fall gjort inbesparingar beträffande personskadorna.[81] Fallet gällde en sammanstötning, som i januari 1950 inträffade mellan det svenska tankfartyget Divina och den engelska u-båten Truculent.[82] Som en följd av ansvarsbegränsningsreglerna gick de skadelidande på Truculent-sidan (detta fartyg bar 75 % av skulden till olyckan) i fråga om personskadorna miste om ca £ 100.000.[83]

Att märka är vidare, att de begränsningsregler, vilka tillämpades i de av Grenander undersökta fallen, till största delen byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention.[84] De gällande bestämmelserna, vilka bygger på 1957 års globalbegränsningskonvention, har inneburit en förhöjning av ansvarsbeloppen beträffande personskadorna. För det fall att endast personskada uppstått, har ansvarsgränsen höjts med drygt 56 %. Ifall såväl personskada som egendomsskada inträffat, har man ökat den enbart för täckande av personskada avsedda delen av ansvarssumman med drygt 111 %.[85] Det nuvarande personskadebeloppet om 2.100 Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet torde motsvara ca 651 FMk. Som tidigare (s. 61) framgått, har en ytterligare förhöjning av ansvarsbeloppen sedermera förverkligats i samband med revideringen av 1957 års konvention. Trots att ersättningskravens nominella belopp givetvis också har ökat, torde man kunna säga, att förhöjningarna innebär att ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens ytterligare minskar — detta särskilt i fråga om det mindre tonnaget, beträffande vilket begränsningsreglernas tillämpnings-

---

81 *Grenander* s. 26 tabell B.

82 *H.M.S. Truculent*, [1951] 2 Lloyd's Rep. 308.

83 Se *Pineus* kommentar av fallet i AfS 1 s. 462 f.

84 I 15 fall tillämpades ansvarsbegränsningsregler (den s.k. pundregeln), vilka byggde på 1924 års konvention (i 14 fall svenska, i ett fall danska regler). Engelska begränsningsregler, vilka inte väsentligt skilde sig från dessa, tillämpades i sju fall.

85 Se närmare *SOU* 1961:33 s. 31.

frekvens enligt refererade undersökningar är störst. Följaktligen har utvecklingen i fråga om personskadebeloppen inneburit en fortsatt förbättring av den skadelidandes rättsställning i förhållande till rättsläget vid tiden för Grenanders undersökning.

Det ovan sagda synes leda till den konklusionen, att globalbegränsningsreglernas praktiska och ekonomiska betydelse även i fråga om den föreliggande typen av personskador åtminstone de lege ferenda (1976 års globalbegränsningskonvention) i det närmaste inskränker sig till deras "förhöjningsförhindrande verkan" på försäkringspremierna — detta dock med ovannämnda reservation för eventuellt inträffande storolyckor.

9.3.3.2. *Egendomsskador*

Egendomsskadorna utgör den avgjort viktigare skadekategorin i fråga om globalbegränsningsreglernas ekonomiska och praktiska betydelse. Naturligt är därför, att tyngdpunkten i föreliggande analys koncentreras till dessa skadesituationer. Jag har valt att gruppera framställningen i a) skador som drabbar fartygets[86] last och b) skador som drabbar intressen utanför fartyget. Enär ansvarsbegränsningsreglernas praktiska betydelse beträffande egendomsskadorna i praktiken inskränker sig till dessa skadekategorier anser jag indelningen befogad.

9.3.3.2.1. Skador som drabbar fartygets last

Lastskadorna är den i praktiken viktigaste och största gruppen av P & I "liabilities" — åtminstone i nordiska förhållanden.[87] Som läget är beträffande passagerarskador, är även redarens lastskadeansvar särreglerat i sjölagstiftningen. Denna speciallagstiftning innehåller också bestämmelser om ansvarsbegränsning.

> Enligt konossementslagen § 4 punkt 5, som bygger på art. IV (5) i den i Bryssel den 25 augusti 1924 antagna internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (de s. k. Haag-reglerna) är bortfraktarens ansvarighet för förlust, minskning av eller skada på gods eller för skada, som därmed sammanhänger, begränsad till 600 FMk för varje kolli eller annan enhet av godset. Utöver denna allmänna bestämmelse innehåller nämnda lagstadgande undantags- och särregler, vilka dock förbigås i detta sammanhang.[88]
>
> Enligt sjölagen § 120 mom. 2, som bygger på art. 4.5 a i det den 23 februari 1968 antagna — på grundval av ett av CMI vid en konferens i Stockholm år 1963 antaget utkast (de s. k. Visby-reglerna) — tilläggsprotokollet innehållande vissa ändringar i konossementskonventionen (den härigenom ändrade lydelsen av konossementskonventionen går under benämningen Haag-Visby-reglerna), är bortfraktarens ansvarighet för skada till följd av att godset gått förlorat, skadats eller försenats begränsad till 10.000 Poincaréfrancs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, till 30

---

[86] Med detta uttryck avses här det fartyg, som redaren driver sjöfart med i egenskap av ägare eller demise-/bare boat-befraktare. Se framställningen om redaransvarets placering ovan s. 74 ff.

[87] Se *Braekhus & Rein* s. 146, *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 92 och *Flöystad* s. 14.

[88] Se konossementslagen § 4 punkt 5.

Poincaréfrancs per kilo av det berörda godsets bruttovikt. Även detta stadgande innehåller undantags- och särbestämmelser.[89]

Det förtjänar även omnämnas, att stadgandet i sjölagen § 182, berört ovan i samband med passagerarskadeansvaret, innehåller en bestämmelse om begränsning av bortfraktarens skadeståndsskyldighet vid sådan transport av fordon, som inte sker enligt certeparti eller konossement (jfr sjölagen § 169 mom. 3). Enligt mom. 2 punkt 2 sagda lagrum, vilket motsvaras av art. 8.2 i det tidigare omtalade Tokyoutkastet (i sistnämnda stadgande är dock ansvarigheten begränsad till 30.000 Poincaréfrancs), är bortfraktarens ansvarighet i fall av skada, förlust eller försening begränsad till 50.000 Poincaréfrancs för varje fordon jämte resgods, som förvaras i eller på fordonet. Särskilt med tanke på bilfärjetrafiken kan stadgandet få praktisk betydelse. Att märka är likväl, att bussar, lastbilar och långtradare, vilka åtföljs av chaufför och befordras sjöledes, inte anses som fordon i nämnda lagrums mening utan underlyder de i sjölagen kap. 4 ingående bestämmelserna om befordran av gods.[90]

Enär de ansvarsbegränsningsregler, som bygger på 1957 års globalbegränsningskonvention, även måste anses omfatta de skadesituationer, vid vilka redarens skadeståndsansvarighet i enlighet med det nyss anförda är specialreglerad,[91] kan liknande konfliktsituationer uppstå, som de som ovan berördes i samband med ansvaret mot passagerare. En tillämpning av ansvarsbegränsningsreglerna leder till lägre ansvarsgränser än de som de i övrigt tillämpliga[92] särbestämmelserna om bortfraktarens

---

89 Se sjölagen § 120.

90 *Reg. prop.* 1974:116 s. 14 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:137 s. 134.

91 I dansk rättspraxis har Sø- og Handelsretten i Köpenhamn i avgörandena ND 1956 s. 526 och ND 1966 s. 170 intagit den ståndpunkten, att den danska konossementslagstiftningen, som grundar sig på 1924 års internationella konossementskonvention, utesluter en samtidig tillämpning av globalbegränsningsreglerna. Beaktar man dels att konossementskonventionen innehåller en uttrycklig bestämmelse, vilken möjliggör en tillämpning av nämnda begränsningsregler (art. 8), dels att det förefaller osannolikt att de nordiska lagstiftarna haft för avsikt att i detta avseende ställa sin nationella sjöfart i särställning i förhållande till andra länders redare, synes SøHa:s ställningstagande felaktigt. Mot SøHa:s ståndpunkt talar även den nyttjade inarbetningstekniken och förarbetena till lagstiftningarna. Se även *Selvig*, AfS 5 s. 17 ff. och *idem*, MarIus 25 s. 1 fotnot 2. Motsatt ståndpunkt har också intagits i nordisk rättspraxis. Se t. ex. rättsfallen ND 1951 s. 589 (Sveriges HD), ND 1954 s. 550 (Svea hovrätt) och ND 1972 s. 11 (Oslo byrett). Beträffande globalbegränsningsreglernas tillämpning i föreliggande avseende, se också *Rosenmeyer* s. 126, *Krüger* s. 746, *Selvig*, Six Lectures on the Hague Rules s. 120 samt från utomnordisk rätt *Richter-Hannes m. fl.* s. 107, *Freise* s. 57 och *Manca* s. 145. Varken den finska konossementslagen (168/39) eller sjölagsändringarna (646/75), vilka grundar sig på det förutnämnda Tokyoutkastet av år 1969 och 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen, innehåller närmare bestämmelser i föreliggande fråga. Däremot ingår bestämmelser som överensstämmer med konossementskonventionens art. 8 i passagerarkonventionen av år 1974 (art. 19) och i 1978 års internationella konvention rörande godsbefordran till sjöss (art. 25.1). I den engelska Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ingår ett uttryckligt stadgande om att denna lagstiftning inte inverkar på bortfraktarens globalbegränsningsrätt (section 6(2)). En korresponderande bestämmelse ingår i den amerikanska Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (section 8).

92 Se beträffande konossementslagens tillämpningsområde § 8 i lagen (ändrad genom lagändring år 1975 (647/75)). Nämnas kan, att principerna i 1924 års konossementskonvention, de s. k. Haag-reglerna, erhållit vidsträckt internationell tillämpning både genom nationella lagstiftningsåtgärder och genom kontraktsklausuler, s. k. Paramountklausuler. Angående tillämpningsområdet för ovannämnda sjölagsbestämmelser, se sjölagen §§ 168—168 b och 188 a. Se även belysande översikter av *Sevón*, DL 1977 s. 315 ff. och *Sevón & Sisula* s. 28 ff.

skadeståndsansvarighet förutsätter. En sådan situation uppstår dock endast undantagsvis och främst beträffande den mindre sjöfarten.[93] Enligt min bedömning skulle en tillämpning av begränsningsreglerna (ansvarsgränsen 1.000 Poincaréfrancs (ca 310 FMk) × fartygets dräktighet, minimum 150.000 Poincaréfrancs (ca 46.500 FMk))[94] kunna bli aktuell bl.a. vid skada som drabbar hela fartyget (t. ex. förlisning) eller en stor del av lasten (t. ex. dålig stuvning). Föreliggande fråga är givetvis beroende av ett flertal omständigheter: lastens värde och slag, skadans omfattning, förekomsten av andra krav än lastskadekrav (t. ex. personskadekrav) etc. Dessutom bör beaktas, att de i konossementslagen § 4 punkterna 2 a—b och sjölagen § 118 mom. 2 punkterna a—b ingående ansvarsbefrielsegrunderna fel och försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget och brand, som ej vållats av bortfraktaren själv, ytterligare minskar globalbegränsningsreglernas praktiska betydelse.[94a]

I fråga om de mera alldagliga och normala lastskadekraven, t. ex. skada eller förlust som drabbar ett eller några enstaka godspartier, saknar ansvarsbegränsningsreglerna däremot praktisk betydelse. Dessa skadefall representerar den övervägande delen av lastskador vid t.ex. modern linjetrafik.

Fastän således de gällande ansvarsbegränsningsreglerna i några enstaka fall och under ogynnsamma omständigheter kan få praktisk betydelse i fråga om lastskadekraven, kommer denna betydelse likväl att minska i och med antagandet av de förhöjda ansvarsgränserna i 1976 års globalbegränsningskonvention.[95]

---

93 Se de ovan s. 241 ff. refererade undersökningarna om globalbegränsningens ekonomiska och praktiska betydelse.

94 Se sjölagen § 14 och tabellen ovan s. 61.

94a Se dock om lastintressentens ställning gentemot det transporterande fartyget enligt amerikansk rätt vid s. k. both to blame-kollisioner t. ex. *Braekhus & Rein* s. 158 f.

95 I anknytning till detta är det skäl att erinra om de eventuella verkningar den i Hamburg år 1978 antagna konventionen rörande godsbefordran till sjöss kan medföra i fråga om ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning vid lastskadefall. Syftemålet med nämnda konvention är att åstadkomma en förändring i den genom Haag-reglerna förverkligade och sedermera universellt omfattade riskfördelningen mellan bortfraktare och lastintressent. Önskemålet om en förändring framfördes främst från u-ländernas sida. Genom att påföra bortfraktaren ett förhöjt ansvar strävade dessa till en minskning av försäkringskostnaderna för lastintressenterna, vilka till stor del representerar u-landsintressen. Samtidigt strävade man till att minska olägenheterna med det s. k. overlapping-insurance-systemet, dvs. försäkring av samma risk hos lastförsäkringsgivaren och P & I-assuradören med därav föranledd ökning av de totala transportkostnaderna (bl. a. ökas dessa kostnader genom regresskraven mellan försäkringsgivarna). Se närmare om dessa strävanden och försäkringsaspekterna t. ex. *Righetti*, [1977] 2 LMCLQ s. 192 ff. och *Birch-Reynardson*, CMI Aix 1976 s. 7 f., 39 f. Man kan dock med skäl ifrågasätta huruvida Hamburgkonventionens lösning, dvs. presumtionsansvar för bortfraktaren och avskaffandet av ansvarsbefrielsegrunden nautiskt fel i Haag-reglerna, verkar i önskad riktning. Behovet av "overlapping insurance" kvarstår och dessutom är det sannolikt, att regresskraven från lastintressenternas och deras försäkringsgivares sida kommer att öka, med därav föranledd höjning av kostnaderna för skaderegleringen. De sistnämnda strävar antagligen till att så ofta som möjligt vädja till nautiskt fel. Endast genom att för bortfraktarna införa ett strikt obegränsat ansvar, där lastförsäkring i konventionell mening kan undvaras, kan olägenheter i samband med "overlapping insurance" i väsentlig grad undvikas. På grund av många skäl synes dock detta i dagens läge inte vara ett realistiskt alternativ. Se närmare t. ex. *Righetti*, [1977] 2 LMCLQ s. 194 ff. och *Berlingieri*,

För att mildra de negativa verkningarna av att de frakträttsliga ansvarsgränserna genombryts, kunde man som ett alternativ eventuellt överväga att låta globalbegränsningen, såsom fallet var med passagerarskadorna, följa den kontraktsrättsliga ansvarsbegränsningen, t. ex. Haag-Visby-reglerna, med ett ansvarsmaximum bestämt av försäkringsmarknadens kapacitet. Trots den negativa inverkan på marknadens helhetskapacitet, som en uppspjälkning av ansvarsbegränsningsbeloppen i separata fonder möjligen medför, skulle en sådan lösning de lege ferenda innebära en förbättring i lastintressenternas rättsliga ställning.

En rättspolitiskt viktig omständighet i samband med lastskadekraven utgör det faktum, att den övervägande delen av den sjöledes transporterade lasten är försäkrad. Detta innebär, att lastintressentens assuradör vid ett inträffat skadefall i första hand står för ersättningen. Denne har dock ofta regressrätt mot redaren. När en sådan sällsynt olycka inträffar, att skadeyrkandena överstiger globalbegränsningsbeloppen, utgör sistnämnda belopp ansvarsgräns för redaren (P & I-försäkringsgivaren) och lastintressentens assuradör blir då de facto den skadelidande. Denne har likväl som regel återförsäkrat sin risk.

Ett avskaffande av globalbegränsningen borde logiskt sett överflytta nämnda obetydliga inbesparing[96] till lastassuradören och minska dennes helhetskostnader med en, om man får tro redarnas ansvarsförsäkringsgivare, förhöjning av P & I-premierna som följd. Enär den slutliga kostnaden vid obegränsad ansvarighet delvis uppsugs av den internationella försäkringsmarknaden (excess liability)[97] samt vidhänger lasten som en transportkostnad, synes det mig, att den obetydliga kostnadsökning avskaffandet av globalbegränsningen innebure för redarna inte behöver medföra en nämnvärd förhöjning av kostnaderna för ansvarsförsäkringen. Uppmärksammas bör nämligen, att lastintressenterna på grund av gällande ansvarsregler är tvungna att teckna försäkring för lastens fulla värde[98] Frågan torde i stor utsträckning kunna lösas genom överenskommelser mellan last- och ansvarsassuradörer.[99]

CMI Aix 1976 s. 9 f., 41 f. Se även *Diamonds* belysande framställning i [1977] 1 LMCLQ s. 39 ff. samt kritik mot Hamburgkonventionen av *Pineus*, 25—26 SvSjT 1976 s. 39 och *Ramberg*, 3 SvSjT 1976 s. 16 ff. I ansvarsbegränsningshänseende innebär följaktligen Hamburgkonventionen en ökning av "limitable claims".

96 Att märka är, att regressbeloppen i allmänhet inte torde överstiga 15—20 % av de ersättningar som utbetalas åt lastintressenterna, se *Rossmere*, 6 JMLC (1975) s. 431. Beträffande europeiska förhållanden nämner *Selvig*, NFT 1979 s. 127 siffran ca 10 %. Jfr *Daal & Ahrne* s. 39. Med beaktande av ansvarsbegränsningens blygsamma roll i sammanhanget inser man, att ovannämnda besparing är obetydlig.

97 Se framställningen ovan s. 59.

98 Jfr det som ovan i fotnot 95 anförs om "overlapping insurance".

99 I anslutning till detta knyts intresset till bl. a. det avtal, som i Skandinavien har slutits mellan lastassuradörerna i Danmark, Norge och Sverige och de ledande linjerederierna angående inskränkning av regressyrkandena. Enligt detta avtal är den undre gränsen för regressfordringar 1.000 SKr eller ca $ 227. Yrkanden under denna gräns framställs inte. Regressfordringar, vilka överskrider ca $ 12.500, handläggs enligt det gamla systemet (= i enlighet med gällande ansvarsregler). Fordringar, som faller i mellanskiktet delas på fifty-fifty basis förutsatt att bevis föreligger för att skadan inträffat under den tid bortfraktaren omhänderhaft godset. Detta system innebär inbesparade administrationskostnader och därmed även minskade försäkringskostnader. Se närmare *Kihlbom*, CMI Aix 1976 s. 6. Intressant är även det svenska s. k. pappersavtalet mel-

Dessa synpunkter äger relevans såväl i fråga om ovan beskrivna specialreglerade ansvarsbegränsning som beträffande globalbegränsningen. För ett avskaffande av sistnämnda begränsningsregler talar ytterligare följande fundamentala skillnad: medan man som argument för den specialreglerade ansvarsbegränsningen möjligen kan hänvisa till att lastintressenten på förhand är medveten om sin skadeståndsrättsliga ställning gentemot bortfraktaren och därför kan vidtaga nödiga försäkringsåtgärder,[100] följer av globalbegränsningens natur att sådana förhandskalkyler försvåras beträffande denna ansvarsbegränsning. I anslutning till detta är det likväl skäl att påpeka, att utformningen av gällande bortfraktaransvar (culpaansvar, begränsad tvingande ansvarsperiod, lagstadgade ansvarsbefrielsegrunder etc.) tvingar lastintressenten till att teckna ett försäkringsskydd, som omspänner hela transporten. Frågan om vem som ligger närmast till att bära risken och teckna försäkring är emellertid inte något för sjötransporten unikt, utan kan ställas även beträffande land- och lufttransporter. Frågeställningarna kommer därför inte att närmare behandlas i detta sammanhang.

Återstår ännu att något beröra redarens skadeståndsansvar beträffande sådan last, som transporteras oförsäkrad. Enär den sjöledes transporterade lasten vanligen är försäkrad aktualiseras denna fråga närmast i undantagsfall. Den ovannämnda kostnadsutjämningen över den internationella försäkringsmarknaden uppnås inte i skadefall, som drabbar oförsäkrad last.[101] Enär dock en sådan situation att globalbegränsnings-

---

lan P & I-klubbarna och lastassuradörerna, vilket *Grönfors* omnämner på s. 159 i fotnot 14 i sin artikel "Avtalsreglering och tvångsreglering av sjötransporter". Enligt detta avtal ersätts alla "cuts" under ½ tum som uppstår vid transport av tidningspapper i rullar helt av lastassuradören. Större skador ersätts av bortfraktaren till 60 % och av lastassuradören till 40 %. Jfr i detta sammanhang även det i amerikansk rätt aktuella "No-Fault System", som i fråga om transportvaruförsäkring går ut på att försäkringsgivarna avstår från sina regresskrav, se närmare t. ex. *Rossmere*, [1976] 2 LMCLQ s. 178 och *idem*, 6 JMLC 1975 s. 428 ff. Dessa avtal utvisar att s. k. recourse agreements och därmed överhuvudtaget avtal, som löser ersättningsfrågan avvikande från tillämpliga ansvarsregler, vore möjliga även i större skala. I den mån utvecklingen slår in på denna väg är det möjligt att även globalbegränsningsreglerna i framtiden förlorar sin betydelse i dessa sammanhang. Se även *Kihlbom*, Cargo Insurance and Modern Transport s. 131 ff. som diskuterar frågan om inskränkning av lastassuradörernas regressyrkanden.

100 Jfr *Selvig*, Six Lectures on the Hague Rules s. 122, *Angino*, 10 Villanova L. Rev. (1965) s. 722 och *Drion* s. 21 ff.

101 Som en parentes kan i detta sammanhang nämnas, att t. ex. en del redare, vilka idkar bilfärjetrafik mellan Finland och Sverige, har på frivillig väg som en serviceåtgärd skadeförsäkrat de av rederierna transporterade motorfordonen. Denna s. k. bilsjöförsäkring gäller samtliga inregistrerade motorfordon, mopeder, trailers och containers för vilka fraktbiljett blivit löst. Försäkringen täcker skador på eller förlust av själva fordonen, men ej skador på last eller i fordonen befintligt handbagage eller liknande. Den träder i kraft då motorfordonet eller enheten skiljs från land och inlastas i fartyget, omfattar själva sjötransporten samt upphör då motorfordonet eller enheten lossats i destinationshamnen. Skaderegleringen är såtillvida smidig, att från fartygets sida endast på fastställd blankett noteras inträffad skada och dess omfattning, varefter den skadelidande själv kan vända sig direkt mot försäkringsgivaren med sitt ersättningskrav. Slutligen bör noteras, att försäkringsgivaren förbundit sig att inte utöva regressrätt mot försäkringstagaren utom i fall av kvalificerad culpa från försäkringstagarens sida. Uppgifterna givna den 31 maj 1979 av representant för rederierna (sjöfartsrådet Nils Wetterstein).

reglerna blir verksamma i fråga om skada på oförsäkrad last i enlighet med det ovan framförda framstår som en sällsynt företeelse, kan man enligt min uppfattning ifrågasätta, huruvida inte redarna kunde utan nämnvärda tilläggskostnader kanalisera den obetydliga kostnaden för ett obegränsat lastskadeansvar till sina ansvars- och deras återförsäkringsgivare (den internationella försäkringsmarknaden).

Som konklusion kan beträffande skador som drabbar fartygets last konstateras, att globalbegränsningsreglernas praktiska och ekonomiska betydelse i dessa skadefall är obetydlig. För det första är sannolikheten för att begränsningsreglerna överhuvudtaget blir tillämpliga liten. Den frakträttsliga ansvarsbegränsningen avskär ofta "topparna" av skadeståndskraven. Globalbegränsningsreglerna får i de flesta fall endast betydelse i regressuppgörelsen mellan last- och P & I-assuradörerna. Åtminstone delvis skulle kostnaden av ett obegränsat ansvar "utjämnas" över den internationella försäkringsmarknaden. Reglerna kan däremot få något större ekonomisk betydelse för avtalsparterna vid transport av oförsäkrad last. Redarna torde dock rimligtvis utan nämnvärda tilläggskostnader kunna kanalisera även denna obetydliga och sällsynta ekonomiska påföljd till sina försäkringsgivare.

9.3.3.2.2. Skador som drabbar intressen utanför fartyget

Den övervägande delen av de egendomsskador, som drabbar intressen utanför fartyget, uppstår vid fartygskollisioner.[102] Som av Grenanders undersökningsresultat framgått,[103] är ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens störst vid kollisionsskador. Särskilt intresse knyts därför till dessa skadefall.

Vid fartygskollisioner uppstår ersättningskrav huvudsakligen i relationen mellan redare och redare eller mellan lastintressent och redare. Enär fartygen och lasterna vanligen är försäkrade, blir ersättningsfrågan och därmed även frågan om ansvarsbegränsningsreglernas eventuella tillämpning i väsentlig grad en försäkringsmässig angelägenhet, dvs. regressuppgörelser försäkringsgivarna emellan.

Emedan fartygens kaskoförsäkringar numera även täcker hela kollisionsansvaret (upp till försäkringsbeloppet),[104] är redarnas ersättningsfordringar mot varandra väsentligen en fråga om fordringar mellan olika kaskoförsäkringsgivare. I sista hand är det den internationella försäkringsmarknaden som genom riskspridning och -uppsugning svarar för "kalaset".

I ett sammanstötningsfall kan det ena fartygets kaskoförsäkringsgivare vara återförsäkrare för det andra fartyget osv.[105] Man kan således med skäl ifrågasätta beho-

---

102 Jfr *Kom.bet.* 1961:8 s. 13. Jfr även *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 88.

103 Se ovan s. 241.

104 Se försäkringsavtalslagen § 61. Jfr även *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 86.

105 Ett belysande exempel är sammanstötningen Stockholm—Andrea Doria år 1956. De i New York påbörjade domstolsförhandlingarna avbröts sedan det framgått, att samma försäkringsintressen i stor utsträckning fanns företrädda på båda sidor. Denna omständighet minskade givetvis rättegångens ekonomiska betydelse och ledde till en snabb förlikning. Se t. ex. *Miller*, ILA s. 630, *Carrothers*, Safety at Sea International, December 1972 s. 10, *Nordborg*, AfS 4 s. 624 och *Grönfors*, AfS 12 s. 337. Jfr även från nordisk rättspraxis ND 1959 s. 227 (Danmarks Højesteret).

vet av och ändamålsenligheten med globalbegränsningsregler när den internationella försäkringsmarknaden ändå står för den totala kostnaden.[106]

Här tangerar vi tankegångar om regressuppgörelsens nödvändighet och ändamålsenlighet.[107] Under andra världskriget prövade man i praktiken att i begränsad omfattning avstå från att tillämpa förefintliga ansvarsregler. Mellan engelska och amerikanska och mellan norska och amerikanska myndigheter ingicks nämligen avtal om upphävandet av kollisionsansvaret till sjöss, de s. k. knock-for-knock-avtalen. De kolliderande parterna skulle själva stå för sina skador och hade inte rätt att framställa yrkanden mot motparten. I sista hand bars ansvaret av tecknade försäkringar.[108] Härigenom strävade man till att undvika långvariga och kostsamma regresskrav och rättegångar. Den ledande tanken var, att det för två länder med stora flottor inte i det långa loppet lönade sig att processa om kollisionsfallen. Skadorna jämnade med tiden ut sig. För att detta system skulle fungera tillfredsställande fordrades givetvis även överenskommelser mellan de olika försäkringsgivarna.[109]

Även vid det seminarium om riskfördelningen vid sjötransporter, som i CMI:s regi anordnades i Aix en Provence den 9—11 september 1976, diskuterades möjligheterna att på mera universell bas åstadkomma "knock-for-knock"-avtal mellan kasko- och P & I-försäkringsgivarna. Svårigheterna visade sig dock vara många (ersättningskrav från oförsäkrade och utanför avtalet stående intressen, enskilda "underwriters" ställning, svårigheter vid premiesättningen etc.) och möjligheterna att i dagens läge åstadkomma ett universellt, hela sjöförsäkringsmarknaden omfattande avtal ansågs små. Överenskommelser på ad hoc-nivå är likväl möjliga.[110] I globalbegränsningshänseende skulle "knock-for-knock"-avtalen minska antalet "limitable claims".[111]

---

106 *Braekhus*, Rederansvaret s. 201 opponerar sig mot att den omständigheten, att förlusten i alla fall täcks av försäkringsmarknaden, skulle kunna godtas som ett argument mot globalbegränsningen. Han betonar, att "formålet med begrensningen er å oppnå en viss forholdsmessighet mellom driftskapital og ansvar, slik at forsikringsbyrden blir mulig å baere". Braekhus synes dock i viss mån ha förbisett betydelsen av den faktiska kostnadsutjämning försäkring på båda sidor i flera fall innebär.

107 Nämnas kan, att bl. a. Selmer i nordisk doktrin synes ge försiktigt stöd för tanken att inskränka försäkringsgivarnas regressuppgörelser. Detta särskilt vad gäller kollisionsskador. I övriga fall är han mera återhållsam och poängterar preventionens betydelse, se närmare *Selmer*, AfS 3 s. 525 ff.

108 Det engelsk-amerikanska avtalet undertecknades i London den 4 december 1942 och erhöll benämningen "Agreement relating to Certain Problems of Maritime Transportation and Litigation", populärt kallat "The Mutual Aid Agreement". Detta avtal utgjorde förebild för det norsk-amerikanska avtalet som undertecknades den 29 maj 1945.

109 Se om "knock-for-knock"-avtalen närmare *Ørvig jr*, AfS 3 s. 448 ff.

110 Se inlägg av *Rutherford*, CMI Aix 1976 s. 21 och *Healy*, CMI Aix 1976 s. 51 ff. Det är i anknytning till detta intressant att notera, att i 1972 års svenska lagrådsremiss i anledning av förslaget till skadeståndslag framkastades förslag om att inskränka möjligheterna att erhålla skadestånd i fråga om vissa skaderisker, som i särskild grad var ägnade att täckas av sakförsäkring. Bland dessa nämndes skador på fartyg, se närmare *Kungl. Maj:ts prop.* 1972:5 s. 98. Förslaget förföll på grund av ekonomiska skäl som talar för bibehållandet av regressrätt i fråga om sjö- och transportförsäkringen, se närmare *SOU* 1975:103 s. 62, 83 ff. Se även *Bengtsson*, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet s. 99.

111 Se *Rein*, CMI Aix 1976 s. 24 ff.

Beträffande kaskoförsäkringsgivarna är det tänkbart, att en ekonomisk "utjämning" med tiden sker mellan dem i fråga om ansvarsbegränsningsreglernas verkningar. Den besparing en kaskoförsäkringsgivare genom ansvarsbegränsningsreglerna gör i ett fall förlorar han kanske i ett annat fall.[112] Ur denna synvinkel kan man alltså ifrågasätta betydelsen av begränsningsregler. Ett avskaffande av globalbegränsningen borde följaktligen inte inverka på redarnas försäkringspremier.

Motargument kan dock anföras. Resonemanget förutsätter nämligen att en faktisk ekonomisk utjämning sker. Fastän sjöförsäkringsmarknaden som helhet betraktad i högsta grad är internationell, utgörs den primära försäkringsgivargruppen av assuradörer, vilkas försäkringsmarknadsandel till omfattningen är mycket skiftande. Måhända uppnås inte en faktisk balans. Vidare är att beakta, att graden av skuld hos de sammanstötande kaskoförsäkrade fartygen kanske inte med tiden utjämnar sig enligt 50 %—50 %. En del redare och rederier har större skadefrekvens än andra. Slutligen bör uppmärksammas, att även skadornas storlek och omfattning i hög grad kan skifta försäkringsgivare emellan.[113] Men ju längre bort man kommer från den primära försäkringsgivargruppen mot ett helhetsdominerat synsätt, desto mera förstärks "utjämningssynpunktens" argumentationskraft.

Oaktat således många olika faktorer bör beaktas vid en diskussion om ersättningarnas ekonomiska utjämning och ansvarsbegränsningsreglernas betydelse, är min uppfattning dock den, att begränsningsreglerna i det närmaste blivit betydelselösa då fråga är om kaskoförsäkrade skadeintressen vid fartygssammanstötning. Enär erlagda ersättningar genom återförsäkringsnätet utjämnas praktiskt taget över hela världen och på detta sätt uppsugs av den internationella försäkringsmarknaden, borde ett avskaffande av globalbegränsningen inte verka förhöjande på försäkringspremierna. Eventuella härvid uppkommande svårigheter bör kunna elimineras genom utveckling av återförsäkringsmekanismen och genom överenskommelser försäkringsgivarna emellan utan att kostnadstrycket på redarna för den skull behöver öka.

Redarens utomkontraktuella ansvar gentemot lastintressenten uppstår i praktiken främst vid fartygssammanstötningar. Av Grenanders tidigare omnämnda undersökning framgår, att ansvarsbegränsningsreglerna i flera fall (nio) tillämpades gentemot lastintressenter.[114] Trots den inträffade inflationen (ansvarsbeloppen för egendomsskador har inte höjts sedan tidpunkten för nämnda utredning[115]) äger dessa uppgifter viss aktualitet ännu i dag. Beaktas bör även, att sådana skadefall är möjliga att personskadekraven överstiger det för dem avsedda begränsningsbeloppet, varigenom lastintressenternas rättsställning försämras.[116] I de fall ansvarsbegränsningsreglerna blir tillämpliga sker begränsningen alltså ofta på lastintressenternas bekostnad. Oklart är, vilken verkan ansvarsgränserna i 1976 års globalbegränsningskonvention kommer att ha på lastintressen-

---

112 Jfr *Pineus*, AfS 1 s. 75 ff., som på "redarnivå" framför tankegångar i denna riktning.

113 Jfr *Nilsson*, AfS 1 s. 298 f.

114 Se närmare *Grenander* s. 25 ff. och de av honom uppställda tabellerna.

115 Beträffande ansvarsgränsen för enbart egendomsskada innebar 1957 års konvention nämligen ingen väsentlig ändring i förhållande till 1924 års konvention, se *SOU* 1961:33 s. 31.

116 Se sjölagen § 15 mom. 2 och framställningen nedan s. 273.

ternas rättsställning, men sådana storolyckor kan självfallet inträffa att ersättningskraven överstiger begränsningsbeloppen.

Vad sedan gäller den försäkringsmässiga sidan av frågan är utgångspunkten den, att största delen av den sjöledes transporterade lasten är försäkrad. Detta innebär, att vid ett skadefall lastintressentens försäkringsgivare i första hand står för ersättningen. Om samma försäkringsgivare meddelat kaskoförsäkring åt redaren och varuförsäkring åt lastintressenten, kan ansvarsbegränsningsreglerna helt förlora sin betydelse. Men när lastförsäkring och kaskoförsäkring tecknats av skilda försäkringsgivare skiljer sig det försäkringsmässiga läget från tidigare berörda relation kaskoförsäkringsgivare/kaskoförsäkringsgivare. Lastassuradören bär nämligen inte kollisionsansvar, dvs. skadeståndsansvar vid en fartygssammanstötning.[117] Härigenom kan inte ur lastassuradörens synvinkel förutnämnda "långtidsutjämning" ske. För lastintressenten och dennes försäkringsgivare kan ansvarsbegränsningsreglerna därför få större ekonomisk betydelse än i en skadesituation, som endast berör kaskoförsäkrade intressen. Som ovan konstaterades, är sådana situationer inte helt otänkbara, att ersättningskraven överstiger ansvarsbeloppen. Lastintressentens assuradör får följaktligen bära den överskjutande kostnaden. Det försäkringsmässiga läget och frågan om ansvarsbegränsningsreglernas betydelse får härmed en liknande faktisk och ekonomisk inramning (regresskrav lastassuradör—ansvarsförsäkringsgivare) som tidigare berördes i samband med den kontraktuella ansvarsrelationen redaren—lastintressenten. Det förbehållet är det dock skäl att göra, att ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens i sammanstötningsfall är betydligt högre än i det nämnda kontraktsrättsliga förhållandet. Vanligen uppstår ett flertal olika ersättningskrav, vilka skall täckas av ansvarsbeloppet. I övrigt hänvisar jag till det tidigare framförda.[118]

Den del av kollisionsansvaret, som inte täcks av kaskopolisen (i de engelska villkoren traditionellt 1/4 av försäkringssumman[119] och det ansvar som överskrider sistnämnda belopp), har redarna regelmässigt försäkrat hos sina P & I-assuradörer. Härvid kan man ställa frågan vilken verkan ett eventuellt avskaffande av globalbegränsningen skulle ha på kostnaderna för försäkringen av detta ansvar? Som tidigare framgått, har försäkringsgivarna inte presterat några konkreta siffror om dessa verkningar.

För det första bör uppmärksammas, att P & I-klubbarna verkar på annan grund än kaskoförsäkringsgivarna. Redarna själva är medlemmar i klubbarna och detta innebär, att de även i sista hand bär det ekonomiska ansvaret för verksamheten. Vidare försäkrar P & I-klubbarna redarnas ansvarighet, vilket har som följd, att en liknande "utjämnande effekt" inte uppnås som i samband med kaskoförsäkringen. Försäkring av ansvarigheten innebär nämligen, att en regressrätt motsvarande den vid kaskoförsäkring inte uppkommer.

Vad sedan gäller fordringar, som på grund av kollisionsansvar riktas mot klubbarna, kan konstateras, att dessa i förhållande till andra fordringar varit förhållandevis

---

117 Jfr *Pineus*, AfS 1 s. 78.

118 Se ovan s. 264.

119 Se t. ex. *Pineus*, AfS 1 s. 78, *Flöystad* s. 9 och *Braekhus & Rein* s. 263.

små.[120] Det oaktat är det tänkbart att även detta ansvar under olyckliga omständigheter kan stiga till stora belopp och att en ansvarsbegränsning med tanke på redarnas försäkringspremier därmed skulle vara motiverad. Ur den enskilda P & I-klubbens synvinkel kan detta till stor del vara sant. Men att beakta är, att P & I-klubbarna genom "The London Group" söker återförsäkringsskydd på den internationella marknaden. Härvid uppnås riskutjämning och -uppsugning. Uppmärksammas bör vidare, att skador i sammanstötningsfall regelmässigt drabbar försäkrade intressen. Man frågar sig om inte globalbegränsningen beträffande denna till sin omfattning relativt minimala risk kunde avskaffas utan nämnvärd inverkan på försäkringspremierna. Det synes mig som om en sådan kanalisering till den internationella marknaden vore möjlig.

Några ord bör ytterligare sägas om oförsäkrade intressen som lider skada vid fartygssammanstötningar. Beträffande t. ex. fordringar i anledning av franchiser, oförsäkrad frakt- och tidsförlust o. dyl. kan konstateras, att dessa, åtminstone isolerat sett, på grund av begränsningsbeloppens storlek vanligen spelar en underordnad roll när fråga är om globalbegränsning. Beaktas bör, att t. ex. franchiserna ofta representerar små belopp. Men ifall flera stora ersättningskrav uppstår vid en och samma olycka kan ansvarsbegränsningsreglerna givetvis få betydelse beträffande nämnda oförsäkrade intressen.

Fastän den övervägande delen av fartygen och av den sjöledes transporterade lasten är försäkrad, kan som ovan framgått luckor finnas i försäkringstäckningen. Enär fartygen och vanligen även lasterna representerar beaktansvärda förmögenhetsvärden, kan ansvarsbegränsningsreglerna i ogynnsamma fall få betydelse samt innebära en kännbar begränsning av framställda skadeståndsyrkanden. Vid bedömningen av dessa situationer kommer vi dock in på kärnfrågan, dvs. frågan om vem som skall bära de oförsäkrade förlusterna.

Beträffande egendomsskada, som drabbar intressen utanför fartyget, återstår att något beröra problematiken i fråga om skadelidande utanför ovanberörda sammanstötningstillfällen: ägare av bro, hamnanläggning eller annan egendom i land, markägare som lider föroreningsskada etc. Enär dessa intressen till största delen är oförsäkrade[121] är det givetvis viktigt för den skadelidande att kunna erhålla ekonomisk gottgörelse av den ansvarige redaren.[122]

---

120 Av uppgifter givna av P & I-klubben West of England framgår, att ersättningsyrkandena på grund av 1/4 kollisionsansvar omfattar 1,2 % av den totala mängden skadeståndsanspråk. Se *Fairplay International Shipping Weekly* 17 June 1976 s. 38. Jfr även *Kom.bet.* 1961:8 s. 13.

121 Skadeförsäkringar för egendom tecknas vanligen endast till skydd mot brand och därmed sammanhängande risker. Jfr *Selvig*, TfR 1977 s. 426 och *Ussing*, Nordisk lovgivning s. 20.

122 Härvid tangeras igen den moderna rättspolitiska diskussionen om relationen skadeståndförsäkring. Att ersätta skadeståndet med en allmän försäkringsordning för egendomsskadornas del är förbundet med avsevärda försäkringsjuridiska och -tekniska svårigheter. Se t. ex. den belysande framställningen av *Bengtsson*, JFT 1976 s. 223 ff. Se även de ovan i fotnot 78 gjorda litteraturhänvisningarna. För de maritima skadornas del ökas svårigheterna ytterligare på grund av den i många avseenden särpräglade skademiljön och sjöfartens internationalitet. Jfr *Grenander* s. 180 ff. Se även *Braekhus* s. 12 f. och *Møller* s. 82 ff., vilka berör dessa frågeställningar.

Helt allmänt torde man kunna säga om denna skadekategori, dock med viss reservation för föroreningsskador, att ersättningsyrkandens storleksgrad vanligtvis förblir på en relativt anspråkslös nivå och att ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens är rätt obetydlig.[123] Men olyckor kan givetvis inträffa med avsevärda skadeståndskrav som följd, t. ex. vid explosioner i hamnarna,[124] då ett fartyg påseglar och skadar en dyrbar kaj- eller brokonstruktion[125] eller då redaren blir skadeståndsansvarig för förlust i form av driftsstopp i en fabrik eller blockering av en hamn.[126] Beträffande föroreningsskador har vi många exempel på att ersättningskraven kan stiga till mycket stora belopp.[127]

Som tidigare i olika sammanhang har framgått, är det enligt min uppfattning just till sådana situationer där oförsäkrade intressen drabbas av avsevärda skador som den rättspolitiska diskussionens tyngdpunkt bör koncentreras. Härvid är nämligen den skadelidandes ersättningsbehov accentuerat och de ekonomiska verkningarna av ansvarsbegränsningsreglerna drabbar denne tyngst. Vidare saknas den kostnadsutjämnande effekt försäkring på båda sidor innebär.

---

123 Se även *Grenanders* utredning s. 27 ff. Av intresse är att notera, att Svenska hamnförbundet i syfte att utröna verkningarna av förutgällande ansvarsbegränsningsregler (vilka byggde på 1924 års globalbegränsningskonvention) införskaffade uppgifter från 31 svenska hamnar angående inträffade skadefall under tioårsperioden 1954—64. Av utredningen framgick, att begränsningsreglerna inte medfört någon ekonomisk olägenhet för 27 hamnar under nämnda tidsperiod. För två hamnar hade skada av den omfattningen inträffat, att risk för ekonomisk förlust förelegat, och två hamnar hade drabbats av direkt ekonomisk förlust till ett sammanlagt belopp av ca 54.000 SKr. Uppgifterna är ur *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 57. Jfr även uttalande av IAPH (International Association of Ports and Harbors) under den diplomatiska konferensen i London år 1976 enligt vilket "... the present limitation amounts were adequate to cover all cases of damage in harbours", se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 7, 4 November 1976 s. 10. Nyligen har likväl en svensk motion avgivits, i vilken man framhåller att ansvarsbegränsningsreglerna lett till att hamnar endast fått obetydlig ersättning för vissa skador, som drabbat hamnanläggningar. Följaktligen borde hamnarnas skadeståndsrättsliga ställning enligt motionen väsentligt förbättras. Se *Kommittédirektiv* 1977:114 s. 2.

124 Som exempel på storolyckor av detta slag kan nämnas Texas City-olyckan år 1947, se närmare rättsfallet *The Grandcamp*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 504 (skador för $ 70 milj., över 500 döda och 3.000 skadade personer) och *The Ocean Liberty*, [1953] 1 Lloyd's Rep. 38. Hänvisas kan även till brandskadorna i fallen *The Athelvictor*, [1946] P. 42 och *The Teal*, (1949) 82 Ll.L.Rep. 414.

125 Se t. ex. ND 1952 s. 320 (Norges Høyesterett), ND 1960 s. 229 (Danmarks Højesteret), ND 1963 s. 372 (Fredrikstad byrett) och ND 1970 s. 70 (Sveriges HD). Erinras må även om den i Sverige den 18 januari 1980 inträffade olyckan varvid det liberianska fartyget Star Clipper kolliderade med den till ön Tjörn ledande bron.

126 Som exempel på denna typ av skador kan nämnas bl. a. UfR 1931 s. 723 (Danmarks Højesteret), HD 1953 II 50 och ND 1955 s. 181 (Norges Høyesterett). Jfr även ND 1960 s. 130 (SøHa).

127 Som exempel kan i detta sammanhang nämnas den år 1967 inträffade Torrey Canyon-olyckan, varvid den totala skadan uppgick till drygt $ 12 miljoner, och Amoco Cadiz grundstötning i mars år 1978, varvid över 220.000 ton råolja rann ut i havet. De slutliga skadebeloppen i anledning av sistnämnda olycka torde bli rekordstora. För översikter över inträffade oljeolyckor kan hänvisas bl. a. till *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 69 ff., *Tulokas* s. 24 ff. och *Helsingin Sanomat* den 19 mars 1978 s. 30.

Ansvarsbegränsningsreglernas konkreta verkningar på de egendomsintressen, som omfattas av den aktuella skadekategorin, kan således bli kännbara.[128] Men begränsningsreglerna blir tillämpade endast i undantagsfall. Vidare är att beakta, att i och med att 1969 års oljeansvarighetskonvention, som innehåller särbestämmelser om ansvarsbegränsning vid oljeföroreningsskador, vinner vidsträcktare internationell tillämpning, kommer även ansvarsbegränsningsreglernas betydelse att i motsvarande grad minska.

Rättsläget för Finlands del är det, att föroreningsskadorna omfattas av gällande ansvarsbegränsningsregler. Detta under förutsättning att skadorna omfattas av ansvarsbegränsningsfältet. I och med att Finland i sin interna lagstiftning inför principerna i 1969 års oljeansvarighetskonvention,[129] vilket redan skett i de övriga nordiska länderna, blir ansvarsgränserna för oljeskadorna[130] tillämpliga. I förhållande till stat som inte tillträtt denna konvention, men 1957 års globalbegränsningskonvention, blir ansvarsbegränsningsreglerna fortsättningsvis tillämpliga även i fråga om föroreningsskador. Läget förändras givetvis när Finland säger upp 1957 års konvention och i sin interna lagstiftning omfattar principerna i 1976 års globalbegränsningskonvention, vilken undantar oljeskador av det slag som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention eller till denna fogat tillägg eller protokoll, som trätt i kraft, från ansvarsbegränsningsreglernas tillämpning.[131]

Det är dock att märka, att oljeansvarighetskonventionen endast gäller s. k. beständig olja som transporteras i bulk. Lättare oljeprodukter såsom dieselbrännolja, nafta, bensin etc. och olja som inte transporteras i bulk, dvs. av tankfartyg i barlast eller torrlastfartyg, omfattas inte av konventionen. Utanför tillämpningsområdet faller även oljeskador, vilka uppstått i stat som inte tillträtt 1969 års oljeansvarighetskonvention[132] samt andra skador än föroreningsskador, t. ex. brand- och explosionsskador.[133] I fråga om skador, vilka inte omfattas av oljeansvarighetskonventionen, tillämpas fortsättningsvis globalbegränsningsreglerna.[134]

Ett osäkert kort beträffande globalbegränsningens betydelse utgör slutligen den ökade transporten av farliga vätskor och gaser (t. ex. nitroglycerin, LPG- (Liquefied Petroleum Gas) och LNG- (Liquefied Natural Gas) -gaser).[135]

---

128 Med hänvisning till den i fotnot 122 tangerade diskussionen om förhållandet skadestånd/försäkring kan man i anknytning till detta ställa frågan, huruvida inte t. ex. ägarna och innehavarna av dyrbara hamn- och broanläggningar lämpligen kunde täcka skaderisken genom försäkring samt uppbära dessa kostnader i form av avgifter av trafikerande fartyg. Enär risken på detta sätt vore förutsebar är det möjligt, att ett sådant system skulle vara ekonomiskt fördelaktigare än att låta redarens ansvarsförsäkringsgivare bära ansvaret. Denna tanke framkastades även under Londonkonferensen, se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 20, 13 November 1976 s. 7. Emedan detta likväl utgör ett vidare problemkomplex än frågan om globalbegränsningen förbigås frågeställningen endast med ett omnämnande.

129 Se *Reg. prop.* 1979:130.

130 Se art. V i 1969 års oljeansvarighetskonvention.

131 Se art. 3 (b) i 1976 års globalbegränsningskonvention.

132 Dessa skador synes inte heller omfattas av 1976 års begränsningskonvention. Se *Selvig*, [1979] 1 LMCLQ s. 21 ff.

133 Se närmare om oljeansvarighetskonventionens tillämpningsområde *Tulokas* s. 133 ff. och *Abecassis* s. 173 ff.

134 Se dock fotnot 132 ovan. Se även *Reg. prop.* 1979:130 s. 23.

135 Se beträffande olika kategorier av farligt gods t. ex. *Mustill*, Damage from goods s. 75 ff. Ansvarsbegränsningsreglernas betydelse minskar givetvis i den utsträckning skador, som förorsakas av farligt gods, i likhet med oljeskadorna i framtiden blir föremål för specialreglering, se härom t. ex. *du Pontavice*, Damage from goods s. 47 ff. och *Nordensons* intressanta diskussion, ibid. s. 89 ff.

Likaså kommer de i globalbegränsningskonventionen av år 1976 förverkligade kännbara förhöjningarna av ansvarsbeloppen att medverka till att ansvarsbegränsningsreglernas tillämpningsfrekvens även beträffande dessa skador blir obetydlig. Likväl bör beaktas, att fondsystemet i den nya globalbegränsningskonventionen, såsom även är fallet med 1957 års konvention, bygger på den principen, att oersatta personskadeyrkanden får konkurrera med egendomsskadekraven i fonden för de sistnämnda kraven. Detta kan i de fall att avsevärda person- och egendomsskador uppstått vid samma olycka innebära, att ansvarsbeloppen för egendomsskadorna kraftigt reduceras.

Enligt de ursprungliga "drafts" som CMI:s Hamburgkonferens år 1974 antog skulle två separata fonder uppställas, en för personskadekrav och en för egendomsskadekrav, utan att någon "spillover", dvs. överflyttning av överblivna medel från den ena fonden till den andra, kunde ske mellan fonderna.[136] Den internationella arbetsgrupp, som sedermera tillsattes av CMI för att bearbeta den föreslagna konventionstexten, ansåg emellertid, att det i texten ingående tvåfondssystemet var otillfredsställande för personskadornas del. Arbetsgruppen avgav i december år 1974 sin rapport till IMCO med konklusionen, att ett system med en gemensam fond för person- och egendomsskadekrav, dock med prioritet för förstnämnda krav, vore att föredra.[137]

Frågan behandlades vid IMCO:s juridiska kommittés 23:e[138] och 25:e möten[139] utan att något beslut fattades i ärendet. Vid kommitténs 28:e möte framlades dels ett franskt-norsktsvenskt förslag om en gemensam fond för person- och egendomsskadekrav med fullständig prioritet för personskadekraven,[140] dels ett engelskt förslag, som byggde på samma principer som 1957 års konvention, dvs. separata fonder för person- och egendomsskadeyrkanden med rätt för oersatta personskadekrav att konkurrera med egendomsskadekraven i fonden för sistnämnda krav.[141] Frågan blev föremål för omröstning och med hänsyn till omröstningsresultatet beslöt man, att det fransk-norsk-svenska förslaget skulle tas in som huvudtext och det engelska förslaget som alternativ text i konventionsutkastet.[142]

Vid den diplomatiska konferensen i London i november år 1976 var meningsskiljaktigheterna stora beträffande det system som skulle inarbetas i den nya globalbegränsningskonventionen. De länder som stödde huvudförslaget[143] motiverade sin inställning bl. a. med att det föreslagna enfondssystemet skulle innebära bättre täckning för egendomsskadornas del, vilka i ansvarsbegränsningshänseende var de i praktiken viktigare skadefallen. De länder

---

136 Se närmare *CMI*, Introductory Report 1974 s. 18 ff.

137 Se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 7, 4 November 1976 s. 8, 12 och LEG XXV/INF. 2, 20 January 1975.

138 Se om diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974 s. 8.

139 Vid detta möte framförde de svenska och norska delegationerna ett förslag (*IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, ANNEX II s. 2) om en gemensam fond för person- och egendomsskadekrav med prioritet för de förstnämnda kraven upp till 2/3 av begränsningsbeloppet.

140 Se *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 13, 26 November 1975.

141 Se *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 9, 26 November 1975.

142 Se om frågans behandling under det 28:e mötet, *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975 s. 10. Nämnas kan, att i ärendet framlades även ett japanskt förslag, *IMCO* Doc. LEG XXVIII/WP. 8, 26 November 1975, som i sak överensstämde med CMI:s ursprungliga förslag. Förslaget erhöll dock inte understöd.

143 Bl. a. Norge, Sverige, Finland, Australien, Frankrike och Kanada.

som understödde det alternativa förslaget[144] framförde som argument för sin ståndpunkt bl. a. att huvudförslaget under ogynnsamma omständigheter kunde leda till att egendomsskadorna blev helt oersatta och att det alternativa förslaget var försäkringsmässigt billigare.[145] Vid den tentativa omröstningen röstade en klar majoritet[146] för det alternativa förslaget och detta inarbetades sedermera i konventionstexten (art. 6).

9.3.3.3. *Konklusioner*

Beträffande personskador som drabbar av redaren anställda personer och av honom anlitade medhjälpare har gällande socialförsäkringsformer och sjölagens bestämmelser om obegränsad ansvarighet för redarna i väsentlig grad minskat ansvarsbegränsningsreglernas praktiska betydelse. I fråga om skador som drabbat passagerare kan gällande begränsningsregler få en viss konkret betydelse, men denna betydelse kommer då principerna i 1976 års globalbegränsningskonvention antas att i stor utsträckning minska. Intresset koncentreras således till oförsäkrade personer, som drabbas av skada i samband med fartygsdriften. Med hänsyn till ansvarsbegränsningsreglernas obetydliga tillämpningsfrekvens och försäkringsmarknadens riskuppsugnings- och utspridningskapacitet behöver enligt min uppfattning införandet av obegränsat ansvar för personskadornas del inte innebära någon oöverkomlig ekonomisk börda för rederinäringen. Genom att bl. a. utnyttja och utveckla återförsäkringsmöjligheterna torde P & I-försäkringsgivarna kunna täcka ett sällan existerande "katastrofgränserna" överskjutande ansvar, utan att detta behöver innebära en avsevärd förhöjning av försäkringspremierna. Försäkringskostnaderna är i varje fall inte något centralt argument för globalbegränsningen, ty särskilt vid personskador bör sociala och humanitära aspekter poängteras.

I detta sammanhang är det intressant att notera, att de amerikanska handels- och transportdepartementen föreslog i december år 1967 en radikal ändring i det gällande ansvarsbegränsningssystemet. Enligt förslaget skulle ansvarsbegränsningsrätten beträffande personskadorna slopas och begränsas till att gälla endast lastskador. Detta förslag ledde dock inte till lagstiftningsåtgärder.[147]

Ett krav om obegränsad ansvarighet för personskadornas del har även framförts vid de

---

144 Bl. a. Storbritannien, Sovjetunionen, Förbundsrepubliken Tyskland, Holland, Japan, DDR, Polen och Grekland. Se närmare om nationella ställningstaganden *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/4, 27 September 1976 och LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 7, 4 November 1976 och SR. 19, 12 November 1976 s. 11 ff.

145 Härvid framträdde de tidigare berörda protektionistiska strävandena. Det är intressant att notera, att representanterna för CMI och IUMI företrädde olika uppfattningar i frågan om vilket system, huvudförslaget eller det alternativa förslaget, som skulle vara ekonomiskt fördelaktigare för redarna. I detta avseende understödde CMI det förstnämnda och IUMI det senare förslaget. Se närmare *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 7, 4 November 1976 s. 8 ff.

146 Rösterna föll 21—11, se *IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1/SR. 11, 8 November 1976 s. 12.

147 Se närmare *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 524 ff. och *Mendelsohn*, 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 806 ff. Nämnas kan, att senator Morse år 1957 presenterade ett lagförslag, enligt vilket redarens försäkringsersättningar skulle ingå i begränsningsfonden. Förslaget erhöll dock inte stöd, se om detta *Hearn*, 13 N.Y.L.F. (1967) s. 531.

diplomatiska konferenserna rörande redaransvarets begränsning. Bl. a. under Brysselkonferensen år 1957 framförde den sovjetiska delegationen ett förslag med detta innehåll. Förslaget erhöll dock inte understöd.[148]

Egendomsskadorna åter är oftast dubbelförsäkrade, dvs. försäkring finns såväl hos den skadeståndsansvarige (kasko- eller P & I-försäkring) som hos den skadelidande (kasko-, last- eller annan skadeförsäkring). Det faktiska försäkringsläget har i stor utsträckning minskat globalbegränsningsreglernas praktiska och ekonomiska betydelse i förhållandet mellan skadeståndsansvarig och skadelidande. Begränsningsreglernas betydelse framträder först i regressomgången mellan försäkringsgivarna. Därmed har globalbegränsningsfrågan till övervägande del fått karaktären av en försäkringsmetodisk och -politisk fråga.

Givetvis är det ett argument för globalbegränsningen att försäkringsgivarna i sina uppgörelser godtagit denna. Detta berättigar likväl inte till en generell begränsning av skadeståndsansvaret.

Beträffande relationen mellan kaskoförsäkringsgivare konstaterades, att ett avskaffande av globalbegränsningen synes möjligt utan att detta behöver verka förhöjande på försäkringspremierna. En lika långtgående utjämningsverkan över den internationella marknaden saknas dock i relationerna mellan kaskoförsäkringsgivare och andra skadeförsäkrare samt mellan P & I-assuradör och skadeförsäkringsgivare. Detta beror på P & I-försäkringens natur av ansvarsförsäkringsgivare och skadeförsäkringens (annan än kaskoförsäkring, i detta sammanhang främst lastförsäkring) roll av endast skadeförsäkrare. Trots detta kan man fråga sig, huruvida inte det obetydliga och sällsynta tilläggsansvar för redarna som ett avskaffande av globalbegränsningen skulle innebära kunde utan nämnvärda tilläggskostnader kanaliseras till den internationella försäkringsmarknaden.

Även i fråga om egendomsskador koncentreras den rättspolitiska bedömningen till skador, som drabbar oförsäkrade intressen. I enstaka, dock mycket sällsynta fall kan ansvarsbegränsningsreglernas verkningar bli kännbara. Vidare saknas den kostnadsutjämnande effekt som försäkring på båda sidor ofta innebär. Det är dessa skadefall man främst bör ha i åtanke när man diskuterar globalbegränsningens vara eller inte vara.

9.3.4. ICKE-FÖRSÄKRINGSBART ANSVAR

Som tidigare framhållits är det möjligt, att ansvarsförsäkringsgivarna vid obegränsad ansvarighet för redarna skulle uppställa en högsta gräns för sitt ansvar. Denna gräns

---

148 Förslaget förkastades med rösterna 22—1, medan 6 avstod. Se närmare om det sovjetiska förslaget och röstningen *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 83 ff., 127, 259 ff. Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 289. Enligt sovjetisk rätt är ansvaret för personskador obegränsat, se *Rein*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1268. På grund av dels de i amerikansk rätt ingående identifikationsreglerna, dels domstolarnas gentemot redarna stränga inställning i fråga om tolkningen av "privity or knowledge"-rekvisitet är begränsning av ansvaret för personskador en sällsynt företeelse i USA, se *Rein*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1269.

vore beroende av återförsäkringsmöjligheterna och den internationella försäkringsmarknadens riskuppsugnings- och spridningskapacitet.[149] En i enlighet med försäkringskapaciteten fastställd gräns skulle göra en situation där redarens ansvarighet överskred nämnda belopp till en mycket sällsynt (närmast teoretisk) företeelse. Vidare vore en sådan flexibel gräns såtillvida att föredra framom ett i internationella konventioner fastställt ansvarsbelopp, att denna gräns lättare och smidigare kunde anpassas till ändrade inflations-, försäkringsmarknads- och valutaförhållanden.

> En till det framförda nära anknuten synpunkt är det skäl att något beröra i detta sammanhang. Man påträffar i litteraturen uttalanden att globalbegränsningssystemet i högre grad stimulerar till att teckna försäkring än ett system med obegränsad ansvarighet och att flertalet rederier har tecknat försäkring som täcker hela ansvarsbeloppet. Härvid har man gjort jämförelser med den landbaserade industrins ansvarsförsäkringar, vilka förefaller att täcka förhållandevis lägre belopp.[150]
>
> Fastän en förefintlig ansvarsförsäkring är av central betydelse för både den skadeståndsansvarige och den skadelidande och trots att nämnda uttalanden i viss mån är berättigade, är dessa synpunkter dock inte något centralt argument för globalbegränsningsinstitutet. Motargumenten är nämligen flera. För det första ifrågasätter jag det ändamålsenliga med och riktiga i att överhuvudtaget försöka göra jämförelser beträffande försäkringsfrekvens och -omfattning mellan två så olika skademiljöer som förhållandena på land och till sjöss. Argumentet att ansvarsbegränsningsreglerna verkar "stimulerande" på benägenheten att teckna försäkringar försvagas vidare av den omständigheten, att redaren kan åberopa förmånen av ansvarsbegränsning fastän han inte tecknat någon ansvarsförsäkring. Slutligen kan man inte ur principiell synvinkel godta skäl av detta slag som motiv för globalbegränsningen. Om man nämligen till stöd för ansvarsbegränsning för fram sådana åsikter, blir en naturlig fråga, varför man inte inom övrig företagsverksamhet har aktiverat tecknandet av ansvarsförsäkringar genom att införa begränsad skadeståndsansvarighet.

Intresset koncentreras till frågan huruvida redaren skall bära ett överskjutande ansvar, dvs. den del av ansvaret, som eventuellt inte kan täckas genom ansvarsförsäkring. En obegränsad ansvarighet för redaren skulle visserligen realiter innebära, att en sådan ansvarsmöjlighet existerade — åtminstone tills den internationella försäkringsmarknaden anpassat sig till det nya läget. Man kan givetvis hävda, att ett sådant skadeståndsansvar endast skulle vara ett ansvar "på pappret", dvs. redaren skulle inte ha någon reell möjlighet att ersätta detta överskjutande ansvar.[151] Denna synpunkt

---

149 Intressant är att notera, att de engelska P & I-villkoren innehåller en bestämmelse om att försäkringsgivarens ansvarighet är begränsad om de engelska ansvarsbegränsningsreglerna inte är tillämpliga. Denna gräns är beroende av återförsäkringsmöjligheterna. Se närmare *Dover* s. 512. Vidare kan nämnas, att 1969 års oljeansvarighetskonvention innehåller ett absolut ansvarstak om 210 milj. Poincaréfrancs (art. V.1), vilket utformats med beaktande av återförsäkringsmarknadens kapacitet. Även det i 1976 års globalbegränsningskonvention ingående maximibeloppet om 25 milj. Units of Account (art.7.1) för passagerarskador representerade den — med hänsyn till strävandena till rimliga premier — tillgängliga försäkringskapaciteten för dessa skador.

150 Se t. ex. *Ds Ju* 1976:12 s. 6 och *Selvig*, TfR 1977 s. 431.

151 Se t. ex. uttalanden av *Miller*, ILA s. 632 och beträffande oljetransporter av *Ringdal*, Marius 37 s. 16 och *Healy*, 9 Houston L. Rev. (1972) s. 668.

är onekligen viktig, men den kan principiellt inte godtas som ett skäl för bevarande av globalbegränsningen. Sjöfartsnäringen står närmare att bära detta ansvar än utomstående skadelidande.[152] En dylik argumentation godkänns ju inte heller beträffande övrig företagsverksamhet; t. ex. i samband med sjöolyckor kan ett varv, som utfört reparationsarbeten, eller lastintressenterna vid transport av farliga ämnen ådra sig en omfattande och obegränsad skadeståndsskyldighet. Enär vidare sjöfartsländerna vid obegränsat skadeståndsansvar för redarna av ekonomiska och sociala skäl eventuellt vore tvungna att stöda den nationella sjöfarten, skulle möjligheten av ett ansvar överskjutande försäkringstäckningen kanske även aktivera dessa länder till internationellt samarbete beträffande ersättningsfrågorna vid storolyckor. Ett land, vars fartyg orsakar skador av stor omfattning, står närmare att bära de ekonomiska följderna — härvid erhålles även ökad kostnadsspridning över samhället (jfr. det som nedan framförs om varors produktionskostnader) — än ett "utomstående" land, som av sociala eller moraliska hänsyn anser sig tvunget att betala ersättning åt sina skadelidande medborgare.[153] Vidare skulle möjligen även redarna[154] samt exportörerna och importörerna av t. ex. farliga laster på internationell bas nödgas delta i ersättningsfrågans reglering. Detta kunde ske t. ex. genom att upprätta ersättningsfonder eller genom andra dylika arrangemang.[155] Givet är, att detta i någon mån skulle verka förhöjande på transportkostnaderna. Viktigare är dock, att utomstående skadelidandes rättsställning tryggas. Genom att skadeståndsansvaret via transportkostnaderna kanaliseras till lasten reflekterar dessutom varans pris bättre de kostnader varans produktion medför för samhället.[156]

> En sådan riskspridning kan uppnås på två sätt: ansvaret kanaliseras som ovan nämndes över frakterna till lasten, eller alternativt kanaliseras ansvaret direkt till varuintressenterna. Omständigheter som har betydelse vid valet mellan dessa alternativ är bl. a. försäkringsmöjligheterna. I den mån skadeståndsansvaret för godsets farliga egenskaper på ett effektivt

---

152 Jfr *Fleischer*, 20 Sc.St.L., s. 130 ff. (1976) som beträffande ansvaret för föroreningsskador vid "offshore"-utvinning av olja intar en liknande ståndpunkt. Se även *idem*, JV 1977 s. 348 f. Även *Drion* framför sådana tankar. Han synes mena s. 21, att flyget bör bära det icke-försäkringsbara ansvaret framom skadelidande, vilka skäligen inte bort teckna försäkring.

153 Denna frågeställning har aktualiserats i praktiken. Belysande exempel utgör de många omfattande föroreningsolyckor, vilka på senare tid har inträffat, se hänvisningarna ovan i fotnot 127.

154 Jfr det som tidigare s. 249 f. anfördes om det till P & I-poolen återgående ansvaret.

155 Exempel på sådana ersättningsarrangemang utgör beträffande oljeskadorna den år 1971 antagna oljefondkonventionen (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) och de på frivillig väg tillkomna TOVALOP- och CRISTAL-överenskommelserna (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution samt Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). Se närmare om dessa ersättningsarrangemang t. ex. *NOU* 1973:8 s. 16 ff., *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 78 ff., *NOU* 1973:46 s. 11 ff., *Clark*, [1978] 4 LMCLQ s. 572 ff., *Becker*, 5 JMLC (1974) s. 609 ff., *Doud*, 4 JMLC (1973) s. 539 ff., *Higgins*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1334 ff. och *Tulokas* s. 113 ff., 245 ff., 348. Olika förslag till fonder för oljeskador framförs av bl. a. *Bergman*, 5 JMLC (1973) s. 45 ff., 48 och *Post*, 4 JMLC (1972) s. 63 ff.

156 Jfr *Calabresi*, 70 Yale L.J. (1961) s. 505 samt beträffande oljeskadorna t. ex. *Post*, 4 JMLC (1972) s. 64 och *Wood*, 7 JMLC (1975) s. 24.

sätt kanaliseras till lastintressenterna[157] torde redarnas ansvarsbörda i motsvarande grad kunna lättas.[158]

Beaktas bör slutligen, att flera större rederier förfogar över rätt så ansenliga förmögenhetsvärden och andra tillgångar samt att de nedan berörda jämkningsmöjligheterna[159] även kunde få betydelse vid en storolycka.

Liknande synpunkter, som ovan framförts beträffande redaransvaret, kan även anläggas mot det berättigade med ansvarsbegränsningen i fråga om atomansvaret och i 1969 års oljeansvarighetskonvention. Särskilt beträffande atomdriften, som huvudsakligen sker i statlig regi, synes kritiken befogad.[160]

9.3.5. JÄMKNINGSREGEL I STÄLLET FÖR GLOBALBEGRÄNSNING?

Tidigare i framställningen (s. 200 ff.) har jag förfäktat den åsikten, att redaransvaret kan jämkas med stöd av de i skadeståndslagen ingående jämkningsbestämmelserna. Särskilt beträffande den mindre sjöfarten kan sådana fall inträffa där en tillämpning av jämkningsbestämmelserna framstår som motiverad. Detta ger följaktligen upphov till frågan om och i vilken mån en allmän jämkningsregel kan ersätta globalbegränsningsinstitutet?

Sporadiska röster har ibland höjts för att ersätta globalbegränsningen med en generell regel om jämkning av skadestånd.[161] En sådan möjlighet har dock ansetts oacceptabel främst av två skäl. För det första har man hänvisat till försäkringstekniska svårigheter. Jämkningsregelns tillämpning förutsätter en avvägning in casu och utgör därför ett svårhanterligt underlag för premieberäkningen.[162] För det andra har man betonat att den internationella rättsenheten skulle splittras, eftersom ansvarsbeloppen skulle bli beroende av de nationella domstolarnas fria skön.[163]

I anledning av dessa argument kan anföras, att ifall försäkringsgivarna uppställer ett tak för sitt ansvar elimineras givetvis nämnda försäkringstekniska svårigheter. Vidare bör beaktas, att jämkning av redaransvaret skulle ifrågakomma endast i undantagsfall och, vilket är viktigt att märka, som huvudregel aldrig beträffande ansvar som

---

157 Se om detta t. ex. *Nordenson*, Damage from goods s. 96 ff.

158 Jfr *Fleischer*, JV 1977 s. 367, som i dessa situationer ser redaren närmast som en "mellanman". Se även *Bergman*, 5 JMLC (1973) s. 45 fotnot 183.

159 Se även framställningen ovan s. 199 ff.

160 Jfr *Bergman*, 5 JMLC (1973) s. 48.

161 Ett sådant alternativ framfördes av bl. a. Näringslivets trafikdelegation i Sverige i samband med antagandet av de gällande svenska ansvarsbegränsningsreglerna, se närmare *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 50. Se även de ovan s. 196 fotnot 125 i samband med framställningen om fritidsbåtarna nämnda ställningstagandena till frågan om en jämkningsmöjlighet beträffande småfartyg.

162 *Grenander* s. 180.

163 Detta har betonats av *Grenander* s. 180 och *Bruun*, AfS 1 s. 512. Även Grönfors kritiserar kraftigt ett utbytande av globalbegränsningsinstitutet mot en allmän jämkningsregel. Han poängterar globalbegränsningens särart i förhållande till de rättspolitiska motiv och skäl, vilka ligger bakom en allmän jämkningsregel. Se närmare *Grönfors*, SvJT 1954 s. 98.

täcks av ansvarsförsäkring.[164] Därigenom skulle även de negativa verkningarna i fråga om den internationella rättsenheten i stor utsträckning elimineras.

Det synes mig därför som om en kombination av obegränsad ansvarighet och jämkningsmöjlighet enligt moderna skadeståndsrättsliga principer vore ett ändamålsenligt och acceptabelt ansvarssystem även i fråga om det sjörättsliga skadeståndsansvaret. Härvid skulle schematiserade ansvarsbelopp undvikas och ersättningarna bli föremål för individuell prövning.

9.4. ANDRA ÄN FÖRSÄKRINGSMÄSSIGA ARGUMENT FÖR GLOBALBEGRÄNSNINGSINSTITUTET

Ovan har frågan om globalbegränsningsinstitutets berättigande behandlats utgående från försäkringshänsynen. Några avgörande och övertygande argument till förmån för ansvarsbegränsningens bevarande kunde enligt min uppfattning inte påvisas. Blickarna måste följaktligen riktas åt annat håll. Står sådana motiv och skäl att finna utanför de försäkringsmässiga aspekterna?

9.4.1. FÖRMÅNEN AV "BEGRÄNSNINGSUPPGÖRELSEN" OCH KVARSTADSSYNPUNKTERNA

Ett av globalbegränsningsinstitutets särdrag är, att begränsningen av redaransvaret genomförs genom ett konkursliknande förfarande (sjölagen §§ 15—19). Detta förfarande ligger i både redarens och de skadelidandes intresse. Förutom de processekonomiska fördelarna som härvid uppnås förhindrar bestämmelserna att redaren indras i flera processer utanför nämnda förfarande med påföljd att han eventuellt påförs ett större ansvar än ansvarsbegränsningsreglerna förutsätter. De skadelidande å sin sida gagnas på det sättet, att ifrågavarande stadganden utgör hinder för att de som först framställer krav mot redaren erhåller ersättning upp till ansvarsgränserna eller uttömmer redarens resurser till skada för dem som senare kräver skadestånd.

Betydelsen av dessa verkningar har betonats i den rättspolitiska diskussionen.[165] Min uppfattning är likväl den, att inte heller nämnda uppgörelseförfarande erbjuder en godtagbar motivering för ansvarsbegränsningsreglerna. Beaktas bör nämligen, att ansvarsbegränsningen enligt gällande och framför allt enligt de nya ansvarsbegräns-

---

164 Se framställningen ovan s. 205.

165 I engelsk rätt har nämnda verkningar poängterats av *Miller*, ILA s. 632 och *Chorley & Giles* s. 46. Betydelsen av det i amerikansk rätt ingående och till sin natur med den ovannämnda uppgörelsen överensstämmande s. k. concursus-förfarandet har även framhävts. Se t. ex. *Duncan*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1085, *Staring*, ibid. s. 1155 ff. och 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 115 ff. Se också rättsfallen *The Four Sisters*, 75 F. Supp. 399 (1947) ("It is true that one of the objects of the limitation of liability statutes is to bring into concourse a multiplicity of claims arising from the same event and to avoid successive trials in which the issue of negligence is the same" s. 401) och *The Panuco*, 47 F. Supp. 249 (1942).

ningsreglerna (1976 års globalbegränsningskonvention) blir en mycket sällsynt företeelse. Kan man godtagbart motivera en generell rätt till globalbegränsning med att somliga skadelidande i några få fall eventuellt gynnas av begränsningen? Jag tror det inte. Vanligtvis innebär ju begränsningen dock att de skadelidandes rättsställning försämras. Vid behov torde förutnämnda verkningar dessutom kunna uppnås genom lagstiftningsåtgärder och överenskommelser på nationell och internationell nivå utan att förfarandet behöver anknytas till ansvarsbegränsningsrätten.

En fördel som globalbegränsningsinstitutet medför för rederinäringen är, att redaren genom att ställa betryggande säkerhet för fulla ansvarsbeloppet (enligt sjölagen § 14) kan befria fartyget från kvarstads- och andra handräckningsåtgärder som borgenärerna, kanske även utomlands, utverkat.[166] I och med att maximiansvaret snabbt kan fastställas undgår redaren att hans kapital binds till ingen nytta i avvaktan på att skadeståndsskyldigheten och dess omfattning (samt värdet av den kvarstadsbelagda egendomen) blir fastställd.[167] Genom att redaren har möjlighet att snabbt få sitt fartyg insatt i trafik kan han spara bl. a. hamn- och liggekostnader samt avvärja fraktförluster. Härigenom gynnas också borgenärerna.

Särskilt för sjöfartsnäringen och med tanke på den internationella handelns oförhindrade och friktionsfria gång kan dessa synpunkter synas viktiga. Något centralt argument i föreliggande rättspolitiska analys erbjuder de enligt min uppfattning likväl inte. De skadelidandes berättigade krav på ersättning kan inte kringgås med sådana argument. Hinder synes mig dessutom inte föreligga för att man vid behov, t. ex. på internationell nivå, avtalar om ett befrielseförfarande, enligt vilket redarna eller deras försäkringsgivare ställer säkerhet eller annan garantiförpliktelse upp till försäkringsbeloppet eller något annat överenskommet belopp, utan att redarens ansvarighet för den skull behöver vara begränsad.[168] Beaktas bör även, att 1924 års globalbegränsningskonvention inte innehöll några bestämmelser om verkningarna av utomlands ställd säkerhet.

> För redarens rätt till ansvarsbegränsning kunde en argumentering nära anknuten till kvarstadssynpunkten vara den, att de skadelidande inte har så stort intresse av obegränsad ansvarighet, enär de i praktiken har betydande svårigheter att göra sin fordringsrätt gällande i annat än det objekt, som befinner sig inom deras egna jurisdiktionsområde, dvs. i det kvarstadsbelagda fartyget. Även i detta avseende har emellertid förhållandena med tiden ändrats, dels genom förbättrade kommunikationer, dels genom ökade möjligheter till verkställighetsåtgärder utanför det egna landet.[169]

---

166 Se sjölagen §§ 16—17 samt *Selvigs* belysande framställning i MarIus 25 s. 22 ff.

167 Se *Ramberg*, SvJT 1974 s. 604 och *Saario*, Juhlajulkaisu I. Caselius ja A. Rekola s. 213.

168 Ett obegränsat personskadeansvar kombinerat med en given gräns för det belopp, som det ålåg redarna att ställa som säkerhet för att befria fartygen från kvarstad, föreslogs av den sovjetiska delegationen under Brysselkonferensen år 1957, se närmare *Conférence* Diplomatique de Droit Maritime, Bruxelles 1957 s. 83 ff., 259 ff. Se även *Innberetning*, AfS 3 s. 289.

169 Se svenska departementschefens anförande *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 60.

9.4.2. GLOBALBEGRÄNSNING SOM MOTVIKT MOT REDARENS STRÄNGA SKADESTÅNDSANSVAR

Ett intressant argument som ibland åberopas för globalbegränsningsrätten är, att denna rätt är en fördel, vilken lämnats redaren som motvikt mot hans stränga skadeståndsansvar.[170] Med beaktande av att kombinationen strikt skadeståndsansvar—ansvarsbegränsning fått fotfäste i den skadeståndsrättsliga ansvarsregleringen[171] är det skäl att något beröra denna frågeställning.

För den finska rättens del utgör sjölagen § 11 mom. 1 (som motsvaras av § 233 mom. 1 i de övriga nordiska sjölagarna) utgångspunkt. I detta lagrum åläggs redaren principalansvar för skada, som genom culpa orsakats av personer i fartygets tjänst.[172] Detta stadgande innebar före skadeståndslagens antagande år 1974, att redarens skadeståndsansvar sträckte sig betydligt längre än den allmänna regeln om principals skadeståndsskyldighet utanför kontraktsförhållanden, enligt vilken principalen ansvarade endast för vållande hos driftsledningen.[173] I och med skadeståndslagen har rättsläget ändrats. Ett allmänt principalansvar för arbetsgivaren beträffande arbetstagares och med dem jämställda medhjälpares culpa har införts. Trots att redarens principalansvar ännu i vissa avseenden sträcker sig längre än detta allmänna principalansvar[174] har nämnda di-

---

170 I nordisk doktrin har tankar i denna riktning framförts av bl. a. *Knoph* s. 114 som anför: "Forklaringen til denne innstilling er sikkert den store utvidelse av bedriftenes ansvarsfaere som av rettslige og faktiske årsaker har funnet sted i den senere tid, og som ikke minst er typisk for redernaeringen p. gr. a. dens betydelige omfang. Som et motstykke til denne utvikling er det naturlig å innrømme en viss begrensning av ansvaret." Jfr även 1887 års svenska *Motiv till Förslag till Sjölag* s. 16, *Møller* s. 93 och *Lang* s. 225. I angloamerikansk rättspraxis står liknande ställningstaganden att finna. *The Republic*, 61 F. 109 (1894) s. 112: "... the common-law liability of the shipowner is not restricted in cases where his personal neglect has been an inducing cause of the loss. It was the intention of congress to relieve shipowners from the consequences of all imputable culpability by reason of the acts of their agents or servants, or of third persons, but not to curtail their responsibility for their own willful or negligent acts." Se även rättsfallet *Hockley v. Eastern Transport Co.*, 10 F. Supp. 908 (1935), framställningen i 35 *Columbia L. Rev.* (1935) s. 254 och det engelska avgörandet *The Warkworth*, (1883) 9 P.D. 20 s. 21: "I apprehend that the intention of the legislature in all the Acts which have dealt with this subject has been to relieve shipowners to some extent from the consequences of the negligent acts of persons employed by them." Från tysk rätt se t. ex. *Gareis* s. 728.

171 Ett sådant ansvarssystem ingår bl. a. i 1962 års atomfartygskonvention, i atomansvarighetslagen (484/72) och i 1969 års oljeansvarighetskonvention. I samband med antagandet av sistnämnda konvention krävde redarintressena kategoriskt, att ansvarigheten skulle vara begränsad som motvikt mot det strikta ansvaret. Jfr *Fleischer*, 20 Sc.St.L., s. 111 (1976). Med beaktande av att redarens ansvarighet traditionellt varit begränsad var en sådan inställning förståelig.

172 Se framställningen ovan s. 216 ff.

173 Samma princip gällde i Sverige före den svenska skadeståndslagen av år 1972. I dansk och norsk rätt har däremot ingått en allmän regel om skadeståndsskyldighet för arbetsgivare, vars "tjener" har vållat skada (DL 3—19—2 och NL 3—21—2). Denna princip härstammar från Kristian V:s lagar från slutet av 1600-talet. Se närmare ovan s. 227. Även utanför den nordiska rättssfären har en liknande princip varit gällande, se t. ex. *Drion* s. 10 och den belysande utredningen i *SOU* 1964:31 bilaga 4.

174 Se närmare framställningen ovan s. 225.

vergens i väsentlig grad utjämnats. Man kan inte längre tala om någon skadeståndsrättslig särställning för redarna — särskilt när jämkningsregeln i skadeståndslagen kap. 3 § 6 synes tillämplig också på redaransvaret.[175] Detta innebär även, att en diskussion om ansvarsbegränsningsreglernas "ansvarsutjämnande" effekt förlorat sitt verklighetsunderlag. En logisk konsekvens av ett sådant resonemang borde vara, att ansvarsbegränsning endast vore tillåten i situationer, där det sjörättsliga ansvaret sträcker sig längre än det allmänna utomkontraktuella ansvaret. Vidare bör beaktas, att den finska och även den övriga nordiska skadeståndsrätten innehåller flera regler om strikt ansvar, antingen vilande på lagstiftning eller tillkomna genom rättspraxis, vilka inte kombineras med någon ansvarsbegränsningsrätt.[176]

9.5. KONKLUSIONER

Ovan har de argument, som i nyare diskussion framförts som motiv för globalbegränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret, upptagits till kritisk granskning. Inte ens betonandet av försäkringshänsynen synes mig acceptabelt. Sjöfartsnäringen står på samma sätt som övriga näringar närmare att bära de ekonomiska följderna av de skador den förorsakar än den skadelidande. Detta ansvar övervältras i sista hand på sjöfartsnäringens kunder. Ändamålsenligt är också att redaransvaret försäkras. Med beaktande av det maritima ansvarsförsäkringsväsendets karaktär och den internationella återförsäkringsmarknadens uppbyggnad och kapacitet synes mig även försäkring av obegränsat ansvar möjlig — något som ju redan sker i vissa fall. Hänsynen till försäkringskostnaderna, vilka utgör en liten del av fartygets driftskostnader, är inte enligt min mening ett godtagbart argument i globalbegränsningsfrågan.

Möjligt är dock, att försäkringsgivarna vid obegränsad ansvarighet för redarna skulle uppställa ett tak för sitt ansvar, ett tak som skulle följa försäkringsmarknadens kapacitet. Det överskjutande, närmast teoretiska, ansvaret skulle falla på redarna. Därigenom skulle dessa dock inte försättas i någon skadeståndsrättslig särställning. Ett sådant rättsläge skulle eventuellt aktivera sjöfartsländerna till unilaterala åtgärder och internationellt samarbete. Detsamma gäller redare och lastintressenter. Slutligen bör också den skadeståndsrättsliga regleringen i övrigt beaktas, t.ex. för den finska rättens del skadeståndslagen med dess jämkningsmöjligheter.

Frågan måste dock även ses mot sin internationella bakgrund. Läget i dag är det, att ansvarsbegränsningstanken är internationellt omfattad. Mig veterligen har allvarligare försök att slopa globalbegränsningsinstitutet gjorts varken på nationell eller internationell nivå. Trots att det vore motiverat, är det onekligen förbundet med vissa

---

175 Se framställningen ovan s. 200 ff.

176 För kritiska uttalanden i anledning av uppfattningen om globalbegränsningsreglernas "ansvarsutjämnande" effekt se t. ex. *Lund*, AfS 8 s. 307, *Grenander* s. 62 ff., *Sotiropoulos* s. 380 och *Drion* s. 28 ff. Nämnas kan, att begränsning av strikt skadeståndsansvar även strider mot den av Ussing uppställda grundsatsen (s. 128) om att driften bör bära "alle med den forbundne Omkostninger", se *Ussing* s. 188 f.

betänkligheter att slopa ansvarsbegränsningsrätten i ett enskilt land så länge denna princip internationellt upprätthålls.[177] Jag tänkter inte så mycket på de konkurrens-[178] och sjöfartspolitiska aspekterna, vilka ur principiell synvinkel borde skötas genom subventioner eller andra konkurrenskraftsbefrämjande arrangemang, utan närmast åsyftar jag betydelsen av internationellt enhetliga rättsregler.

Det internationella läget skulle däremot avsevärt förändras om en större sjöfartsnation, t. ex. USA, skulle införa obegränsad ansvarighet. Detta kunde med tiden leda till ett världsomfattande slopande av globalbegränsningsinstitutet. Därförinnan är det viktigt, att internationellt enhetliga regler om globalbegränsning antas genom konventioner och andra internationella överenskommelser.[179]

9.6. OBLIGATORISK ANSVARSFÖRSÄKRING?

Betonandet av försäkringshänsynen som motiv för globalbegränsningsrätten ger även anledning till följande reflexioner. Om man nämligen som argument för denna rätt för fram försäkringsmässiga synpunkter, borde rätten till begränsning av ansvarigheten förutsätta, att ansvarsförsäkring verkligen tecknats. Enär begränsningsrätten inte är anknuten till en försäkringsplikt kan en viss inkonsekvens skönjas. Detta konstaterande leder oss till frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för sjöfarten. Frågan har berörts såväl i samband med revisionsarbetet med 1957 års globalbegränsningskonvention[180] som i andra sammanhang.[181]

---

177 Hänsynen till det internationella rättsläget har poängterats av bl. a. *Klaestad* s. 44, *Grenander* s. 107, *Knoph* s. 114, *Selvig*, TfR 1977 s. 436, *Sotiropoulos* s. 384, *Buglass*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1393, *Crowe*, ibid. s. 1133, *Volk & Cobbs*, 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 986 och *Eyer*, 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 390 ff. Se även 68 *Yale L.J.* (1959) s. 1683 ff., 1703 ff.

178 Konkurrenssynpunkterna poängteras av bl. a. *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 81.

179 En annan sak är däremot, att obegränsad ansvarighet för redarna i framtiden kunde införas beträffande skador, vilka endast berör nationella intressen. Se art 15.3 i 1976 års globalbegränsningskonvention.

180 Under IMCO:s juridiska kommittés 23:e möte framförde den australiensiska delegationen ett förslag om införande av obligatorisk ansvarsförsäkring för redarna. Kanada och USA understödde förslaget. Efter att frågan hade diskuterats beslöt kommittén att hänskjuta frågans behandling till senare möten. Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXIII/WP. 2, 6 June 1974, s. 16 ff. Jfr *Grönfors*, AfS 12 s. 336. Den amerikanska delegationen presenterade ett utkast till artikel beträffande "Evidence of Financial Responsibility", se *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975, ANNEX III, på juridiska kommitténs 25:e möte. Hänsynen till de skadelidandes intressen betonades som huvudmotiv för detta förslag. Förslaget erhöll stöd från australiensisk och kanadensisk sida och efter diskussion beslöt den juridiska kommittén att återkomma till frågan vid ett senare möte, se närmare om diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXV/4, 31 January 1975 s. 15 f. Frågan vidarebehandlades vid kommitténs 27:e och 28:e möten utan resultat. Majoriteten av mötesdeltagarna motsatte sig införandet av bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring i den nya globalbegränsningskonventionen, se om diskussionen *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 s. 8 och LEG XXVIII/WP. 32, 4 December 1975 s. 17.

181 Denna fråga väckte livlig debatt bl. a. i samband med inarbetandet av principerna i 1957 års konvention i svensk rätt. Flera remissorgan ifrågasatte nämligen införandet av någon form av

Mot införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring har anförts, att en sådan försäkringsplikt är onödig, eftersom redarna redan på frivillig väg tecknar en ansvarsförsäkring, och att ett sådant system genomfört på internationell bas blir mycket kostsamt och administrativt tungrott.[182] Man har hänvisat till de administrativa svårigheter som uppstått i samband med det praktiska förverkligandet av försäkringstvånget i 1969 års oljeansvarighetskonvention (art. VII).

> Enligt denna konvention föreligger skyldighet att ha försäkring eller ställa säkerhet i fråga om fartyg, som är registrerat i fördragsslutande stat och som befordrar mer än 2.000 ton olja som bulklast. Försäkringen eller säkerheten skall täcka ägarens ansvarighet enligt oljeansvarighetskonventionen upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet (art. VII.1). När denna förpliktelse har uppfyllts beträffande visst fartyg skall certifikat, som intygar detta, utfärdas eller bestyrkas av myndighet i fartygets registreringsstat (art. VII.2).
>
> Vissa minimikrav som försäkringen eller säkerheten skall uppfylla anges i konventionen,[183] men i övrigt får konventionsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikat samt för dess giltighet. Fördragsslutande stat är skyldig att tillse, att försäkring eller säkerhet finns för varje fartyg, som anlöper eller lämnar dess hamnar, oavsett var fartyget är registrerat (art. VII.11). Detta innebär att fartyg, som är registrerat i en stat bunden av 1957 års globalbegränsningskonvention men inte av 1969 års oljeansvarighetskonvention, skall uppvisa certifikat över försäkring eller säkerhet enligt ansvarsbeloppen i förstnämnda konvention.[184]
>
> Syftemålet med införandet av bestämmelsen om obligatorisk försäkring eller säkerhet har varit att säkerställa de skadelidandes ställning. Detta understryks ytterligare av den omständigheten, att dessa getts möjlighet att vända sig direkt mot försäkringsgivaren eller garanten med sina krav.
>
> Dessvärre har det praktiska genomförandet av detta arrangemang stött på svårigheter. Problemet har varit hur konventionsstaterna skall kunna kontrollera att de fartyg, som anlöper deras hamnar, har fullgjort sin försäkringsskyldighet. Med beaktande av att handelssjöfartens friktionsfria verksamhetsmöjligheter borde tryggas är det viktigt att denna kontroll sker så smidigt som möjligt. Några svårigheter att kontrollera om försäkringsskyldigheten fullgjorts beträffande fartyg från annan konventionsstat har inte uppstått.[185] Frågan har främst gällt huruvida man kunnat godkänna certifikat givna i en konventionsstat angående fartyg registrerade i en icke-konventionsstat och certifikat givna i en icke-konventionsstat beträffande fartyg registrerade i den staten. En del stater är företrädare för en restriktiv inställning, vilken delvis dikterats av strävan att på detta sätt förmå möjligast många stater

---

obligatorisk försäkring för småfartyg. Se närmare om diskussionen *Kungl. Maj:ts prop.* 1964:35 s. 54 f. Frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för småfartyg har även undersökts i Norge. I ett kommittébetänkande, som avgavs i juli 1967, motsatte sig majoriteten införandet av en sådan försäkringsplikt, se närmare *Innstilling* om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer 1967. Samma ståndpunkt intogs beträffande fritidssjöfarten av en kommitté, som det norska Sjøvettrådet år 1971 tillsatte, se *Bjønnes*, Forsikringstidende 1972 s. 394 f. Sedermera har likväl den norska inställningen ändrats. I ett kommittébetänkande, *NOU* 1978:32 s. 64, föreslår man att obligatorisk ansvarsförsäkring snarast möjligt införs beträffande registreringspliktiga fritidsbåtar.

182 Se utlåtande av IUMI, *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975, ANNEX III s. 7 ff., *CMI*, Introductory Report 1974 s. 24 och de tidigare nämnda vid IMCO:s juridiska kommittés möten förda diskussionerna. Se även *Ramberg*, SvJT 1974 s. 604, *Rein*, 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1272, 1274 f., *Grönfors*, AfS 12 s. 336 och *Rosenmeyer* s. 135.

183 Se art. VII.2.

184 Jfr *NOU* 1973:46 s. 31 och *Tulokas* s. 219.

185 Jfr art. VII.7 i 1969 års oljeansvarighetskonvention.

att ansluta sig till oljeansvarighetskonventionen. De anser, att endast certifikat utställda i en konventionsstat beträffande fartyg hemmahörande i det landet kan godkännas. Andra stater åter anser, med hänsyn till förutnämnda önskan om möjligast obehindrade verksamhetsmöjligheter för handelssjöfarten, att en liberalare inställning till denna fråga är på sin plats, dvs. man borde även godkänna certifikat utgivna i övriga ovannämnda situationer under förutsättning att certifikatet verkligen visar, att effektiv försäkring eller annan säkerhet i enlighet med konventionens principer ordnats.[186] Med beaktande av den framförda motiveringen förefaller denna inställning onekligen förnuftigare. Även IMCO har uppmanat sina medlemsstater att förhålla sig liberalt till denna fråga.[187] Svårigheter kan dock uppstå att fastställa när ett certifikat är godtagbart i den meningen, att det verkligen intygar att effektiv försäkring ordnats. Härvid torde åtminstone certifikat utfärdade av de större P & I-klubbarna vara acceptabla.[188]

De eventuellt uppkommande administrativa svårigheterna är givetvis beaktansvärda. Såsom förpliktelsen att teckna försäkring eller uppställa säkerhet enligt 1969 års oljeansvarighetskonvention visade, tillspetsas lätt problemet om godtagbar försäkring och säkerhet på den internationella nivån. Trots att problemet är reellt, synes det mig dock som om svårigheterna i viss mån överbetonats. Att nå en internationell överenskommelse om ett godtagbart bevis på förefintlig försäkring kan, med beaktande av att P & I-försäkring i hela världen meddelas av endast ca 20 försäkringsgivare, enligt min mening inte möta oöverstigliga hinder.[189] Det rent praktiska kontrollförfarandet kunde lämpligen ske i samband med fartygets in- och utklarering.[190]

Argumentet, att ett tvångsförsäkringssystem är onödigt emedan de flesta fartygen är försäkrade på frivillig väg, är i stor utsträckning berättigat. Särskilt det större oceangående tonnaget är regelmässigt försäkrat. Undantag utgör främst en del fartyg, som seglar under bekvämlighetsflagg, och viss statsdriven sjöfart.[191] Detta argument

---

186 Nämnas kan, att den s. k. London Group of P & I Clubs har i samarbete med den övriga försäkringsmarknaden utarbetat ett certifikat ("Blue Card"), vilket intygar att försäkringsskydd i enlighet med art. VII i oljeansvarighetskonventionen är i kraft för i certifikatet nämnda fartyg och fartygsägare. Syftemålet med detta arbete har varit att bistå staterna i denna fråga. Se *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 ANNEX IV s. 2, 8.

187 Se närmare *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975 ANNEX IV. Möjligen kunde man även tänka sig att lösa certifikatsfrågan genom bilaterala avtal staterna emellan.

188 Jfr fotnot 186 ovan.

189 Jfr det som ovan i fotnot 186 anfördes angående det av försäkringsgivarna utarbetade "Blue Card"-systemet. Jfr föredragandens yttrande i *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 50 och *NOU* 1973: 46 s. 32.

190 Jfr beträffande 1969 års oljeansvarighetskonvention *Tulokas* s. 218. Se även *NOU* 1973: 46 s. 32 och *Kungl. Maj:ts prop.* 1973:140 s. 50, 138. I anknytning till detta kan noteras, att kontroll av "certificates" i samband med fartygens ankomst och avgång även förutsätts i internationella säkerhetskonventioner, se t. ex. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 Chapter I Part B Regulation 19 och International Convention on Load Lines, 1966 art. 21.

191 Att motivera globalbegränsningsrätten med försäkringsmässiga aspekter leder också till svårigheter beträffande rederier, vilka valt att fungera som självförsäkrare. Frågan om rimliga försäkringskostnader måste även ses i denna belysning. På grund av dessa rederiers ofta stabila ekonomiska ställning synes något nämnvärt behov av försäkringsplikt dock inte föreligga.

synes väga tyngre än de ovan berörda administrativa svårigheterna och tillsammans talar dessa mot införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring på internationell nivå.

Däremot är inte försäkringsskyddet beträffande det mindre tonnaget (små lastfartyg, fiskefartyg, fritidsbåtar etc.) så fullständigt.[192] Dessa redares ekonomiska resurser är ofta begränsade, vilket i praktiken leder till att flere av dem väljer att lita på "sin goda tur" hellre än att teckna en försäkring. Detta försämrar givetvis de potentiella skadelidandes ställning och syftemålet med reglerna om redaransvaret uppnås inte. Vidare har i annat sammanhang anförts, att dessa fartygs kapacitet att orsaka skada inte står i direkt relation till deras storlek.

Fråga uppstår således om någon form av obligatorisk ansvarsförsäkring för den mindre sjöfarten borde införas på nationell nivå? För en sådan försäkringsordning talar även den omständigheten, att den mindre sjöfarten tycks öka i omfattning. Detta gäller särskilt fritidsbåtarna.[193] Fartygen har också blivit större och snabbare, vilket givetvis ökat skaderiskerna. Trots att skadefrekvensen och i allmänhet även ersättningsbeloppen beträffande den mindre sjöfarten har hållit sig på en anspråkslös nivå,[194] kan likväl olyckor inträffa, där ersättningsyrkandena, särskilt vad gäller personskador, stiger till ansenliga belopp.[195] Även betydande egendomsskador kan uppstå, t. ex. då ett större fartyg som följd av oförsiktig navigering från det mindre fartygets sida grundstöter eller då en motorexplosion eller -brand orsakar omfattande skadegörelse. I detta sammanhang bör även uppmärksammas, att ansvarsbeloppen kraftigt kommer att stiga i och med antagandet av ansvarsgränserna i 1976 års globalbegränsningskonvention.[196] Som tidigare framgått saknar den skadelidande ofta försäkringsskydd.[197]

Nämnas kan, att den kommitté som i Norge undersökt frågan om obligatorisk ansvarsför-

---

192 Se t. ex. den norska utredningen *Innstilling* om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer 1967 s. 13 f. varur framgår, att den 31 december 1965 knappt 20 % av de norska registrerade småfartygen (under 100 bruttoton) var ansvarsförsäkrade. Sedermera har detta procenttal något ökat, jfr *NOU* 1978:32 s. 64. Att även merparten av den finska småsjöfarten saknar tillräcklig ansvarsförsäkring har bekräftats av representant för Sjöförsäkringsbolagens Förening (intervju den 13 augusti 1979 med verkst. dir. Lars Beckman). Se även de ovan s. 194 redovisade siffrorna för fritidssjöfartens del.

193 Se de ovan på s. 194 refererade sifferuppgifterna.

194 Dessa omständigheter synes ha varit den främsta orsaken till att man i Norge tidigare ställde sig avvisande till ett obligatoriskt ansvarsförsäkringssystem för den mindre sjöfarten, se t. ex. *Innstilling* om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer 1967 s. 22 ff. och *Bjønnes*, Forsikringstidende 1972 s. 395. En liknande ståndpunkt intogs av den tidigare nämnda svenska Fritidsbåtutredningen, se ovan s. 194. Fritidsbåtutredningen uteslöt dock inte den möjligheten att den framtida utvecklingen inom båtbeståndet mot flera stora och motorstarka båtar eventuellt kan förändra bilden samt aktualisera behovet av obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtarna. Se närmare om Fritidsbåtutredningens ställningstagande *SOU* 1974:95 s. 106 ff.

195 Se t. ex. de tidigare berörda rättsfallen ND 1973 s. 334 (Norges Høyesterett) och NJA 1978 s. 14. Jfr även *NOU* 1978:32 s. 64 och *Kofoed & Aagaard-Hansen* s. 89.

196 Se de ovan på s. 61 uppställda tabellerna.

197 Se framställningen ovan s. 254 ff.

säkring för småfartygen, ansett det motiverat att införa ansvarsförsäkringsplikt vid transport av passagerare.[198]

Frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för redarna behandlades även vid 1974 års Atenkonferens angående befordran av passagerare och deras resgods till sjöss. Den diplomatiska konferensen motsatte sig införandet av en sådan princip i den sedermera antagna konventionen.[199]

Ett obligatoriskt ansvarsförsäkringssystem ligger även i linje med strävandena inom modern skadeståndsrätt att i allt större omfattning låta försäkringarna bära de menliga ekonomiska följderna av skador. Med ett mera omfattande försäkringsunderlag slås premierna ut över ett större antal försäkringstagare med påföljd att de blir lägre — detta gäller även kaskoförsäkring.[200] Det är likväl skäl att framhålla, att i den mån antalet frivilliga ansvars- och kaskoförsäkringar ökar och socialförsäkringsformerna samtidigt utvecklas, minskar behovet av ett obligatorium.

Det tyngst vägande argumentet också mot ett obligatoriskt ansvarsförsäkringssystem på nationell nivå utgör administrations- och kontrollsynpunkten. Genom att anknyta administrationen och kontrollen av försäkringssystemet till förefintliga bestämmelser om besiktning och registrering av fartyg och båtar[201] torde likväl dessa svårigheter i väsentlig grad kunna övervinnas.[202]

Som konklusion kan konstateras, att man även i Finland — så länge de ifrågakommande skadorna inte täcks av andra försäkringar — allvarligt borde överväga införandet av ett obligatoriskt ansvarsförsäkringssystem för redarna. Vilka fartyg och skador skulle då ett sådant system omfatta? Ovan har framgått, dels att behovet av ett obligatoriskt ansvarsförsäkringssystem koncentreras till den mindre sjöfarten, dels att administrations- och kontrollsynpunkter talar för att ett sådant system anknyts till bestämmelserna om besiktnings- och registreringsplikt för fartygen. Genom att påföra de fartyg, som underlyder dylika bestämmelser, plikt att teckna ansvarsförsäkring, uppställer man en nedre gräns för vilka fartyg som försäkringen skulle gälla. Fastställandet av den övre gränsen är däremot svårare. Skall den vara 50 eller 100 ton eller kanske högre? Rättstekniska synpunkter och den skadelidandes behov av skydd för sitt ersättningsanspråk talar för att ingen särskild övre gräns uppställs. Enär det större tonnaget, t. ex. fartyg över 100 ton, till antalet utgör en bråkdel av småsjöfarten (små lastfartyg, fiske- och fritidsbåtar etc.)[203] och redan regelmässigt är försäkrat (kasko-

---

198 Se närmare *Innstilling* om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer 1967 s. 25.

199 Se *IMCO* Doc. LEG XXVII/4, 30 June 1975, ANNEX III s. 8.

200 Jfr det som ovan s. 274 f. anfördes om försäkringens kostnadsutjämnande verkan.

201 L om fartygsregister (211/27) § 1, F om fiskefartyg (531/61) §§ 1—2 och F om båttrafik (152/69) § 7. Nämnas kan, att den svenska Fritidsbåtutredningen föreslog obligatorisk registrering av alla motordrivna båtar och segelbåtar inom svenskt sjöterritorium om dessas ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Se närmare *SOU* 1974:95 s. 131 ff. Se om registreringsfrågan även *SOU* 1977:25.

202 Jfr minoritetens uttalande i *Innstilling* om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer 1967 s. 26 f. Se även *NOU* 1978:32 s. 64.

203 Enligt uppgift av sjöfartsstyrelsen fanns i Finland vid årsskiftet 1979—80 466 registrerade handelsfartyg, medan fritidsbåtarnas antal har uppskattats till ca 200.000.

och P & I), kan försäkringspliktens utsträckande till dessa fartyg varken medföra större administrativa svårigheter eller innebära någon väsentlig ökning av premiebördan.[204]

Med hänsyn till globalbegränsningens rättspolitiska grund borde det ovan skisserade systemet täcka de skador som omfattas av ansvarsbegränsningsfältet,[205] dvs. väsentligen de skador, vilka redan täcks av frivilliga ansvarsförsäkringar (kasko-, P & I- och båtförsäkring). Slutligen vore det anledning att överväga möjligheterna att grunda en fond, vilken skulle upprätthållas av försäkringsgivarna och ur vilken ersättning skulle betalas för skador orsakade av okända eller oregistrerade fartyg.[206]

---

204 Redare, vilka idkar sjöfart som självförsäkrare, kunde eventuellt efter prövning befrias från försäkringsskyldigheten och åläggas att uppvisa säkerhet eller garanti för det fulla ansvarsbeloppet. Jfr *Reg. prop.* 1979:130 s. 17 f. där man föreslår, att förpliktelsen att teckna försäkring för oljeskadorna inte skall gälla statsfartyg (§§ 12—13).

205 Se framställningen ovan s. 105 ff.

206 Jfr *NOU* 1978:32 s. 13.

Global Limitation of Maritime Liability

A STUDY IN TORT LAW

§ 1

This dissertation deals with the regulations contained in part 2 of the Finnish Maritime Code (167/39) concerning the limitation of liability for damages according to maritime law. These regulations are a result of Scandinavian cooperation in questions of legislation and correspond to similar provisions contained in §§ 234—243 of the other Scandinavian Maritime Codes. The regulations are based on the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships signed in Brussels on October 10, 1957. A further international convention concerning limitation of liability has since been signed — on November 19, 1976 in London. This convention has not yet come into force, however.

The rules of global limitation are unique in Scandinavian tort law. There is normally no provision for other people engaged in trade, whether on land or elsewhere in the transport branch, to limit the sum of their accumulated responsibility (total liability) — hence the term global limitation — for damage to property or injury to persons, whether parties or not to a contract, on every distinct occasion. The right to global limitation of liability differs furthermore both in its juridical character and practical function from the regulations concerning the carrier's contractual liability for damage to goods or injury to passengers, e.g. the package limitation in § 4.5 of the Bill of Lading Act (168/39) (Hague Rules) and § 120 of the Maritime Code (Hague-Visby Rules).

The study has two main purposes: the first is to examine the content of current legislation concerning limitation of liability and its application and to make proposals as to how this legislation should be interpreted. The proposals as to how that law should be interpreted are made first and foremost in the light of the obligations contained in the 1957 convention on global limitation, of the legal justification for

global limitation and of attempts to reach legal uniformity both within and outside the Scandinavian area. Since the regulations contained in the 1976 convention are at present in the process of being incorporated into the Scandinavian Maritime Codes, recommendations concerning interpretation are also given on the basis of the later convention.

The second principal aim of the study is to make a critical assessment of the whole legal *raison d'être* of the concept of global limitation, particularly in the light of: 1. experience of the practical and economic significance of the rules of global limitation for shipping, 2. the current insurance situation and of insurance in general, i.e. the function of ensuring and supplementing compensation, the importance of insurance as a means of achieving a rational distribution of risk, etc. and 3. modern streams of thought in tort law as to the possibility of reduced liability (regulated in Finnish law by the Torts Act (412/74)) which play a major role when assessing the economic and practical significance of global limitation of liability for those responsible.

The study deals principally with liability for damage to non-contracting parties, i.e. damage and injury affecting third persons. It follows from the very nature of things that the main point of a discussion of the legal justification for the whole concept of global limitation of liability should be directed towards situations of this kind.

§ 2

This chapter studies the historical development of the concept of global limitation and international attempts to achieve some kind of uniformity. It is not possible to determine the origin of the idea of global limitation with any degree of certainty. Nonetheless, it may be that the *noxae datio* principle of Roman law and the *sakhäftande* (liability limited to property) principle contained in old Germanic law together with the so-called Commenda union, which is also mentioned in *Consolato del mare* (ca. 1270—1400), may have provided the initiative for the different forms of limitation introduced later. It has often been maintained in legal literature that the roots of modern systems of global limitation, i.e. the abandonment system and American and British legislation on limitation of liability resulting from the influence of continental maritime law, are to be found in the protectionist policies of 17th century mercantilism. Holland was the leading country in this respect. In 1625 Hugo Grotius wrote that the shipowner's liability was limited to the vessel and freight. He justified his ruling on protectionist grounds.

Developments following the Dutch stage are easier to follow and it is possible to distinguish four separate systems:

— the Abandonment System. This system was introduced and developed under the influence of the Dutch ruling referred to above. It achieved its classic form in the French *Ordonnance de la Marine* of 1681. The abandonment principle was later incorporated in the *Code de Commerce* of 1807. It was characteristic of this system that the shipowner could absolve himself from his liability for damages resulting from

the captain's actions by handing over or abandoning the vessel and freight to his creditors. A condition of such a limitation of liability was that the shipowner made a declaration of abandonment, i.e. a statement to the effect that he wished to abandon. The abandonment system later spread from France to a number of European countries, e.g. Italy, Spain, Portugal, the Netherlands, Russia, Greece and Turkey.

— the Maritime Lien System. The so-called lien (or pledge) system developed under the influence of old Germanic legal principles in the northern European countries, mainly in German and Scandinavian maritime law. The principles of the lien system are to be found in the Scandinavian maritime codes of the 1860's and in the *Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch* of 1861. According to the lien system the shipowner's liability for his subordinates' contractual and non-contractual actions were *ipso jure* limited to *fortune de mer*, i.e. to vessel and freight. Later Scandinavian and German maritime legislation also embraced the principles of the lien system.

— the English System. In England shipowners were given the right to limit their liability with the passing of the Responsibility of Shipowners Act in 1733. According to this act the shipowner's liability for any reduction in the cargo as a result of pilfering or any other dishonest act on the part of the master or the crew of the vessel was limited to the value of the vessel and freight. Later this limitation of liability was gradually extended to include collision damage and personal injury, for example. In 1862 the vessel value rule was abolished and a new method of determining liability was introduced. This was based on a fixed sum per ton of the vessel's tonnage (£ 8 for damage to property and an additional £ 7 for injury to persons). The Merchant Shipping Act of 1894 also included this method of calculation.

— the American System. In 1851 the Limitation of Liability Act was passed in the USA as a result of the influence of European legislation. This federal law gave the shipowner considerable rights regarding limitation of liability in connection with the operation of his vessel. According to the American system liability was limited to the value of the vessel or freight following the accident. The most important modification to the American system of limitation was made in 1935 with the passing of the so-called Sirovich amendment. This obliged the shipowner to set up a fund of $ 60 per ton of the vessel's tonnage to cover claims for injury to persons.

The result of this development, i.e. the four main systems, which differed considerably both in the method of limiting liability and also in the degree of limitation, was naturally highly unsatisfactory in view of the needs posed by international traffic. In order to minimise the inconveniences caused by so-called "forum shopping" there arose increasing calls at the end of last century for a coordination of limitation legislation. The work of coordinating the different systems was done by the International Law Association and the *Comité Maritime International.* After a number of preparatory international conferences on maritime law a conference at diplomatic level was convened in Brussels in 1924 and the first international convention on limitation of liability was signed on August 25. The convention took the form of an extreme

compromise between the English and continental systems. In its form the convention followed closely the English limitation system but in content it had proved necessary to make considerable concessions to the continental method of limiting liability. The shipowner could choose between limiting his liability to the value of the maritime property (the value of the vessel following the accident + freight calculated as 10 per cent of the vessel's value at the beginning of the voyage) or according to £ 8 (gold standard) per ton of the vessel's tonnage. In the case of injury to persons the owner carried a further liability of £ 8 (gold standard) per ton of the vessel's tonnage. In addition, the English principle of limitation of liability to every distinct occasion was also introduced into the convention.

Because of the cool reception afforded the new international convention (both Britain and the USA remained outside the convention) and partly because the convention had a number of material defects (the gold standard clause, for example, proved to be unworkable as a determiner of value) the CMI continued its efforts to achieve uniformity of legislation. On October 10, 1957 a new convention on limitation of liability was signed in Brussels. The convention removed the old controversy between the continental *fortune de mer* system and the English ton rule of 1862. The method of limiting liability adopted by the convention was to determine it as a fixed sum per ton of the vessel's tonnage. The convention also adopted the Poincaré franc as the unit of account. The convention covers the main risks involved in the operation of the vessel.

A further international convention has subsequently been adopted. This was signed in London on November 19, 1976. The convention, which was drawn up by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), has raised the sums payable considerably compared with the level provided for in the 1957 convention (in the case of small vessels as much as eight-fold). The International Monetary Fund's special drawing rights (SDR's) have been adopted as the unit of account and the relationship to other international conventions (oil pollution and nuclear liability) has been clarified.

Despite efforts to achieve a uniform system, although the conventions go quite far in this respect, there remain a number of shortcomings. For example, they contain several concepts which are difficult of interpretation and it has been necessary to submit these to courts in different jurisdictional areas for a more precise definition. Furthermore, uniform provisions on procedural matters are also lacking.

§ 3

In this chapter the legal justification for the concept of global limitation of liability is examined. During the historical development of global limitation the shipowner's right to limit his liability was justified on protectionist and political grounds; attempts were made to strengthen the competitiveness of national merchant fleets. Since shipping was a risky business and the owner lacked effective means of communication with his vessel thereby making shipping an unattractive branch of business, efforts

were made to persuade people to invest in shipping and so build up a competitive mercantile marine by means of the principle of global limitation of liability.

As far as the risks involved in shipping are concerned it may be noted that the enormous technical progress made during recent years has weakened the realistic basis of this argument, perhaps with some reservations for the risk of a collision. Furthermore, developments in insurance — hull and P & I — have considerably reduced shipowners' economic risks. For the same reasons the argument regarding the owner's lack of control and supervision can no longer be accepted. Finally, it should be observed that it has not been possible to discern any effect of global limitation on competitiveness.

In modern legal discussions as to the justification of global limitation of liability there has often been mention of insurance. Insurance costs (hull and P & I) constitute part of a shipping company's normal operating costs but it is held that a shipowner should be relieved of liability for catastrophes, i.e. risks where the damage incurred in one and the same accident is exceptionally large and against which it is impossible to take out insurance or, where possible, can only be done at unreasonably high cost (principle of insurability). These arguments are to a large degree based on protectionist and maritime political considerations. The insurance factor was emphasised as a legal justification for global limitation when both the 1924 and the 1957 conventions were revised. The global limitation convention of 1976 is based on three important constituent elements: the principle of "unbreakability", the question of the capacity of the insurance market and the principle of the "highest possible compensation at reasonable cost".

Part II

Part II considers the content of the global limitation rules and their application. Three groups of problems closely allied to the main question of the whole *raison d'être* of global limitation are examined: namely, the question of the persons entitled to limitation, i.e. the responsible parties who have the right to plead the global limitation rules (Finnish Maritime Code §§ 13 and 20), the question of the conditions under which the rules of global limitation apply (Finnish Maritime Code § 13) and the question of the application of the rules to non-commercial traffic.

§ 4

Since both the Finnish and the other Scandinavian rules of global limitation constitute legislation regulated by an international convention, the question naturally arises as to the degree to which it is justified to seek guidance when interpreting the rules in the *travaux préparatoires* of the convention, in the legal system of the official text of the convention and in international praxis, in other words, to what extent international material can be used to interpret the rules.

In interpretation questions of this kind a method based on material contained in

national law alone should not be used. Such an exclusively national method of interpretation would be contrary to the purpose of the convention, i.e. to unify legislation. Instead the interpretation procedure adopted should be a combination of different elements. The interpreting principles used in national law provide a *point de départ* and an outer framework for this procedure but in addition account should also be taken of international material in accordance with the object and purpose of the convention.

As far as international interpretations are concerned there are two main aids that are of importance, namely the *travaux préparatoires* for the convention and international praxis, i.e. pronouncements made by national courts in different countries on laws governed by the convention. These may be of assistance in individual cases. When such material is used as interpretation criteria, it is important that both the *travaux préparatoires* and the praxis of the courts reflect international unity to a large extent.

§ 5

This chapter deals with the question of those entitled to global limitation of liability. In accordance with the 1957 convention the Finnish Maritime Code restricts limitation of liability to the owner, charterer, manager or operator of the vessel (§§ 13.1 and 20.1). Furthermore, the master of the ship, members of the crew, the pilot and other servants employed by the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment are also entitled to limitation of liability provided that their liability has come about in the course of their employment (§ 20.2). Similar provisions are also included in the maritime codes of the other Scandinavian countries.

As far as those who are named specifically the provisions are fairly unambiguous and have given little cause for difficulty in their interpretation. However, ambiguity does arise in the case of those servants not specifically named but who are nonetheless entitled to limitation of liability in certain circumstances. My recommendation is that the provisions should be interpreted in the same way as in questions of vicarious liability (in Finland § 11.1 of the Maritime Code and Part 3 § 1 of the Torts Act): those servants or employees who are covered by the law of vicarious liability should be able to plead the rules of global limitation — albeit not as independent contractors. There are a number of circumstances that favour such an interpretation. First of all, this would mean an interpretation in accordance with the text of the convention, which speaks of the "servants of the owner" without mentioning the exact relationship between employer and employee. Furthermore, there are strong juridical reasons favouring such an interpretation. If the owner's servants enjoy the same limitation of liability as the principals involved, then the rights of the latter cannot be circumvented by bringing an action against their servants. This recommendation as regards interpretation agrees with the solution contained in the 1976 convention on global limitation of liability.

The 1976 convention on global limitation of liability has somewhat extended the number of those entitled to limitation. In addition to those mentioned in the 1957 convention, article 1 of the 1976 convention also names salvors, all the servants for whom the principals mentioned in the text bear liability, and insurers of liability. The limitation

of the salvor's liability is justified on the grounds that he might lay himself open to liability for considerable damages (cf. the well-known *Tojo Maru* case) and the fact that the salvor can channel this liability to the owner through indemnification agreements. The owner's global limitation of liability could also be circumvented by different "hold harmless" arrangements if the servants assisting in operating the vessel were not entitled to the same limitation as the owner. The new convention on global limitation of liability, by laying down that the right to limitation is the same as that of vicarious liability, makes this to a large extent impossible. Since the owner does not always bear responsibility for the pilot and a number of other servants in all jurisdictions, I would personally have been inclined to name the pilot explicitly in the text of the convention and also extend the right to limitation of liability to certain categories of independent servants not always included in vicarious liability provisions. Such would include, for example, agents, stevedoring companies, harbour workers, travelling ship repairers. By including in the convention the formula proposed by the CMI in the course of the *travaux préparatoires* "any person rendering service in direct connection with the operation of the ship" this weakness would have been lessened. In the case of the insurers of liability, their right to limitation of liability may be questioned. Since the extension of limitation to include them has been made principally because of the juridical position in the USA (see *Maryland Casualty Co. v. Cushing*, 347 US 409 (1954)), its practical significance will depend on the provisions of the new global limitation convention being written into American national law.

§ 6

Chapter 6 deals with the conditions that need to be satisfied for global limitation to apply. Attention is drawn to the areas covered by limitation of liability, i.e. those claims which are subject to limitation and the "actual fault or privity" rule of the 1957 convention.

As far as the type of damage or injury is concerned the Finnish Maritime Code § 13.1 lays down that limitation applies to both damage to property and injury to persons. Injury comprises both physical and mental injury. By the concept of damage to property is meant first and foremost damage to real property. The question of how the phrasing of the Maritime Code — "damage to property" — accords with the wording of the convention's "infringement of any rights" (article 1 (1)(b)) is a more difficult matter. What economic losses are intended to be covered by the Finnish wording? My recommendation regarding the interpretation of this agrees with the solution contained in the 1976 convention on global limitation (article 2.1), i.e. in the case of extra-contractual circumstances all losses are covered while limitation in contractual cases applies only to economic losses resulting from injury to persons or damage to property. (The possibility of including liability for delay might be included in the interests of conformity with international practice.) The *travaux préparatoires* of the Scandinavian Maritime Codes and the intentions of the instigators of the 1957 convention would seem to favour such an interpretation.

In order that the right to limitation of liability may be pleaded it is necessary that there exist a connection between the damage or injury incurred and the operation of the ship. In this context it might be noted that the wording of the Finnish Maritime Code § 13.1 follows in effect the text of the 1957 convention (article 1 (1)(a—c)). Since the form of the latter followed closely English legislation on limitation of liability, interest is naturally drawn to the Merchant Shipping Act of 1894 (modified by the Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act of 1958) section 503 (1). Although English legal praxis concerning this particular law does not reflect any international uniformity as far as interpretation of this part of the convention is concerned, I have decided nonetheless to recommend that in many cases a similar interpretation be followed in the case of the Finnish and other Scandinavian Maritime Codes. My recommendation means that:

— in the case of the requirement that the injured party (person or property) shall have been on board the vessel (§ 13.1 (1)), the injured person or damaged property must in fact and physically have been on board the vessel, on part of the vessel or some appurtenance of the vessel (e.g. gangway). In the case of personal injury it is further necessary that the person shall have been on board with the intention of being carried in the vessel and also that some form of permission on the part of the shipowner must have existed (cf. *Moore v. Metcalf Motor Coasters, Ltd*, [1958] 2 Lloyd's Rep. 179).

— in the case of the requirement that the causer of the damage or injury shall have been on board the vessel, the action or behaviour causing damage or injury must have occurred in fact and physically on board the vessel, on part of the vessel or appurtenance of the vessel (cf. *The Tojo Maru*, [1971], 1 Lloyd's Rep. 341).

— in the case of the requirement that the damage or injury shall have arisen in connection with the navigation or management of the vessel, the rules of limitation should here be interpreted in the light of international praxis in the interpretation of the corresponding concepts contained in the Hague Rules. Naturally account should also be taken of the juridical nature of the contract situation as laid down in these Rules. This interpretation, which differs from English praxis (see e.g. *The Warkworth*, (1883) 9 P.D. 20, *The Athelvictor*, [1946] P. 42, *The Tojo Maru*, [1971] 1 Lloyd's Rep. 341), is, I feel, justified by the fact that the remainder of the area regarding limitation of liability seems to cover the damage or injury situations contained in the English interpretation.

— in the case of the requirement that the damage or injury shall have arisen in the course of the loading, carriage or discharge of cargo or the embarkation, carriage or disembarkation of passengers, guidance should be sought in international praxis regarding the carrier's obligatory liability as laid down in the Finnish Maritime Code §§ 168.2 188 b and the Bill of Lading Act §§ 1 e, 7 (Hague Rules). In addition to the fact that such a recommendation is justified for a practical application of the law, it also means that uniformity between the area covered by limitation of liability and the shipowner's contractual liability for damage is achieved.

The Finnish Maritime Code § 13.1 contains further provisions that both compensation for damage to harbour works, etc. and compensation arising out of the obligation

to remove wrecks, etc. as laid down in law are also subject to limitation. These provisions do not offer any particular difficulty in their interpretation, however.

Finally, it may be noted that the right to limitation of liability does not depend on the type of liability involved, i.e. both *culpa* and strict liability together with possible liability based on maritime lien can be limited.

In the 1976 convention the area covered by limitation of liability has been both extended and restricted in comparison with the 1957 convention. The area within which liability may be limited has been extended to cover, for example, damage arising out of salvage operations, the carrier's liability for delay and claims for compensation for measures intended to prevent damage or injury (article 2.1). However, the area has also been narrowed in that claims for compensation for oil pollution damage in accordance with the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage have been excluded from the convention. Likewise, claims for compensation for certain types of nuclear damage or injury have been excluded from the 1976 convention.

Particular interest is attached to the wording of the requirement that there shall be a connection between any damage or injury caused and the operation of the ship (article 2.1 (a)): "...occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations..." Since it is probable that the provisions of the convention will soon be incorporated in the Scandinavian Maritime Codes, I have considered it justified to make a recommendation for the interpretation of this vague and diffuse formulation. It seems from the *travaux préparatoires* of the convention that it was not intended that the area in which limitation of liability may apply should be restricted in any way compared with the 1957 convention. In interpretations of the corresponding paragraph in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (article 4.1 (iii and iv)) of 1967 reference has frequently been made to article 1 (1)(a—b) of the 1957 convention on global limitation. In view of the close connection between the legal rules of global limitation of liability and the rules governing maritime liens it is desirable that the highest possible degree of agreement between the two groups of rules should be reached. It seems to me that the rather vague wording of the 1976 convention was chosen partly to simplify the text of the convention and partly to allow greater freedom in its application, i.e. in order that the rules governing limitation of liability might, when legal policy dictated, be applied to situations which fall outside the area covered by present legislation.

My conclusion is that, when interpreting the requirement concerning the connection with the operation of the ship as laid down in the 1976 convention, account should be taken of the present area in which limitation of liability applies for the sake of international uniformity. Since the shipowner's vicarious liability in Scandinavian legislation extends rather further than the present requirement, my recommendation is that any interpretation of the new wording should also take into account the connection involving the shipowner. This means — and this is also important for the matter of international uniformity — that any action or behaviour causing injury or damage

should be linked partly with a given vessel and partly that it should be included as part of the "typical operation of the vessel". Finally, it should be stressed that the new requirement concerning connection with the vessel does not seem to make it necessary that the injured person shall have been on board with the purpose of being carried in the vessel.

Provisions have been included in the Finnish Maritime Code § 13.2 which correspond to the "actual fault or privity" rule of the 1957 convention (article 1 (1)), i.e. the shipowner's right to global limitation of liability does not apply if the injury or damage is caused by his own fault or negligence. In practice, most legal judgements in cases where the owner has not been permitted to plead limitation of liability have concerned questions of seaworthiness and matters involving the shipowner's obligations with regard to control and supervision.

Since the "actual fault or privity" ruling has given rise to different interpretations in different jurisdictions with a resulting negative effect on attempts to achieve international uniformity, the wording was changed to "act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result" in the 1976 convention (article 4). The *travaux préparatoires* of the convention make it clear that the wording was adopted mainly to conform with the English Marine Insurance Act of 1906 section 55 (2)(a), which contains the concept "wilful misconduct". However, it is questionable whether the new wording represents any advance as far as clarity and simplicity are concerned.

Both the old rule and the solution adopted in the 1976 convention pose the question as to what person or persons and what bodies can be attributed to the owner so that he loses his right to limitation of liability (a question of identification). In view partly of the aim of the existing rule (prevention) and partly to the whole *raison d'être* of global limitation (the principle of insurability) my recommendation for a solution of this is as follows:

Identification should be with those bodies that constitute the company's management, such as the board of directors and the managing director, for example. This applies to both "individual" and "corporate" owners. Furthermore, identification should be with persons in executive positions with an independent status and empowered to represent the company and make agreements on its behalf. Special attention should in such cases be attached to questions of risk, e.g. supervision of the vessel's seaworthiness. Identification is usually not with the master and crew of the vessel.

§ 7

In this chapter the question of the applicability of global limitation to non-commercial shipping is studied. As has been pointed out earlier, the shipowner's right to limitation of liability has been justified on the grounds of insurability. It therefore follows that this argument applies mainly to commercial shipping. As far as non-commercial shipping is concerned, attention is directed towards a) warships and other vessels used only for public purposes and b) leisure craft.

Neither the 1957 nor the 1976 convention takes a specific stand on this question. The convention texts refer to "sea-going ships" without further definition of what exactly is meant. This means that the definition of the meaning of the term is left to national courts.

The Scandinavian Maritime Codes lack any definition of what a vessel is as far as the application of liability rules is concerned. Nonetheless, it has been the practice in the Scandinavian countries — as in other countries — to apply the rules of global limitation to both types of vessel, i.e. warships and leisure craft.

In my view the absence of the principal reason for global limitation (the principle of insurability) is an argument in favour of not applying the provisions of global limitation to these categories of vessel. By reason of the non-commercial character of this type of shipping attempts to achieve international uniformity of legislation are of no great importance, either. Since both warships and other vessels used only for public purposes in particular would seem to be included in the definition "sea-going ships", however, refusal to extend limitation of liability to such vessels would involve a conflict with national obligations imposed on states by the convention. Those countries that have incorporated the provisions of the 1957 convention in their own national law — such as Finland (in 1964 and 1968) — are faced with further problems; not to apply limitation in the case of such vessels would require legislative measures. However, since Finland and the other Scandinavian countries made a reservation for vessels of less than 300 tons when signing the 1957 convention ((2)(b) (cf. article 15.2 (b) in the 1976 convention), there remains the possibility of not applying the global limitation provisions to such vessels.

§ 8

This chapter studies the question of the degree to which the provisions contained in the Finnish Torts Act of 1974 concerning reduced liability diminish the practical and economic significance of the rules of global limitation for the different parties involved.

There are special rulings about the shipowner's non-contractual liability for damage or injury in §§ 10 and 11 (vicarious liability) of the Finnish Maritime Code and in the Finnish Water Act (264/61), part 1, § 25 (strict liability for damage to property in certain situations). Despite the narrow formulation of the stipulation regarding the area in which the Torts Act may be applied (part 1 § 1) my conclusion is that the stipulations can, in principle, apply to the shipowner's liability in special cases. Moreover, the rules of global limitation would not seem to present any obstacle to a reduction of liability below existing limits. Hardship cases may arise — especially in the case of small vessels (small cargo ships, fishing boats, leisure craft, etc.) — when such a reduction of liability might be justified. However, such a procedure should be adopted only in exceptional cases and, in general, never in the case of insured liability. This also applies to other parties entitled to limitation of liability whose non-contractual liability for damage or injury is not usually specifically legislated for.

In the case of the shipowner's servants assisting in the operation of the ship the importance of the global limitation rules is further reduced by reason of the stipulations contained in the Torts Act which provide for increased possibilities of limitation of liability and reduced liability for employees and independent contractors comparable to employees and by reason of the fact that liability is channelled to the employer. Since the shipowner's vicarious liability as laid down in § 11 of the Finnish Maritime Code extends somewhat farther than that of an employer as contained in the Torts Act, part 3 § 1, the importance of the global limitation question is limited mainly to

— obligatory assistance (compulsory pilot)

— independent contractors who are not covered by part 3 § 1.1 of the Torts Act, e.g. tug assistance, stevedoring company, etc. (Independent contractors do not enjoy the right to global limitation of liability under present legislation.)

— those engaged by the shipowner who are not covered by the Torts Act, part 3 § 1.1.

§ 9

In this chapter the *raison d'être* for the concept of global limitation, above all the insurance aspects, is studied. In order to obtain sufficient information about the practical significance of this question it has been necessary first of all to to make a survey of studies of the practical and economic importance of the rules of global limitation for shipping.

In the Scandinavian countries this question has been studied by Nils Grenander and the P&I insurer, Assuranceforeningen Skuld, for example. The results of these studies may be summarised as follows:

— the frequency with which the rules of global limitation have been applied: Grenander reported 22 cases from Swedish shipping during the period 1939—50 (covered by the 1924 convention on global limitation) while Assuranceforeningen reported 61 cases out of more than 100,000 that came under the club during the period 1964—73 involving global limitation as dealt with in the 1957 convention. Limited liability for shipowners is therefore a rarity in practice.

— the economic importance of the rules of globai limitation: According to Grenander's study the direct saving made by Swedish shipowners amounted to Skr. 200,000 per annum while income from freight rates amounted to Skr. 700 million a year. According to Assuranceforeningen the total saving made during the period covered by their study was Nkr. 32 million, which represents 5.5 per cent of the premium cost for insuring all the vessels in their study. Furthermore, Assuranceforeningen estimated that the total liability cost for liner traffic amounted to no more than 2 per cent of gross freight income. These figures show that the overall economic gain resulting from the global limitation rules has been negligible. Finally, it may be noted that both in Grenander's and the Assuranceforeningen studies the economic effects of limitation of liability were concentrated to small vessels (less than 1500 grt).

To emphasise insurance considerations as a justification for global limitation of liability in maritime law would therefore not seem to be entirely and uncritically acceptable. Shipowners, in the same way as others engaged in commerce and trade, should bear the economic consequences of damage or injury to outsiders. This liability is, in the final analysis, passed on to the customer. It is important that a shipowner should insure himself against such liability. In view of the minimal economic and practical significance of the global limitation rules and also the nature of marine liability insurance together with the emergence of the international insurance market with its considerable capacity to bear risks it seems to me that insurance against unlimited liability should be quite possible, as indeed it already is in some cases. Although the abolition of global limitation would have an effect on insurance costs, this would hardly be of decisive importance for competition in view of the very small proportion of overall operating costs that liability insurance represents. As an argument for the retention of global limitation insurance costs would appear to be unacceptable.

If we consider the insurance aspects in the light of different situations involving damage or injury, then we can note the following:

Current forms of social insurance and the stipulations concerning shipowners' unlimited liability in the Finnish Maritime Code (§ 13.2) have considerably reduced the practical significance of limited liability rules regarding damage or injury occasioned to the owner's employees or servants. The limitation rules may be of concrete importance for passengers who suffer injury but this will be considerably diminished when the principles contained in the 1976 convention have been accepted. The main onus as far as personal injury is concerned will therefore be concentrated to uninsured persons injured in the course of the operation of the vessel. In view of the rarity with which the rules of global limitation have been applied and also the capacity of the international insurance market to absorb and spread risks the introduction of unlimited liability for personal injury would, in my opinion, not be an insuperable economic burden for the shipping industry. By exploiting and extending re-insurance possibilities, P & I insurers should be able to cover the very rare liability that exceeds "catastrophic" proportions without this resulting in a substantial increase in premium costs.

As far as damage to property is concerned it should be noted that such risks are often doubly insured, i.e. both by the liable party (hull and P & I insurance) and by the injured party (hull, cargo or other damage insurance). The present insurance position in such cases has therefore considerably reduced the practical and economic importance of the global limitation rules in relations between the party liable for damage or injury and the injured party. The significance of the limitation rules becomes evident only at the subrogation stage between the insurers and therefore the whole question of global limitation has to a large extent taken on the character of a technical insurance matter.

Of course, it can be argued that global limitation of liability should be permitted in cases where the insurers have accepted this principle in the course of their negotiations. However, this does not justify a general limitation of liability.

In the case of hull insurer—hull insurer relations it would seem possible to abolish global limitation without any resulting rise in premium costs. However, such a spreading of risk over the international insurance market is not possible in the case of 1) hull insurer—other damage insurer than hull insurer or 2) P & I insurer—damage insurer relationships. This is because P & I insurance provides cover only against liability and because insurance against damage or injury (provided by an insurer other than a hull insurer) is limited to cases involving damage. Nevertheless, one might well ask whether the small and rare additional liability that abolition of global limitation would place upon shipowners might not be channelled into the international insurance market without any notable extra cost.

Even in the case of damage to property the legal assessment is concentrated to damage occasioned to uninsured interests. In a few cases — albeit very rare — the effects of the global limitation rules can be considerable and, moreover, there is no cost-spreading effect as in the case of double insurance. It is cases of damage such as these that should be borne in mind in any discussion of the retention or abolition of global limitation.

It is possible, however, that in the event of unlimited liability insurers would set a ceiling to the size of their indemnity in accordance with what the insurance market could bear. The additional, almost theoretical, liability over and above this ceiling would fall upon shipowners. This would not mean that they were placed in an exceptional situation as far as liability for damage or injury is concerned. Such a situation might persuade maritime nations to take unilateral action and encourage international cooperation. The same applies to shipowners and others involved in the transport of cargoes. Finally, legislation on liability for damage and injury in general should be taken into account, e.g. in the Finnish case the Torts Act and the possibilities it provides for reduced liability.

The question must, nevertheless, be seen against the international background. The position today is that the concept of global limitation is internationally accepted. There have, as far as I know, been no serious attempts at either a national or international level to abolish global limitation. In spite of the fact that it would seem justified, it is understandable that a country should have grave apprehensions about the wisdom of unilaterally abolishing the right to limitation of liability as long as it continues to be embraced internationally. I am thinking not so much of competitiveness or political aspects which, in principle, should be taken care of by means of subsidies or other arrangements furthering competitiveness but rather from the point of view of the importance of international uniformity of legislation.

The international situation would, however, change markedly if a major seafaring nation, such as the USA, for example, decided to introduce unlimited liability. With time this might well lead to the worldwide abolition of global limitation. Until this takes place, however, it is important that internationally uniform rules of global limitation be accepted through conventions and other international agreements.

Förkortningar

A.C.	Appeal Cases
ADHGB	Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch
Adm.	Admiralty Division
AfL	Arkiv for Luftrett
AfS	Arkiv for Sjørett
AMC	American Maritime Cases
art.	artikel
Asp. M.L.C.	Aspinall's Maritime Law Cases
atomfartygskonventionen	Konventionen rörande skadeståndsansvar för nyttjare av atomfartyg (1962)
Baltime	Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter. Code Name Baltime 1939
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BIMCO	Baltic and International Maritime Conference
C.A.	Court of Appeal
(2) CCA	United States Court of Appeals (t. ex. Second Circuit)
cif	cost, insurance and freight
cl.	clause
CMI	Comité Maritime International
Columbia J. of L. and Soc. Probl.	Columbia Journal of Law and Social Problems
Com. Cas.	Commercial Cases
Conlinebill	Liner Bill of Lading 1973 (Liner Terms approved by The Baltic and International Maritime Conference). Code Name Conlinebill
C.P.	Common Pleas
C.S.	Court of Session
D	United States District Court
DL	Defensor Legis
Ds Ju	Departementsserie, Justitiedepartementet
ED	United States District Court, Eastern District
E.D.	Exchequer Division
EEC	European Economic Community
F	Förordning
F.	Federal Reporter
fartygsmätningskonventionen	Konventionen rörande fartygsmätning (1969)
F. 2 d	Federal Reporter, Second Series

Fed. Cas.	Federal Cases
FN	Förenta Nationerna
fob	free on board
F. Supp.	Federal Supplement
försäkringsavtalslagen	L om försäkringsavtal (132/33)
Gencon	Baltic and White Sea Conference Uniform General Charter. Code Name Gencon
globalbegränsningskonventionen	Konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö (1924 och 1957). Konventionen angående begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (1976)
Haag-reglerna	Konossementskonventionen
Haag-Visby-reglerna	Konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse
Hansa	Hansa Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen
HD	Högsta domstolen
HGB	Handelsgesetzbuch
H.L.	House of Lords
ILA	International Law Association
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
immunitetskonventionen	Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter (1926)
IUMI	International Union of Marine Insurance
JBL	Journal of Business Law
JFT	Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JV	Jussens Venner
K.B.	King's Bench Division (även domstol)
Kom.bet.	Kommittébetänkande
konossementskonventionen	Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (1924)
konossementslagen	L i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (168/39)
Kungl. Maj:ts prop.	Kungliga Majestäts proposition
L	Lag
Lagber. publ.	Lagberedningens publikationer
Lagutsk. bet.	Lagutskottets betänkande
Linertime	Baltic and International Maritime Conference Deep Sea Time Charter 1968. Code Name Linertime
Ll.L.Rep.	Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	„ „ „ „ (1951—)
LM	Lakimies
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
L.Rev.	Law Review
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
MLA	Maritime Law Association
Nacca L.J.	Nacca Law Journal
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
ND (Illinois)	United States District Court, Northern District (t. ex. Illinois)
NFT	Nordisk Försäkringstidskrift
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv

NOU	Norges offentlige utredninger
N.Y.L.F.	New York Law Forum
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
O.H.	Outer House
oljeansvarighetskonventionen	Konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1969)
olycksfallsförsäkringslagen	L om olycksfallsförsäkring (608/48)
Ot.prp.	Odelstingsproposisjon
P.	Probate Division (1891—)
passagerarkonventionen	Konventionen rörande befordran av passagerare och deras resgods till sjöss (1974)
P.C.	Privy Council
P.D.	Probate Division
P & I	Protection & Indemnity
Produce	Time Charter Government Form. Approved by the New York Produce Exchange
Q.B.	Queen's Bench Division (1891—) (även domstol)
Q.B.D.	„ „ „
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
Reg. prop.	Regeringens proposition till Riksdagen
Reg. prop. (sv.)	Regeringens proposition (svensk)
RG	Rettens Gang
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RIDM	Revue internationale du droit maritime
Rt	Norsk Retstidende
sammanstötningskonventionen	Konventionen rörande förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (1910)
Sc.St.L.	Scandinavian Studies in Law
SD	United States District Court, Southern District
SDR	Special Drawing Right
SDVIS	Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
sjöpanträttskonventionen	Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek (1967)
S.L.T.	Scots Law Times Reports
SOU	Statens offentliga utredningar
St. meld.	Stortings melding
SvJT	Svensk Juristtidning
SvSjT	Svensk Sjöfartstidning
SøHa	Sø- og Handelsretten i København
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
TfSvAs	Tidskrift för Sveriges Advokatsamfund
tilläggsprotokollet	Tilläggsprotokollet innehållande vissa ändringar i konossementskonventionen av år 1924 (1968)
Transitime	Time-Charter. Code Name Transitime 1946
UfR	Ugeskrift for Retsvaesen
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
U.S.	United States Supreme Court Reports
U.S.C.	United States Code
U.S.L.Rev.	United States Law Review

US SC	United States Supreme Court
Warszawakonventionen	Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (1929)
WD	United States District Court, Western District
Wienkonventionen	Konventionen om traktaträtten (1969)
Visconbill	Liner Bill of Lading 1973 (Liner Terms approved by The Baltic and International Maritime Conference) issued for Use in Trades where Hague-Visby Rules are compulsory. Code Name Visconbill
Yale L.J.	Yale Law Journal
ZHR	Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Konkursrecht

Litteratur

I nedan angivna förteckning ingår med författarnamn citerad litteratur.
Annat av författaren nyttjat material anges i separat förteckning.

Aarnio, Aulis: Mitä lainoppi on? Helsinki 1978. (Lainoppi)

— : Oikeudellisen ajattelun perusteista. Vammala 1971.

Abbott, Charles, (Lord Tenterden): A Treatise of the Law relative to Merchant Ships & Seamen. 12th ed. by Samuel Prentice, Esq. London 1881.

Abecassis, David William: The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships. London 1978.

Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht. Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht. 4. erg. und erw. Aufl. Berlin 1974.

— : Die Reform des deutschen Seehandelsrechts durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972. Hamburg 1973. (Seerechtsänderungsgesetz)

Adlercreutz, Axel: Arbetstagarbegreppet. Om arbetstagarförhållandet och därtill hörande gränsdragningsfrågor i svensk civil- och socialrätt. Lund 1964.

Afzelius, Ivar: De nya nordiska sjölagarne. TfR 1893 s. 462—480.

— : Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten. 16:e uppl. av Erik Hagbergh. Stockholm 1969.

Alanen, Aatos: Yleinen oikeustiede ja kansainvälinen yksityisoikeus. 2 uusittu painos saman tekijän teoksesta Yleinen oikeustiede. Porvoo 1965.

Alexanderson, Nils: Strödda anteckningar om skadeståndsansvar (med utgångspunkt i svensk rättspraxis). JFT 1944 s. 93—112.

Allen, Carleton Kemp: Law in the making. 7th ed. Oxford 1964.

Alm, Sven-Göran & Pehrson, Christer: Sjövärdighet före och under resan. Uppsatser i sjörätt. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 53 s. 9—60. Kungsbacka 1976.

Almering, Rolf: Europakonventionen som lagtolkningsfaktor. SvJT 1973 s. 774—788.

Alten, Edvin: Comité Maritime International. Brighton-konferansen 20.—25. september 1954. AfS 2 (1954—1957) s. 74—79.

Ameln Jr., Henrik: Håndbok i praktisk sjørett. Oslo 1955.

Andenaes, Johs.: Identifikasjonsproblemet i erstatningsretten. TfR 1943 s. 361—401.

Andersen, Kristen: Skadeforvoldelse og erstatning. Oslo 1976.

Andersson, Edward: Synpunkter på lotsens skadeståndsansvar. JFT 1959 s. 106—111.

Angino, Richard C.: Limitation of Liability in Admiralty: An Anachronism from the Days of Privity. 10 Villanova L. Rev. (1965) s. 721—733.

Armstrong, Arthur J.: Bitumen in the Waters of Babylonia: The Impact of Recent Legislation on the Limited Liability Act of 1851. 26 JAG Journal (1971) s. 215—224.

Arntzen, Andreas: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter — tanker om FAL's reaksjonssystem. Norsk Forsikringsjuridisk Forenings publikasjoner Nr 57. Oslo 1971.

— : Identifikasjon ved fremkallelse av forsikringstilfellet. NFT 1975 s. 3—28.

Arti, Armas: Vahingonkorvauslaki selityksineen. Forssa 1974.

Asser, T. M. C.: Golden Limitations of Liability in International Transport Conventions and the Currency Crisis. 5 JMLC (1974) s. 645—669.

Atiyah, P. S.: Vicarious Liability in the Law of Torts. London 1967.

Aurejärvi, Erkki: Urakkasopimus. Työnsuoritussopimuksia koskevan teorian arviointia. Vammala 1976.

Autran, F. C.: Le Congrès international d'Anvers. — Ses résolutions en matiére maritime. RIDM I s. 425—435.

Baer, Herbert R.: Admiralty Law of the Supreme Court. 2nd ed. Charlottesville, Virginia 1969 + 1977 Cumulative Supplement. Charlottesville, Virginia 1977. (Supplement)

Bagge, Algot: Haagreglerna. SvJT 1923 s. 217—253.

Barbey, Georges: CMI, Conférence de Venise. RIDM XXIII s. 556—575.

Bartle, Ronald: Introduction to Shipping Law. London 1963.

— : The Merchant Shipping Act, 1958. JBL 1959 s. 245—247.

Bayer, Wilhelm F.: Auslegung und Ergänzung international vereinheitlicher Normen durch staatliche Gerichte. RabelsZ 20 (1955) s. 603—642.

Becker, Gordon L.: A Short Cruise on the Good Ships Tovalop and Cristal. 5 JMLC (1974) s. 609—632.

Beckman, Rudolf: Ansvar för utomobligatorisk skada. JFT 1969 s. 276—77.

— : Handbok i sjörätt. 5:e delvis omarbet. och tillökta uppl. Helsingfors 1961. (1961)

— : Handbok i sjörätt. 6:e omarb. uppl. Helsingfors 1971.

— : Några ord om omfånget av redares begränsade ansvarighet. ND 1946 s. 145—152.

— : Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning. I. Åbo 1936. (Om fartygsbefälhavarens)

— : Till frågan om lotsens ansvar. ND 1946 s. 81—87.

Benedict: On Admiralty. The Law of American Admiralty. Its Jurisdiction, Law and Practice with Forms and Directions. Volume 3. Limitation of Liability. New York 1975.

Bengtsson, Bertil: Det skadeståndsrättsliga reformarbetet. Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet. Uppsala 1976 s. 81—106. Motala 1976.

— : Några nyheter i skadeståndslagstiftningen. SvJT 1976 s. 593—618.

— : Skadeståndsrätt och försäkringsrätt i framtiden. JFT 1976 s. 219—234.

Bentzon, A. Drachmann & Christensen, Knud: Lov om forsikringsaftaler nr. 129 af 15. april 1930 med bemaerkninger og sagregister. I del. 2. udg. København 1952.

Bentzon, Viggo: Den Danske Søret. Kjøbenhavn 1899.

Bergman, Samuel: No Fault Liability for Oil Pollution Damage. 5 JMLC (1973) s. 1—50.

Berlingieri, Francesco: The Apportionment of Risk between Ship and Cargo under Bills of Lading. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976 s. 9—10, 41—42. London. (tryckningsår saknas)

Bernard, Henry I.: Marine Protection and Indemnity Insurance. Marine Insurance Course. Merchant Marine Academy Kings Point N.Y. May 17, 21, 24 1945. (tryckningsort och -år saknas)

Bernhard, Stefan: Räddningsåtgärder i skadeståndsrätten. Uppsatser i försäkrings- och skadeståndsrätt 2. Juridiska Föreningen vid Stockholms Universitet, s. 1—52. Stockholm 1971.

Bernitz, Ulf & Gorton, Lars & Grönfors, Kurt: Sjöfart och konkurrensrätt. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 56. Klippan 1976. (*Bernitz m. fl.*)

Beyer, Otto & Jebens, Sverre Erik & Krokeide, Kjetil & Scheel, Georg & Ulfstein, Geir: Borerigger i rettslig belysning. Oslo 1975. (*Beyer m. fl.*)

Bingham, Richard: The Modern Cases on Negligence. 3rd ed. London 1978.

Birch-Reynardson, William: The Insurance of Shipowners' Liabilities. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976 s. 7—8, 39—40. London. (tryckningsår saknas)

Bjønnes, Henry: Ansvarsforsikring for lystbåter kan vise seg aktuelt? Forsikringstidende 1972 s. 394—395.

Björkelund, Carl-Gustav: Redarens ansvar för självständiga medhjälpare. AfS 8 (1965—1967) s. 245—294.

— : Sjövärdighet och ansvar. Stockholm 1970.

Boeg, N. V.: The International Law Association. Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, s. 10—15. Stockholm 1956.

Bolding, Per Olof: Juridik och samhällsdebatt. Uppsala 1968.

Bonelli, Franco: Limitation of Liability of the Carrier. Present Regulation and Prospects of Reform. Il Diritto Marittimo 1974 s. 30—97.

Borchsenius, Christian: Lov av 12. juni 1964 om endringer i sjøfartsloven. Lov og Rett 1964 s. 401—405.

Borchsenius jun., Christian: Noen ord om uttrykket "feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skibet" i konnossementslovens § 4 nr 2a. AfS 2 (1954—1957) s. 110—140.

Borttscheller, Wolf-Georg: Entstehung und Beschränkung der Reederhaftung im Seehandelsrecht der Romanischen Länder. Kiel 1974.

Boyens, Emil.: Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte neu bearb. von Emil Boyens. I. Leipzig 1897.

— : Nachträgliche Äusserungen zu den Venediger Entwürfen. ZHR 64 (1909) s. 289—301.

Braekhus, Sjur: Bortfrakterens ansvar for utleverering av last til ulegitimert mottager. AfS 2 (1954—1957) s. 141—159.

— : Bør reglene om det begrensede rederansvar endres? ND 1947 s. 273—291.

— : Comité Maritime International. Madrid-konferansen 18.—24. september 1955. AfS 2 (1954—1957) s. 669—677.

— : Comité Maritime International. Rijeka-konferansen 20.—26. september 1959. AfS 4 (1957—1961) s. 437—447.

— : Comité Maritime International. Stockholm-konferansen 9.—15. juni 1963. AfS 6 (1963—1966) s. 626—635.

— : Cross-liability oppgjør i sjøforsikringen. AfS 4 (1957—1961) s. 457—539.

— : Det begrensede rederansvar. Juridiske arbeider fra sjø og land s. 191—206. Oslo 1968. (Rederansvaret)

— : Rederansvarets begrensning hvor rederen opererer med flere fartøyer. ND 1949 s. 633—651.

— : Rederens husbondsansvar. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1953:2. Göteborg 1954.

— : Skibsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering. Marius 3. Oslo 1975.

— *& Rein, Alex.*: Håndbok i P & I Forsikring. 2 utg. Oslo 1979.

Bredholt, Jørgen & Philip, Allan: Søloven. København 1977.

Bristow, L.: Gold franc — Replacement of Unit of Account. [1978] 1 LMCLQ s. 31—38.

Brodmann, E.: Die Beschränkung der Haftung des Reeders und ihre einheitliche internationale Regelung. ZHR 64 (1909) s. 242—288.

Brogren, Klas & Hillberg, Esbjörn & Nordborg, Stig: Linjesjöfart och färjetrafik. Rutiner vid linjeskeppningar. Stockholm 1978. (*Brogren m. fl.*)

Brown Jr., Richard H.: General Principles of Liability. 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 820—838.

Brownlie, Ian: Principles of Public International Law. 2nd ed. Oxford 1973.

Brunsvig, Per: Konstruksjonsansvar ved bygging av skip. AfS 13 (1973).

Brusiin, Otto: Tuomarin harkinta normin puuttuessa. Vammala 1938.

Bruun, Olof: Ansvar och begränsning. AfS 1 (1951—1954) s. 481—522.

Buglass, Leslie J.: Limitation of Liability from a Marine Insurance Viewpoint. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1364—1394.

Bull, Hans Jacob: Forsettskravet ved partikulaere redningsforanstaltninger i sjøforsikringsretten. AfS 12 (1972—1975) s. 45—76.

— : Oljesølsansvaret. Innføring i oljerett III. Marius 17 s. 1—16. Oslo 1977.

— & *Krokeide, Kjetil*: Lystbåtansvar. TfR 1975 s. 429—470.

Butz, Konrad: Das Recht der Seefahrt mit Yachten in vergleichender Darstellung. Bern 1969.

Börresen, Martin: OPS-utvalget — några skandinaviska myndighetsproblem. Skrifter till minnet av Halvar G. F. Sundberg s. 115—137. Stockholm 1978.

Calabresi, Guido: Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts. 70 Yale L.J. (1961) s. 499—553.

Carrothers, John C.: The Andrea Doria—Stockholm Disaster: Was there a Conspiracy? Safety at Sea International. December, 1972 s. 9—11.

Carver, Thomas Gilbert: Carriage of Goods by Sea. 9th ed. by Raoul P. Colinvaux. London 1952. (1952)

— : Carriage by Sea I. 11th ed. by Raoul P. Colinvaux. British Shipping Laws 2. London 1963.

Castles III, John W.: The Personal Contract Doctrine: An Anomaly in American Maritime Law. 62 Yale L.J. (1953) s. 1031—1046.

Charlesworth, John: Charlesworth on Negligence. The Common Law Library No. 6. 6th ed. by R. A. Percy. London 1977.

Chelmsford, Viscount: The Placing of Catastrophe Risks in the London Market. Marine Insurance Seminar. Organised by Lloyd's of London Press Ltd. April 17/18 1978. London 1978.

Chorley, Lord (Robert S. T.) & Giles, O. C.: Shipping Law. 6th ed. 1970. Reprinted 1972 Bath.

Christrup, Henrik: Olieborings- og produktionsplatforme i retlig belysning. AfS 12 (1972—1975) s. 172—194.

Clark, A. F. Bessemer: The Future of Tovalop. [1978] 4 LMCLQ s. 572—579.

Clerk, J. F. & Lindsell, W. H. B.: On Torts. The Common Law Library No. 3. 14th ed. General Editors Sir Arthur L. Armitage, R. W. M. Dias. London 1975.

Costabel, Attilio M.: Gold Values in Carriage of Goods Conventions — An up-to-date Review. [1979] 3 LMCLQ s. 326—330.

de Courcy, Alfred: Questions de droit maritime. III. Paris 1885.

Crowe, Rae M.: Kinds of Losses Subject to Limitation: The "Personal Contract" Doctrine. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1087—1133.

Da, dr: Ausdehnung der beschränkten Reederhaftung auf den Charterer-Verfrachter? Hansa 1969 s. 1309—1310.

Daal, Sven-Erik & Ahrne, Gustaf: Transportförsäkring och haverikunskap. Stockholm 1979.

Danjon, Daniel: Traité de droit maritime. II. Paris 1912.

Davies, P. J. & Palmer, N. E.: The Eurymedon Five Years On. JBL 1979 s. 337—349.

DeLamielleure, Richard: Admiralty — Liability — Transitory Unseaworthiness. 61 Michigan L. Rev. (1963) s. 982—987.

Desjardins, Arthur: Introduction historique a l'étude du droit commercial maritime. I. Paris 1890.

Diamond, Anthony: The Division of Liability as between Ship and Cargo (insofar as it affects Cargo Insurance) under the New Rules proposed by UNCITRAL. [1977] 1 LMCLQ s. 39—52.

— : The Hague-Visby Rules. [1978] 2 LMCLQ s. 225—266.

— : The Hague-Visby Rules. The Hague-Visby Rules and the Carriage of Goods by Sea Act, 1971. A One-day Seminar Organised by Lloyd's of London Press Ltd. December 8, 1977. London 1977. (The Hague-Visby Rules)

Dietrich, Urs Rudolf: Die Haftung des Reeders und ihre gesetzliche Beschränkung unter besonderer Berücksichtigung des Brüsseler Abkommens von 1957. Zürich 1969.

Donovan, James J.: The Origins and Development of Limitation of Shipowners Liability. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 999—1045.

Doud, Alden Lowell: Compensation for Oil Pollution Damage: Further Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions 4 JMLC (1973) s. 525—542.

Dover, Victor: A Handbook to Marine Insurance. Being a Textbook of the History, Law and Practice of an Integral Part of Commerce for the Business Man and the Student. 8th ed. London 1975.

Drion, H.: Limitation of Liabilities in International Air Law. The Hague 1954.

Duncan, George E.: Limitation of Shipowners' Liability: Parties entitled to limit; the Vessel; the Fund. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1046—1086.

Eckhoff, Torstein: Rettskildelaere. Oslo 1975.

Eek, Hilding: Folkrätten. Staternas och de mellanstatliga organisationernas rättsordning. Stockholm 1975.

Ehrenberg, Victor: Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

— : Handbuch des gesamten Handelsrechts mit Einschluss des Wechsel-, Scheck-, See-, und Binnenschiffahrtsrechts, des Versicherungsrechts sowie des Post- und Telegraphenrechts. I. Leipzig 1913. VII:2. Leipzig 1923. (Handbuch)

Ekelöf, Per Olof: Är den juridiska doktrinen en teknik eller en vetenskap? Lund 1951.

Elias, T. O.: The Modern Law of Treaties. Leiden 1974.

Engström, Hans Einar & Wesslau, Hans Ge.: Komparativ rätt II. Anteckningar rörande Jämförande Rättsforskning. Approximering — Harmonisering — Unifiering. Enhetlig tolkning av Enhetlig rätt. Karlshamn 1972.

Erma, Reino: Työurakka suomen velvoiteoikeuden mukaisena sopimustyyppinä. Vammala 1955.

Eyer, Walter W.: Shipowners' Limitation of Liability — New Directions for an Old Doctrine. 16 Stanford L. Rev. (1964) s. 370—393.

Falkanger, Thor: Aktuelt. Ny engelsk lov om det begrensede rederansvar. AfS 3 (1956—1959) s. 465—467.

— : Leie av skib. Rettslige studier i bare-boat certepartiets problemer. AfS 10 (1969).

Fleischer, Carl August: Erstatningsansvaret for oljesøl — derunder om de lege ferenda og politisk prioritering. JV 1977 s. 337—371.

— : Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Operations. 20 Sc.St.L., s. 105—143 (1976).

Flöystad, Einar: Protection and Indemnity. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1953:1. Göteborg 1953.

Freise, Rainer: Die summenmässige Beschränkung der Reederhaftung nach kommendem Recht. Schriften zum deutschen und europäischen Zivil-, Handels- und Prozessrecht. Band 66 Bielefeld 1971.

Frändberg, Åke: Om analog användning av rättsnormer. En analys av analogibegreppet inom ramen för en allmän juridisk metodologi. Stockholm 1973.

Gareis, Karl: Das deutsche Handelsrecht. Ein kurzgefasstes Lehrbuch des im Deutschen Reiche geltenden Handels-, Wechsel- und Seerechts. 8. umgearb. Aufl. Berlin 1909.

Germann, Oscar Adolf: Grundlagen der Rechtswissenschaft. 2. neu bearb. und erg. Aufl. Bern 1968.

Giles, O. C.: Legislation. Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958. 21 Modern L. Rev. (1958) s. 642—645.

Gilmore, Grant & Black Jr., Charles L.: The Law of Admiralty. 2:nd ed. Mineola, New York 1975.

Godenhielm, Berndt: Om jämkning av skadestånd i inomkontraktuella förhållanden. JFT 1975 s. 400—414.

Godenhielm, Lena: Vastuu ja riskinjako Pohjoismaiden nykyisten merilakien mukaan. LM 1975 s. 824—836.

Gold, Joseph: Floating Currencies, SDRs, and Gold. Further Legal Developments. Washington, D.C. 1977.

Gomard, Bernhard: Husbondansvar. Juristen 1960 s. 537—571.

— : Olieforurening af havet. UfR 1956 B s. 102—114.

— *& Skovgaard, Henning*: Tipning og obligationsret. UfR 1979 B s. 245—263.

Goodacre, Kenneth: The Battle against Oil Pollution. Fairplay International Shipping Weekly 1st April 1976, s. 47—48.

Gorman, Francis J.: The Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act — After the 1972 Amendments. 6 JMLC (1974) s. 1—29.

Gorton, Lars: Några tankar kring den rättsliga regleringen av internationell handel. JFT 1977 s. 329—358.

— *& Ibre, Rolf & Sandevärn, Arne*: Befraktning. Stockholm 1978. (*Gorton m. fl.*)

Gram, Per: Comité Maritime International. Neapel-konferansen 1951. AfS 1 (1951—1954) s. 155—160.

— : Fraktavtaler og deres tolkning. 4. utg. Oslo 1977.

Green, Peter: The Marine Insurance Market. Hansa 1971 s. 1272—1276.

Grenander, Nils: A Unification Problem. Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, s. 75—88. Stockholm 1956.

— : Det begränsade redaransvarets tillämpning på krigsfartyg. SvSjT 1949 s. 309 f., 330.

— : Studier rörande redareansvarets legala begränsning. Göteborg 1953.

Grotius, Hugo: De Jure Belli ac Pacis. Libri tres. Editio novissima. Amstelod 1701.

Grundt, Theodor: Laerebok i norsk forsikringsrett. Forelaesninger over forsikringsrettens alminnelige del. Oslo 1939.

Grundtvig, L. A.: Den 3. internationale Sørets-Konference i Bryssel 1909. UfR 1910 B s. 49—55.

— : Kort fremstilling af den danske Søret. København 1907.

Grönfors, Kurt: Anm. av R. Beckman: Handbok i sjörätt. 4. omarb. och tillökta uppl. Helsingfors 1956. SvJT 1956 s. 426—427.

— : Anm. av Nils Grenander: Studier rörande redareansvarets legala begränsning. Göteborg 1953. SvJT 1954 s. 96—103.

— : Anm. av Jacob W. F. Sundberg: Air Charter. A study in legal development. Stockholm 1961. AfL 2 (1962—1965) s. 45—52.

— : Avtalsreglering och tvångsreglering av sjötransporter. Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult, s. 148—175. Uppsala 1960.

— : Företaget i rättsordningen. En inledning till handelsrätten. Stockholm 1969. (Företaget)

— : Några anmärkningar om friskrivningsklausuler i transportavtal. SvJT 1958 s. 517—525.

— : Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter. Skrifter utgivna av Näringslivets Trafikdelegation 2. Stockholm 1959. (Om ansvaret)

— : Om konventionstolkning. SvJT 1957 s. 16—21.

— : Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Uppsala 1952. (Trafikskadeansvaret)

— : Svensk rättspraxis. Sjörätt och annan transporträtt 1961—1965. SvJT 1967 s. 593—616.

— : Svensk rättspraxis. Sjörätt och annan transporträtt 1966—1970. SvJT 1972 s. 270—294.

— : Sjörättens kollisionsansvar. AfS 12 (1972—1975) s. 327—367.

— : Skadelidandes medverkan. Försäkringsjuridiska föreningens publikation Nr 11. Stockholm 1954. (Medverkan)

— : Talerätt och skadeståndsrätt enligt luftbefordringskonventionen. Teori och Praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren, s. 80—102. Stockholm 1964. (Teori och Praxis)

— : Why not Independent Contractors? JBL 1964 s. 25—27.

Haberbusch, Carl A.: Constitution of the Torrey Canyon Limitation Fund. 1 JMLC (1969) s. 146—150.

Hagbergh, Erik: Sjölagen med 1973 års regler om gods- och passagerarbefordran, sjöpanträtt och skeppshypotek m. m. jämte sjömanslagen och sjöarbetstidslagen. 2:a uppl. Stockholm 1974.

Hagen, E. v. Dem & Sieveking, P.: Rechtsprobleme im Zusammenhang mit dem Betriebe von Atomschiffen. MDR 1961 s. 274—280.

Hakulinen, Yrjö: Velvoiteoikeus I. Yleiset opit. Helsinki 1965.

Halsbury: The Laws of England, by Earl of Halsbury. 3rd ed. Under the general editorship of Viscount Simonds. London 1961. Volume 35. Shipping and Navigation.

— : Statutes of England. 3rd ed. Managing Editor A. D. Yonge. London 1971. Volume 31. Shipping and Navigation. (Statutes)

Halvorsen, Frøystein: Om anvendelse av enkelt- eller dobbeltkravslaeren ved beregningen av rederens begrensede kollisjonsansvar. AfS 1 (1951—1954) s. 161—176.

Hambro, C. F.: Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. 2:a uppl. Stockholm 1881.

Haraszti, György: Some Fundamental Problems of the Law of Treaties. Budapest 1973.

Harbek, Ole F.: Eiendomsforbehold i inventar. TfR 1954 s. 189—208.

Harper, Fowler V. & James Jr., Fleming: The Law of Torts. Boston, Toronto 1956.

Haxthow, Viktor: Sjøfartsloven, sjømannsloven, konnossementskonvensjonsloven, arbeidstidsloven og utdrag av lov om forsikringsavtaler med kommentarer. Ajourført ved Egil Haxthow. Oslo 1977.

Healy, Nicholas J.: The Apportionment of Risk between Shipowner and Shipowner. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976, s. 51—53. London. (tryckningsår saknas)

— : Water Pollution Liability from an Insurance Standpoint. 9 Houston L. Rev. (1972) s. 662—668.

Hearn, George H.: Limitations on Liability of International Carriers. 13 N.Y.L.F. (1967) s. 522—541.

Hellner, Jan: Försäkringsgivarens regressrätt. Uppsala Universitets Årsskrift 1953:3. Uppsala 1953. (Försäkringsgivarens)

— : Försäkringsrätt. Lund 1965. (Försäkringsrätt)

— : Juridiska personers skadeståndsansvar. Teori och Praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren, s. 122—168. Stockholm 1964. (Teori och Praxis)

— : Offentlig och privat skadeståndsrätt. SvJT 1960 s. 641—668.

— : Skadeståndsrätt. Uppsala 1976.

— : Skadeståndsrättens utveckling och reformering. JFT 1967 s. 155—167.

— : Tort Liability and Liability Insurance. 6 Sc.St.L., s. 129—162 (1962).

Helm, Johann Georg: Das Brüsseler Abkommen von 1957 über die Beschränkung der Reederhaftung und das deutsche Recht. RabelsZ. 24 (1959) s. 639—656.

— : Probleme des Rechts der beschränkten Reederhaftung nach dem Brüsseler Abkommen von 1957. ZHR 123 (1960) s. 68—86.

— : The 1972 Reform of German Maritime Law. AfS 12 (1972—1975) s. 305—326.

Hennebicq, Léon: Principes de droit maritime comparé. II. Bruxelles 1910.

Herber, Rolf: Zur Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts. Hansa 1972 s. 795—798.

Higgins, James J.: Pollution: International Conventions, Federal and State Legislation. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1328—1363.

Hinz, Christoph: Protectionismus in Shipping — Some Current and Future Trends. Marlus 42. Oslo 1979.

Hjalsted, Finn: Søretlige ansvarsproblemer. Anmeldelse af Sjur Braekhus: Juridiske Arbeider fra Sjø og Land. UfR 1969 B s. 168—176.

Honkasalo, Brynolf: Suomen rikosoikeus. Yleiset opit. II. 2 korjattu painos. Hämeenlinna 1967.

Holman, M. R.: A Handy Book for Shipowners and Masters. 16th ed. London 1964.

Hoppu, Esko: Kommentoituja oikeustapauksia. DL 1970 s. 17—22.

— : Rahdinottajan tavaravastuusta silmällä pitäen vastuuvarausoikeutta matkarahtauksessa. Vammala 1966.

— : Vahingonkorvauslaki ja vakuutus. LM 1975 s. 99—108.

Houdlett, Ronald R.: Direct Action Statutes and Marine P & I Insurance. 3 JMLC (1972) s. 559—572.

Hult, Phillips: Föreläsningar över försäkringsavtalslagen. Stockholm 1936.

Hunter, Ormonde: Liability of Vessel for Negligent Act of Compulsory Pilot. 8 JMLC (1976) s. 87—93.

Illum, Knud: Lov og ret. Kjøbenhavn 1945.

Jantzen, Johs.: Certepartier och konnossement. Handbok af Nordisk Skibsrederforening. Stockholm 1913. (Certepartier)

— : Håndbok i godsbefordring til sjøs. (Befraktning) Oslo 1952. (Godsbefordring)

— : Rederansvar og sjøpant. (Konvensjonslovene) Oslo 1930.

Jørgensen, Stig: Erstatningsret. 2. revid. udg. København 1972.

Kairinen, Martti: Perussuhdeteoriasta työoikeuden yleisten oppien osana. Vammala 1979.

Karell, Bror: Hur ansvarar transportföretags anställda eller medhjälpare gentemot transportkunden för skada på gods? JFT 1976 s. 296—306.

Karlgren, Hjalmar: Skadeståndsrätt. 5:e uppl. Stockholm 1972.

Khodie, Narmada: Limitation of Liability of Shipowners. Bombay 1977.

Kierr, Raymond H.: The Effect of Direct Action Statutes on P & I Insurance, on Various other Insurances of Maritime Liabilities, and on Limitation of Shipowners' Liability. 43 Tulane L. Rev. (1969) s. 638—672.

Kierulff, Dr: Compte rendu de L'Association pour la réforme et la codification des lois des nations. RIDM I s. 276—277.

Kihlbom, Niklas: Cargo Insurance and Liability Insurance — Competitors or Complements? Cargo Insurance and Modern Transport. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1970:3 s. 119—134. Göteborg 1970.

— : The Cargo Owner's View and His Insurance Requirements. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976 s. 5—6 London. (tryckningsår saknas)

Kilander, Lars: Internationellt material rörande civilrätt. Stockholm 1974.

Kivivuori, Antti: Työnantajan ja työntekijän vastuu. Vahingonkorvausoikeus. Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja no. 15 s. 52—73. Vammala 1975.

— : Vahingonkorvauslain soveltamisala. DL 1975 s. 266—276.

Kjønstad, Asbjørn: Trygd og erstatning ved personskade. Utviklingslinjer, utbredelse og ulikheter. Oslo 1977.

Klaestad, Helge: Rederansvaret. København 1920.

Klami, Hannu Tapani: Suomen kansainvälinen yksityisoikeus. Yleisiä oppeja ja erityiskysymyksiä. Turku 1978.

Kleiven, Ivar: Nordisk sjørettslovgivning 1964—1967. AfS 9 (1965—1969) s. 633—642.

Klingenberg, Olaf: Om objektivt ansvar for skipssammenstøt. AfS 2 (1954—1957) s. 532—541.

Knauth, Arnold W.: Reform in Shipowners' Limitation: The 1955 Proposals. Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, s. 118—123. Stockholm 1956.

Knoph, Ragnar: Norsk sjørett. Oslo 1931.

Knudsen, Olav: Political Engineering in Liner Shipping: The Code of Conduct for Liner Conferences. AfS 12 (1972—1975) s. 527—543.

Kôersner, Albert: De nordiska sjölagarna. TfR 1919 s. 45—116.

Kofoed, Erik & Aagaard-Hansen, Erik: Sø- og anden transportforsikring. Odense 1971.

Kovats, L. J.: Tug and Tow — Limitation of Liability — The Flotilla Issue. [1977] 1 LMCLQ s. 19—23.

Krüger, Kai: Ansvarskanalisering og andre virkemidler i moderne erstatningslovgivning. JV 1975 s. 89—113.

— : Transportomlegning. Saerlig om deviasjon i sjøtransport. Oslo 1973.

Lahtinen, Osvi: Zum Aufbau der rechtlichen Grundlag. Helsinki 1951.

Lang, Joel Napoleon: Finlands sjörätt I. Helsingfors 1932.

Larenz, Karl: Lehrbuch des Schuldrechts. II. 8 durchges. und erg. Aufl. Besonderer Teil. München und Berlin 1967. (Schuldrecht)

— : Methodenlehre der Rechtswissenschaft. 2, neu bearb. Aufl. Berlin 1969.

Lassen, Birger Stuevold & Smith, Carsten & Vislie, Ingolf A.: Erstatning og trygd. Om ulykkestrygd og ikke kontraktsmessig erstatningsansvar i private arbeidsforhold. Oslo 1953. (*Lassen m. fl.*)

Lauridsen, Preben Stuer: Retslaeren. København 1977.

Lech, Halvar: Skadeersättning för personskada. Stockholm 1973.

Lejman, Fritjof: Skadeståndsskyldighet vid anlitande av självständig företagare. Skadeståndsrättsliga spörsmål. Försäkringsjuridiska föreningens publikation. Nr 10 s. 89—118. Stockholm 1953.

Lewis, William: Die Verhandlungen und Beschlüsse des zu Antwerpen im Jahre 1885 stattgehabten Congrès international de droit commercial, Insbesondere die seerechtliche Sektion. ZHR 32 (1886) s. 87—118.

Lilar, Albert: L'apport de la Suède au Comité Maritime International et à l'unification du droit maritime. Liber Amicorum of Congratulations to Algot Bagge, s. 124—129. Stockholm 1956.

Lund jr., Ole: Egenfeil og globalbegrensning. AfS 8 (1965—1967) s. 295—391.

— : Om ansvar for brann efter Haagreglenes art. 4 nr. 2 b. AfS 4 (1957—1961) s. 540—564.

Lundstedt, A. V.: Föreläsningar över valda delar av obligationsrätten IV. Grundlinjer i skadeståndsrätten. Senare delen. Strikt ansvar. Band 1 Förberedande undersökningar, huvudsakligen avseende fransk och angloamerikansk skadeståndsrätt samt metod för en konstruktiv rättsvetenskap. Uppsala 1944.

Lyon-Caen, Ch.: Traité de droit commercial. Par Ch. Lyon-Caen et L. Renault. 4 ed. I och V. Paris 1911—1912.

Lødrup, Peter: Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemannsansvaret i norsk og fremmed luftrett. Oslo 1966.

Løken, Johan: Forsikringskravet. Grenser og tapsregler. Oslo 1952.

Maclachlan, David: A Treatise on the Law of Merchant Shipping. 6th ed. London 1923.

Malintoppi, Antonio: The Uniformity of Interpretation of International Conventions on Uniform Laws and of Standard Contracts. The Sources of the Law of International Trade with special reference to East-West Trade. Ed. by Clive M. Schmitthoff, s. 127—137. London 1964.

Manca, Plinio: International Maritime Law. European Transport Law. 1st vol. Antwerpen 1970.

Mankabady, Samir: Collision at Sea. A Guide to the Legal Consequences. Amsterdam 1978.

— : Rights and Immunities of the Carrier's Servants or Agents. 5 JMLC (1973) s. 111—123.

Marais, Georges: Le Congrès international de Droit maritime de Paris. RIDM XVI s. 276—299.

— : Le Congrès international de Droit maritime de Liverpool. RIDM XXI s. 249—269.

Marsden, Reginald G.: The Law of Collisions at Sea. 11th ed. by Kenneth C. McGuffie. British Shipping Laws 4. London 1961. + Second Cumulative Supplement to the 11th ed. by Kenneth C. McGuffie and David W. Steel. London 1970. (Supplement)

Martin, L. M.: L'Abandon du navire et du fret en droit francais. Bordeaux 1957.

Matsunami, N.: Immunity of State Ships as a contribution towards unification of the laws on the subject. London 1924.

McGilchrist, Neil R.: Wilful Misconduct and the Warsaw Convention. [1977] 4 LMCLQ s. 539—545.

Mendelsohn, Allan I.: The Public Interest and Private International Maritime Law. 10 William and Mary L. Rev. (1969) s. 783—819.

— : The Value of the Poincaré Gold Franc in the Limitation of Liability Conventions. 5 JMLC (1973) s. 125—128.

Mender, Per Georg: Nationality of Ships — Politics and Law. AfS 5 (1961—1964) s. 265—369.

Miller, Cyril T.: International Law Association. International Maritime Committee. Report of the Fiftieth Conference, Brussels 1962, s. 627—635. (ILA)

— : Some Questions of Maritime Law now before the Comité Maritime International. Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1951:3. Göteborg 1951.

Miller, Dawson R.: The Limitation of Shipowners' Liability, both Historical and Comparative. Association of Average Adjusters. Report of General Meeting 8th May 1953, s. 4—28. London 1953. (Average Adjusters. Report 1953)

Moore, John C.: Liability of Stevedores for Cargo Damage under United States and British Law. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1961:2. Göteborg 1961.

Mustill, Michael J.: Carriage of Goods by Sea Act 1971. AfS 11 (1971—1972) s. 684—711.

— : Carriers' Liabilities and Insurance. Damage from goods. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 58, s. 69—85. Göteborg 1978. (Damage from goods)

Møller, Axel: Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. I. Erstatningsreglerne. København 1914.

Nilson, B. G.: Risk Allocation in Practice Today — A Shipowner's View. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976 s. 35—36. London (tryckningsår saknas).

Nilsson, Rudolf: Diskusjonsinnlegg. Bidrag til spørgsmålet om begraenset rederansvar ved skibssammenstød. AfS 1 (1951—1954) s. 298—299.

Nordborg, Fritjof: Sammenstøtsansvar og annet ansvar utenfor kontraktsforhold. Anm. av Alvin Moscow: Collision Course. The Andrea Doria and the Stockholm. New York 1959. AfS 4 (1957—1961) s. 620—624.

Nordenson, Ulf & Bengtsson, Bertil & Strömbäck, Erland: Skadestånd. Huvuddragen av skadeståndsrätten. Kommentar till skadeståndslagen. Annan skadeståndslagstiftning mm Uddevalla 1976. (*Nordenson m. fl.*)

Nordenson, Ulf K.: Channelling the Liability. Damage from goods. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 58, s. 87—101. Göteborg 1978. (Damage from goods)

Norström, Knut: Skadeståndslagen med förklaringar och praktiska exempel. Falköping 1972.

Noulis, P.: Die Haftung des Reeders mit dem Schiffsvermögen (Inaugural-Dissertation). Leipzig 1905.

Nygaard, Nils: Skade og ansvar. Bergen 1976.

O'Connell, D. P.: International Law. 2nd ed. London 1970.

Olander, Björn: Något om väghållares ansvar. Uppsatser i försäkringsrätt och skadeståndsrätt 2. Utgivna av Försäkringsaktiebolaget Skandias 100-årsstiftelse, s. 63—109. Stockholm 1966.

Palmgren, Gunnar: Skadeståndsskyldighet och försäkring. JFT 1950 s. 268—279.

Pardessus, J. M.: Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, I. Paris 1828.

Peczenik, Alexander: Juridikens metodproblem. Rättskällelära och lagtolkning. Stockholm 1974.

Pekkanen, Raimo: Sekatyyppinen työsopimus. Vammala 1966.

Petersen, Günther J.: Ansvarsfraskrivelse (med saerligt henblick på aftaler om befordring, forvaring og bearbejdelse). København 1957.

Phelan, Andrew: The Law for Small Boats. London 1970.

Pineus, Kaj: Assuradören hos dispachören. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 57. Klippan 1978. (Assuradören)

— : Begränsat redaransvar vid kollision. ND 1945 s. 70—93.

— : From an Average Adjuster's Practice. AfS 1 (1951—1954) s. 445—464.

— : Inkommande skadestånd och dess fördelning. AfS 2 (1954—1957) s. 622—637.

— : Limited Liability in Collision Cases. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1965:5. Göteborg 1965.

— : Sjörättens förändrade utvecklingsarbete. SvSjT 25—26 1976 s. 10—11, 38—39.

— : Till frågan om begränsat redaransvar vid fartygskollision. AfS 1 (1951—1954) s. 73—82.

Platou, Oscar: Forelaesninger over Norsk Sjøret. I. Oslo 1929.

du Pontavice, Emmanuel: Le statut des navires. Lois des 3 janvier 1967 et 29 avril 1975. Paris 1976.

— : The Victims of Damage Caused by the Ship's Cargo. Damage from goods. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 58, s. 29—57. Göteborg 1978. (Damage from goods)

Post, Thomas R.: Private Compensation for Injuries Sustained by the Discharge of Oil from Vessels on the Navigable Waters of the United States: A Survey. 4 JMLC (1972) s. 25—65.

Powles, D. G.: The Himalaya Clause. [1979] 3 LMCLQ s. 331—346.

Prosser, William L.: Handbook of the Law of Torts. 4th ed. St. Paul, Minnesota 1971.

Ramberg, Jan: Högt spel med nautiskt fel.SvSjT 3 1976 s. 16—18.

— : Nordiskt och internationellt. Sjörättsligt reformarbete inom Comité Maritime International. SvJT 1974 s. 603—608.

— : Radar Navigation and Limitation of Liability. JBL 1966 s. 115—121.

Rehme, Paul: Die geschichtliche Entwickelung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891.

Rein, Alex.: International Variations on Concepts of Limitation of Liability. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1259—1276.

— : Limitation of Liability. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976, s. 23—24. London. (tryckningsår saknas)

Richter-Hannes, Dolly & Richter, Ralf & Trotz, Norbert: Seehandelsrecht — Grundriss. Berlin 1977. (*Richter-Hannes m. fl.*)

Riese, Otto: Einheitliche Gerichtsbarkeit für vereinheitlichtes Recht? RabelsZ 26 (1961) s. 604—628.

Righetti, Giorgio: From Radical Revolution to Questionable Reformation. [1977] 2 LMCLQ s. 192—196.

Ringdal, Frode: "Amoco Cadiz"-katastrofen — et erstatningsrettslig mareritt. Marius 37 s. 1—23. Oslo 1978.

— : Rettslige synpunkter på skyldvurderingen i skipskollisjonssaker. AfS 12 (1972—1975) s. 377—397.

— : Some Liability Aspects of Navigation and Berthing of Very Large Tankers. AfS 12 (1972—1975) s. 153—171.

Ripert, Georges: Droit maritime. 4 ed. I. Paris 1950. II. Paris 1952.

— : Précis de Droit maritime. 6 ed. Paris 1952.

Riska, Olof: Ansvarsförsäkring i stället för skadestånd. JFT 1968 s. 138—161.

— : Företagsledningens ansvar för skador på person och sak. Ekonomi och samhälle. Skrifter utgivna av Svenska Handelshögskolan Nr 20. Helsingfors 1971. (Företagsledningens ansvar)

— : Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Borgå 1964.
— : Redarens rättsliga ställning vid konflikter mellan sjörättsliga och vattenrättsliga ansvarsbestämmelser. JFT 1969 s. 180—194.
— : Riskfördelning vid sjötransport. Kaskoförsäkring och gemensamt haveri. Svenska Handelshögskolans publikationer. Serie C. Helsingfors 1971. (Riskfördelning)
— : Shipowner's Liability for Damage Caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship. Six Lectures on the Hague Rules. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1967:3, s. 89—103. Göteborg 1966. (Six Lectures on the Hague Rules)
— : Sjötransporträtt del II. Ansvar för integritetsskador. Svenska Handelshögskolans kompendium nr. 62. Helsingfors 1969. (Sjötransporträtt II)
Ritter, Carl: Das Recht der Seeversicherung. Ein Kommentar zu den allgemeinen deutschen Seeversicherungs-Bedingungen. II. 2. Aufl. von Dr. Jur. Hans Jürgen Abraham. Hamburg 1967.
Robertson, David W.: Negligence Actions by Longshoremen against Shipowners under the 1972 Amendments to the Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act. 7 JMLC (1976) s. 447—485.
Robinson, Gustavus H.: Handbook of Admiralty Law in the United States. St. Paul, Minn. 1939.
Rodière, René: Traité général de Droit maritime. Introduction. L'armement. Paris 1976.
Rosas, Allan: Några synpunkter på införlivandet av internationella fördrag med finländsk rätt. JFT 1973 s. 506—514.
Roscoe, Edward Stanley: The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice. 5th ed. by Hutchinson, Geoffrey. London 1931.
Rosenmeyer, Kjeld: Søret. København 1975.
Ross, Alf: Om ret og retfaerdighed. En indførelse i den analytiske retsfilosofi. København 1971.
Rossmere, Andrew E.: Cargo Insurance and Carriers' Liability: A New Approach. 6 JMLC (1975) s. 425—434.
— : The Insurance of Household Goods Shipments. [1976] 2 LMCLQ s. 173—179.
Routamo, Eero: Eräistä vahingonkorvauslain ja työsopimuslain uuden 51 §:n vaikutuksista työnantajan ja työntekijän korvausvelvollisuuteen. LM 1975 s. 524—543.
— : Tuottamusvastuu. Vahingonkorvausoikeus. Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15 s. 33—51. Vammala 1975.
— : Vastuu työtapaturmasta. Porvoo 1972.
— *& Hoppu, Esko*: Suomen vahingonkorvausoikeus. Vaasa 1977.
Rune, Christer: Nordiskt och internationellt. Den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967. SvJT 1968 s. 58—66.
— : Revision av sjölagen. SvJT 1968 s. 361—379.
Rutherford, Richard: The Apportionment of Risk between Shipowners and Third Parties — the Hull Insurer. CMI Aix 76. Apportionment of Risk in Maritime Law. Report of Proceedings at a Seminar held in Aix en Provence 9—11 September 1976, s. 21—22. London. (tryckningsår saknas)
Rygh, Arne: Sjøpant efter norsk lov. Oslo 1934.
Røed, Ole Torleif: Krigsskip og offentlige statsskips rettslige stilling. AfS 1 (1951—1954) s. 83—123.
Saario, Voitto: Laivanisännän vastuun rajoittamisesta. Juhlajulkaisu Ilmari Caseliuksen ja Aarne Rekolan 70-vuotispäivänä 29. 4. 1963, s. 205—215. Porvoo 1963.
Sandström, Jan: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1969:1. Göteborg 1969.
— : The Limitation of the Stevedore's Liability. JBL 1962 s. 340—350.
Sarkko, Kaarlo: Työoikeus. Yleinen osa. Vammala 1972.
Saxén, Hans: Skadeståndsrätt. Ekenäs 1975.

Schaps, Georg & Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland. Kommentar und Materialsammlung. 4., völlig neu bearb. Aufl. von Professor em. Dr. jur. Hans Jürgen Abraham, Seehandelsrecht. Berlin 1978.

Schlegelberger, Franz & Liesecke, Rudolf: Seehandelsrecht. 2., neubearb. Aufl. Berlin & Frankfurt a.M. 1964.

Schmidt, Folke: Arbetsrätt II. Andra upplagan. Stockholm 1974. (Arbetsrätt)

— : Construction of Statutes. 1 Sc.St.L., s. 155—198 (1957).

— : Föreläsningar i sjörätt. Lund 1944.

— : Ships Flying Flags of Convenience. AfS 12 (1972—1975) s. 77—96.

— *& Grönfors, Kurt & Pineus, Kaj & Wilkens, Gösta*: Huvudlinjer i svensk frakträtt. Stockholm 1962. (*Schmidt m. fl.*)

Schwörbel, Renate: Die Beschränkung der Reederhaftung nach dem Brüsseler Abkommen vom 10. 10. 1957. Eine Erläuterung der aus der englischen Rechtspraxis in das Abkommen übernommenen Rechtsbegriffe. Hamburg 1967.

Scrutton, Thomas Edward: Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. 18th ed. by Mocatta, Alan Abraham, Mustill, Michael J. & Boyd Stewart C. London 1974.

Sejersted, Fredrik: Haagreglene (konnossementskonvensjonen). 3. utg. ved Ivar Kleiven og Jens Vogth-Eriksen. Oslo 1976.

Selmer, Knut S.: Anm. av Johan Løken: Forsikringskravet. Grenser og tapsregler. AfS 1 (1951—1954) s. 569—575.

— : Assurandørens regresskrav i sjøforsikringen. AfS 3 (1956—1959) s. 520—548.

— : Laerebok i forsikringsrett. I. Oslo 1973.

Selvig, Erling: Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold. TfR 1977 s. 413—437.

— : Det såkalte husbondsansvar. Oslo 1968.

— : Haag-regler, Hamburg-regler og sjøforsikringspraksis. NFT 1979 s. 121—135.

— : The 1976 Limitation Convention and Oil Pollution Damage. [1979] 1 LMCLQ s. 21—25.

— : Mot objektivt rederansvar? TfR 1970 s. 225—253.

— : Rederansvaret. § 3. Objektivt rederansvar. Marius 20. Oslo 1977.

— : Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning. Marius 25. Oslo 1977.

— : Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning. Del II. Marius 35. Oslo 1978.

— : Revision of the Uniform Scandinavian Maritime Codes. SDVIS. Reihe A. Heft 25. Hamburg 1976.

— : Skade voldt av borerigger. Marius 24. Oslo 1977.

— : The UN Code of Conduct for Liner Conferences 1974. AfS 12 (1972—1975) s. 456—493.

— : Unit Limitation and Alternative Types of Limitation of Carrier's Liability. Six Lectures on the Hague Rules. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1967:3 s. 105—125. (Six Lectures on the Hague Rules)

— : Unit Limitation of Carrier's Liability. The Hague Rules Art. IV (5). AfS 5 (1961—1964) s. 1—264.

Sevón, Leif: Om ansvarsbegränsningsbelopp i internationella konventioner. DL 1974 s. 412—449.

— : Om konventionsstyrd lagstiftning. JFT 1974 s. 194—206.

— : Tavaran merikuljetuksiin sovellettavista säännöksistä — eilen, tänään ja huomenna. DL 1977 s. 307—323.

— *& Sisula, Lena*: Transporträtten i huvuddrag. Vammala 1978.

Siesby, Erik: Søretlige lovkonflikter. AfS 9 (1965—1969) s. 1—416.

Sieveking, J.: Die Verhandlungen und Beschlüsse des zu Brüssel im Jahre 1888 stattgehabten Congrès international de droit commercial, betr. die seerechtliche Sektion. ZHR 36 (1889) s. 147—163.

Sindballe, Kristian: Adaekvanslaeren i Erstatningsretten. UfR 1948 s. 253—263.
— : Dansk Forsikringsret. København 1948. (Forsikringsret)
— : Dansk Søret. København 1936—1938.
Singh, Nagendra: Maritime Flag and International Law. Master Memorial Lecture 1977. Leyden 1978.
— *& Colinvaux, Raoul*: Shipowners. Second Impression. British Shipping Laws 13. London 1974.
Smeesters, Constant & Winkelmolen, Gustave: Droit maritime et Droit fluvial. 2 ed. revue et augmentée. I. Bruxelles 1929.
Sotiropoulos, Panayotis K.: Die Beschränkung der Reederhaftung. Eine rechtshistorische und rechtsvergleichende Studie. Berlin 1962.
Springer, Adele I.: Amendments to the Federal Law Limiting the Liability of Shipowners. 11 St. John's L. Rev. (1936) s. 14—39.
Staffans, Sanfrid: Finlands sjörätt och sjömansrätt i huvuddrag. Helsingfors 1970.
Stang, Fredrik: Erstatningsansvar. Kristiania 1919.
Staring, Graydon S.: Limitation Practice and Procedure. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1134—1184.
Stolz, Preble: Pleasure Boating and Admiralty: Erie at Sea. 51 California L. Rev. (1963) s. 661—719.
Stover Jr., Harney B.: Longshoreman — Shipowner — Stevedore: The Circle of Liability. 61 Michigan L. Rev. (1963) s. 539—564.
— : Practical Personal Injury Phases of Maritime Law. 45 Marquette L. Rev. (1961) s. 59—80.
Strahl, Ivar: Några kritiska anmärkningar om den svenska skadeståndsrätten. SvJT 1947 s. 81—107.
— : Skadestånd och försäkring. Förhandlingarna å det nittonde nordiska juristmötet i Stockholm den 23—25 augusti 1951, s. 17—26 och bilaga I.
Sundberg, Jacob W. F.: Air Charter. A Study in Legal Development. Stockholm 1961.
— : A Uniform Interpretation of Uniform Law. 10 Sc.St.L., s. 219—238 (1966).
— : Legum leges. SvJT 1977 s. 116—134.
— : The Law of Contracts. Jurisprudential Writing in Search of Principles. 7 Sc.St.L., s. 123—149 (1963).
Sundfør, I.: Konnossementsansvaret. Kort oversikt med diskusjonsinlegg av E. Alten. Norsk Forsikringsjuridisk Forenings publikasjoner Nr. 17. Oslo 1944.
Sundström, Zacharias G. O.: Materiell area-rätt. Exemplifierad av Internationell sjörätt. JFT 1964 s. 336—362.
— : Om normkollision vid fartygs sammanstötning. En studie i den internationella privaträttens funktion och metod. Borgå 1965.
Suontausta, Tauno: Atomivastuusta. LM 1973 s. 67—73.
Sweeney, Joseph C.: Oil Pollution of the Oceans. 37 Fordham L. Rev. (1968) s. 155—208.
Symmers, William G.: Limitation of Shipowners' Liability as applied in the United States. The Institute of London Underwriters. Papers on Marine Insurance Matters. Vol. II s. 1—23. London)51.
Taxell, Lars Erik: Avtal och rättsskydd. Åbo 1972. (Avtal)
— : Rätt och demokrati. Åbo 1976.
Temperley, R.: The Merchant Shipping Acts. 7th ed. by Michael Thomas & David Steel. British Shipping Laws 11. London 1976.
Tetley, William: The Hamburg Rules — A commentary. [1979] 1 LMCLQ s. 1—20.
— : The Himalaya Clause — Heresy or Genius? 9 JMLC (1977) s. 111—130.
— : Identity of the Carrier — The Hague Rules, Visby Rules, UNCITRAL. [1977] 4 LMCLQ s. 519—532.
— : Marine Cargo Claims. 2nd ed. Toronto 1978.

Thede, Robert H.: Statutory Limitations (other than Harter and Cogsa) of Carrier's Liability to Cargo — Limitation of Liability and the Fire Statute. 45 Tulane L. Rev. (1971) s. 959—987.

Thomas, Michael: British Concepts of Limitation of Liability. 53 Tulane L. Rev. (1979) s. 1205—1258.

Thompson, Peter K. J.: Unfair Contract Terms Act 1977. London 1978.

Tiberg, Hugo: Båtjuridik. Stockholm 1973. (Båtjuridik)

— : Kreditsäkerhet i fartyg. Stockholm 1968.

— : Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. Handelshögskolan i Göteborg. Skrifter 1962:5. Göteborg 1962. (Om ansvar)

— : Problem angående lotsning. SvJT 1967 s. 529—538.

Tobolewski, Aleksander: The Special Drawing Right in Liability Conventions: An acceptable solution? [1979] 2 LMCLQ s. 169—180.

Trolle, Jørgen: Risiko & Skyld i erstatningspraxis. 2 revid. og forøg. udg. København 1969.

Tulokas, Mikko: Öljyvahingoista erityisesti aluksista aiheutuvien vahinkojen korvaamisen kannalta. Vammala 1978.

Tybjerg, Niels: Dansk søforsikrings-konvention af 2. april 1934. 2. udgave. København 1963.

— : Om søassurandørens ansvar. København 1952. (Søassurandøren)

Ulfstein, Geir: Bortfrakters ansvar ved skader på passasjerer. Marius 5. Oslo 1975.

Ussing, Henry: Bør erstatning udenfor kontraktsforhold kunne nedsaettes? Forhandlingerne på det attende nordiske juristmøte i København den 26.—28. augusti 1948. Bilaga 6 s. 1—54. København 1949.

— : Dansk obligationsret. Speciel del II. Enkelte kontrakter. København 1946. (Enkelte kontrakter)

— : Erstatningsret. 5. opl. København 1959. (Erstatningsret)

— : Nordisk lovgivning om erstatningsansvar. København 1950. (Nordisk lovgivning)

— : Skyld og skade. Bør erstatningspligt udenfor kontraktsforhold vaere betinget af culpa. København 1914.

Wagner, Rudolf: Handbuch des Seerechts. I. Leipzig 1884.

Walin, Gösta: Skadeståndslagstiftningen, särskilt principalansvar och försäkring. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren, s. 388—398. Stockholm 1964. (Teori och Praxis)

de Valroger, Lucien: Droit maritime. Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de Commerce. I. Paris 1883.

— : Responsabilité des propriétaires de navires. Avant-Projet. RIDM XV s. 256—275.

Wetterstein, Peter: Laivanvarustajan rajoitettu vastuu. Merioikeudellinen laudaturkirjoitus. Turun yliopisto 1974. Turku 1974.

Vickery, E. D.: Special Problems of Personal Injury and Death Arising out of Collision Disaster Cases. 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 896—952.

Vihma, Väinö: Om uppsåtligen eller genom vållande framkallade försäkringsfall med särskild hänsyn till brandförsäkring. NFT 1953 s. 331—351.

Wiig, Gustav: Mottakskonnossementet efter norsk sjørett. AfS 2 (1954—1957) s. 201—450.

Wikander, Hugo: 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt. Med förklarande anmärkningar. Stockholm 1929.

Vikse, Håkon: Ansvar og ansvarsbegrensning for skade voldt under fiske og fangst. AfS 3 (1956—1959) s. 399—447.

Wilford, Michael & Coghlin, Terence & Healy Jr., Nicholas J.: Time Charters. London 1978. (*Wilford m. fl.*)

Williams, Keith: The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. Marine Insurance Seminar Organised by Lloyd's of London Press Ltd. April 17/18, 1978. London 1978.

Vinding Kruse, Anders: Erstatningsretten. 3 udg. København 1976.

Windley, David W. & Blondin, Carmen J.: Issues Raised by the Attachment of the Suleyman Stalskiy: Sovereign Immunity of Socialist Fishing Vessels and Liability for Damage to Fixed Fishing Gear by Vessels Fishing Mobile Gear. 4 JMLC (1972) s. 141—157.

Wittemans, Franz: Comité maritime international, La Conférence de Londres. RIDM XV s. 275—280.

Vogeler, Burkhard: Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1958. Hansa 1958 s. 2031.

Vogt, Johan H. L.: Blokering av vannveier. AfS 9 (1965—1969) s. 594—610.

Volk, Kenneth H. & Cobbs, Nicholas, H.: Limitation of Liability. 51 Tulane L. Rev. (1977) s. 953—987.

Wood, Lance D.: An Integrated International and Domestic Approach to Civil Liability for Vessel-Source Oil Pollution. 7 JMLC (1975) s. 1—68.

Wüstendörfer, Hans: Die Brüsseler Vorentwürfe zu Internationalen Übereinkommen über die beschränkte Haftung der Schiffseigentümer und über die Schiffshypotheken und Schiffsprivilegien. ZHR 71 (1912) s. 1—42.

— : Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts. Ein Grundriss für Studierende und Praktiker. 2. durchges. und verb. Aufl. Tübingen 1950.

Ylöstalo, Matti: Vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §n tulkintaa. LM 1975 s. 238—243.

Ådahl, Henry: Vahingonkorvauslaki ja sen asema vahingonkorvausoikeudessa. Vahingonkorvausoikeus. Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 15, s. 10—32. Vammala 1975.

Ørvig jr., Erik: The Knock-for-Knock Agreement. Et tilbakeblikk. AfS 3 (1956—1959) s. 448—461.

Øvergaard, J.: Norsk erstatningsrett. 2 utg. Oslo 1951.

ANNAT MATERIAL

Allmänna Båtförsäkringsvillkor (Gäller från 1. 5. 1975). Sjöförsäkringsbolagens Förening.

Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg 1968. Granskad uppl. 1. 1. 1976. Helsingfors 1975.

Assuranceforeningen Gards vilkår. Gards Forsikringsvilkår for P & I forsikring. Ingår i *Braekhus & Rein* s. 95 ff.

Assuranceforeningen Skulds lover. Ingår i *Innføring i P & I-forsikring*.

Betaenkning Nr. 315 1962. Betaenkning afgivet af udvalget til revision af søloven angående I Fordeling af bjaergeløn II Begraensning af rederansvaret III Søforklaring. Betaenkning Nr. 315 1962. København.

Black Book. The Black Book of the Admiralty. Edited by Sir Travers Twiss. III. Wiesbaden 1965 (reprint. orig. publ. London 1874).

CMI: Brighton Conference 1954. Draft verbatim reports.

— : Bulletins: No. 2—3 Conférence D'Anvers. Septembre 1898. Anvers 1898.
12 Liverpool Conference. June 1905. Antwerp 1905.
19 Conférence de Venise. Septembre 1907. Anvers 1908.
47 Antwerp Conference. July 1921. Antwerp 1921.
57 London Conference. October 1922. Antwerp 1923.
65 Gothenburg Conference. August 1923. Antwerp 1924.
74 Genoa Conference. September 1925. Antwerp 1926.
85 Amsterdam Conference. August 1927. Antwerp 1928.
91 Antwerp Conference 1930. Antwerp 1931.
103 Antwerp Conference 1947. Antwerp 1949.
104 Amsterdam Conference 1949. Antwerp 1951.
105 Naples Conference 1951. Antwerp 1952.

— : Conférence de Madrid. Rapports préliminaires. Procès—Verbaux. Projects de Convention 1955. Anvers.

— : Documentation 1972/I. Revision of the 1957 International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels s. 14—87.

— : Documentation 1974/I. XXXth International Conference of the Comite Maritime International. Hamburg.

— : Introductory Report to The Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) on the Revision of the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships and Protocol of signature (Brussels, October 10th, 1957). Submitted May, 1974. (Introductory Report)

— : London Conference 1899. Antwerp.

— : Madrid Conference 1955. Verbatim reports.

— : Stockholm Conference 1963.

— : Twenty-fourth plenary conference in Rijeka 20—27. 9. 1959. Yugoslav Maritime Law Association.

— : Yearbook 1978.

3 Columbia J. of L. and Soc. Probl. (1967). Shipowners' Limited Liability, s. 105—119.

35 Columbia L. Rev. (1935). Notes. Limitation of the Liability of Shipowners, s. 246—264.

Conférence Diplomatique de Droit Maritime. Dixième Session. Bruxelles 1957. Bruxelles 1958.

— Internationale de Droit Maritime. Réunion de la Sous-Commission. Bruxelles 1923. Procès —Verbaux. Ledeberg 1924.

— Internationale de Droit Maritime. Troisième Session. Bruxelles 1909. Procès—Verbaux. Bruxelles 1909.

Ds Ju 1976:12. Justitiedepartementet. Utkast till internationell konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Stockholm 1976.

Fairplay International Shipping Weekly 17th June, 1976: P. & I. Clubs — their activities in providing cover for Members s. 37—38.

Finlands officiella statistik XXII A: 83. Försäkringsbolagen 1977. Social- och hälsovårdsministeriet. Helsingfors 1979.

68 Harvard L. Rev. (1954). The Supreme Court, 1953 Term. III Government Regulation: Other Constitutional Bases. A. Admiralty s. 157—165.

Helsingin Sanomat 19 mars 1978. Tidningsartikel.

ILA, Report of the Thirty-Third Conference, Stockholm September 8th to 13th, 1924. London 1925.

IMCO: Handlingar och protokoll tillkomna inom IMCO Legal Committee. (*IMCO* Doc. LEG)

— : Handlingar och protokoll från den diplomatiska konferensen i London år 1976. (*IMCO* Doc. LEG/CONF. 5/C. 1)

Innberetning: Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1967. AfS 9 (1965—1969) s. 446—481.

— : Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1969. AfS 11 (1971—1972) s. 431—443.

— : (fra de norske delegerte) Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1957. AfS 3 (1956—1959) s. 282—312.

— : (fra den norske delegasjon) til den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel i maj 1962 om erstatningsansvar for atomskip (utdrag). AfS 5 (1961—1964) s. 626—641.

Innføring: Innføring i P. & I.-forsikring. Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig). Oslo 1975.

Innstilling: Nr. 23. Lov av 31te mai 1929 (nr. 4) om forandringer i lov om sjøfarten av 20de juli 1893. Innstilling fra den norske delegerte om gjennemførelse av de internasjonale konvensjoner om begrensning av rederes ansvar, om panterettigheter i skib og om immunitet for statsskib. Oslo 1927.

— : Innstilling 1 fra sjølovkomitéen. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om begrensning av rederes ansvar (sjøfartslovens kapittel 10 m. v.). Oslo 1961.

— : Innstilling fra Komitéen til å utre spørsmålet om atomenergilovgivning i Norge (Atomlovkomitéen). Avgitt aug. 1966. Bergen 1967.

— : Innstilling om obligatorisk ansvarsforsikring for småfartøyer. Fra en komité oppnevnt ved kongelig resolusjon 22. oktober 1965. Innstilling avgitt 5. juli 1967. Oslo 1967.

1 *JMLC* (1970). Case Notes. P & I Insurer may not use Insured's Personal Defense of Limitation of Liability when sued under State Direct—Action Statute, s. 634—638.

4 *JMLC* (1973) OECD Study on Flags of Convenience, s. 231—254.

Kom.bet. 1908:14. Förslag till Sjölag för Storfurstendömet Finland. Helsingfors 1908.

— 1961:8. Förslag till lag om ändring av sjölagens stadganden om begränsning av redares ansvarighet jämte motiv. Helsingfors 1961.

— 1965:A4. Skadeståndskommitténs betänkande. (L-H. Lilius—Matti Ylöstalo). Helsingfors 1965.

Kommittédirektiv 1977:114. Översyn av sjölagen. Stockholm 1977.

Kungl. Maj:ts prop. 1964:35 till riksdagen med förslag till lag om ändring i sjölagen m. m. Stockholm 1964.

— 1972:5 med förslag till skadeståndslag m. m. Stockholm 1972.

— 1973:42 med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) m. m. Stockholm 1972.

— 1973:137 med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) m. m. (gods- och passagerarbefordran). Stockholm 1973.

— 1973:140 med förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss m. m. Stockholm 1973.

Lagber. publ. 1970:3. Förslag till regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagstiftning om skadestånd. Helsingfors 1971.

Lagutsk. bet. 1974:5 med anledning av regeringens proposition angående lagstiftning om skadestånd (1974 rd. — U.B. — Prop. nr 187 (1973 rd.)

[1977] 3 *LMCLQ* Legal, Maritime and Commercial Notes s. 419—487.

[1979] 2 *LMCLQ* Legal, Maritime and Commercial Notes s. 259—274.

Motiv till Förslag till Sjölag. Betänkande och lagförslag afgivna den 22 februari 1887. Stockholm 1887.

Motiver til Forslag til Sølov. Kjøbenhavn 1891.

Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. Rederplanen. Oslo 1964.

24 *Nacca L.J.* (1959) Admiralty Law — Recent Important Cases. Limitation of Liability s. 223—228.

ND (årtal + romerska siffror) kommentarer angående rättsfall.

New Directions in Maritime Law 1978. Dalhousie Continuing Legal Education Series, No. 18. Halifax 1978.

NJA II 1891 Sjölagen den 12 juni 1891. Andra kapitlet. Om redande i fartyg s. 19—32. Stockholm 1891.

— 1936 Lag om ändring i vissa delar av sjölagen s. 188—268. Stockholm 1937.

— 1967 Lag om ändring i sjölagen. Fjärde kapitlet. Om fartygs befälhavare s. 43—61. Stockholm 1968.

— 1972 Skadeståndslag s. 552—769. Stockholm 1974.

Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. Rederplanen. Oslo 1964.

NOU 1973:8 Erstatningsansvar for forurensingsskader. Om erstatningsansvar m.v. for forurensingsskader i forbindelse med undersøkelse etter og utvinning av undersjøiske naturforekomster. Fra et utvalg oppnevnt ved Kronprinsregentens resolusjon av 22. mai 1970. Utredning avgitt 15. desember 1972. Otta 1973.

— 1973:46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip. Utkast med motiver til nye lovregler i sjøloven m.v., for så vidt gjelder erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip. Utredning (innstilling) XI fra Utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovko-

mitéen). Utvalget oppnevnt ved Kronprinsregentens resolusjon av 21. desember 1956. Utredningen avgitt i sept. 1973. Bergen 1973.

— 1976:59 Privatrettslige regler for borefartøyer. Utredning XII fra Utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomitéen). Utredningen avgitt til Justis- og politidepartementet i desember 1976. Otta 1976.

— 1978:32 Fritidsbåten. Ved kongelig resolusjon av 10. september 1976 ble det nedsatt et utvalg til å foreta en samlet vurdering av den offentlige politikk vedrørende fritidsbåter. Utredningen avgitt til Miljøverndepartementet 19. juni 1978. Oslo 1978.

Ot. prp. nr. 23 (1937) Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennemføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924.

Reg. prop. 1930:14 till Riksdagen angående lag om redares ansvarighet och sjöpanträtt.

— 1964:26 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen.

— 1966:18 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen.

— 1973:187 till Riksdagen angående lagstiftning om skadestånd.

— 1974:116 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen.

— 1979:130 till Riksdagen med förslag till lag om ansvarighet för oljeskador, förorsakade av fartyg.

Reg. prop. (sv.) 1975:12 med förslag till lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207) m. m. Stockholm 1975.

RIDM XII Création d'un Comité maritimè international. — Séances d'inauguration de l'Association Belge pour l'unification du Droit maritime, s. 373—384.

— XIII Comité maritime international. Compte rendu de la conférence de Bruxelles, juin 1897, s. 496—499.

— XIV L'unification du droit maritime, Conférence d'Anvers, septembre—octobre 1898, s. 427—435.

SOU 1961:33 Redareansvarets begränsning. Betänkande avgivet av sjölagskommittén. Stockholm 1961.

— 1962:14 Atomansvarighet II. Betänkande med förslag till ny lagstiftning om skadeståndsansvar och försäkring vid atomreaktordrift m. m. Stockholm 1962.

— 1964:31 Skadestånd II. Arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar m. m. Förslag av skadeståndskommittén. Stockholm 1964.

— 1970:74 Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi. Förslag av sjölagskommittén. Stockholm 1970.

— 1971:45 Utsökningsrätt XI. Exekutiv försäljning av fartyg m. m. Förslag av lagberedningen. Stockholm 1971.

— 1971:83 Skadestånd III. En allmän regel om jämkning av skadestånd m. m. Betänkande av skadeståndskommittén. Stockholm 1971.

— 1974:95 Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna. Betänkande av Fritidsbåtutredningen. Stockholm 1974.

— 1974:100 Internationella överenskommelser och svensk rätt. Avgivet av utredningen om författningspublicering m. m. Stockholm 1974.

— 1975:103 Skadestånd VI. Försäkringsgivares regressrätt m. m. Betänkande av skadeståndskommittén. Stockholm 1975.

— 1976:44 Sjöfart och flagg. Betänkande avgivet av flaggutredningen. Stockholm 1976.

— 1977:25 Båtliv 2. Registerfrågan. Betänkande av Utredningen om registrering av fritidsbåtar. Stockholm 1977.

St. meld. nr. 23 (1975—76): Om sjøfolkenes forhold og skipsfartens plass i samfunnet. Departementet for handel og skipsfart.

Säkerhetsreglemente för tankfartyg. Utgivet av sjöfartsstyrelsen. Helsingfors 1970.

TfSvAs 1976. Begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Utkast till internationell konvention och yttrande av advokatsamfundet, s. 375—377.

Trafikbestämmelser för passagerarfartyg. (7667/72) 1972. Sjöfartsstyrelsen.

Udkast til Sølov med indledende Bemaerkninger og Motiver. Kjøbenhavn 1882.

Udkast til Sølov. Norske Motiver udarbeidet af de norsk-svensk-danske Sølovkommissioner 1890. Christiania.

68 *U.S.L.Rev.* (1934). Notes and Comment. The Limited Liability of Shipowners, s. 561—574. Part Two s. 617—641.

Vattenrättsutskottets betänkande N:o 1. Hans Kejs. M:ts nådiga proposition N:o 1 om antagande af lag angående vattenrätten. Helsingfors 1900. Vattenrättsutskottets deröfver afgifvna betänkande N:o 1; jemte reservationer.

68 *Yale L.J.* (1959) Limitation of Shipowners' Liability — the Brussels Convention of 1957, s. 1676—1722.

Rättsfallsregister

Amerikanska avgöranden

Admiral Towing Co. v. Woolen, 290 F. 2 d 641 (1961) (9 CCA) s. 79
The Alpena, 8 F. 280 (1881) (ND Illinois) s. 30
American Car & Foundry Co. v. Brassert, 289 U.S. 261 (1933) s. 79
The American Tobacco Company v. Goulandris, 1959 AMC 1462 (SD New York) s. 113
The Annie Faxon, 75 F. 312 (1896) (9 CCA) s. 160
The Atlas No. 7, 42 F. 2 d 480 (1930) (SD New York) s. 82, 174
The Barnstable, 181 U.S. 464 (1901) s. 77
The Beaver, 219 F. 139 (1915) (9 CCA) s. 77
The Benjamin Noble, 244 F. 95 (1917) (6 CCA) s. 160
Bernard Screen Printing v. Meyer Line, 1971 AMC 1887 (SD New York), 1972 AMC 1919 (2 CCA) s. 97
Berton v. Tietjen & Lang Drydock Co., 219 F. 763 (1915) (D New Jersey) s. 175
Petition of Bogan, 103 F. Supp. 755 (1952) (D New Jersey) s. 175
Boston Towboat Co. v. Darrow—Mann Co., 276 F. 778 (1921) (1 CCA) s. 160
La Bourgogne, 210 U.S. 95 (1908) s. 30, 160
Brace v. Canadian Pacific Ry. Co., 61 F. 2 d 339 (1932) (9 CCA) s. 160
Butler v. Boston Steamship Co., 130 U.S. 527 (1889) s. 29, 30
California Yacht Club v. Johnson, 65 F. 2 d 245 (1933) (9 CCA) s. 160, 175
The Cappy, 1947 AMC 103 (ND Ohio) s. 197
The Chickasaw, 1969 AMC 1682 (9 CCA) s. 159, 160
The China, 74 U.S. 53 (1868) s. 218
The City of Norwich, 118 U.S. 468, (1886) s. 30, 142
The Coast Guard C.G.R. 180, 1948 AMC 1682 (6 CCA) s. 82, 160
The Colima, 82 F. 665 (1897) (SD New York) s. 160
The Commonwealth, 1930 AMC 989 (1 CCA) s. 161
Converse & Co., Lim. Procs., 1932 AMC 1492 (2 CCA) s. 77
Craig v. Continental Insurance Company, 141 U.S. 638 (1891) s. 160, 175
The Cullen No. 32, 1933 AMC 1584 (US SC) s. 80, 113
Dailey v. Carroll, 248 F. 466 (1917) (2 CCA) s. 82
Dodge—Michael, 1961 AMC 233 (2 CCA) s. 175, 240
Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd., 287 U.S. 420 (1932) s. 113
Eastern S.S. Corp. v. Great Lakes Dredge & Dock Co., 256 F. 497 (1919) (1 CCA) s. 175
Edgar F. Coney and Tow, 1941 AMC 262 (5 CCA) s. 151, 159
The Erie Lighter 108, 250 F. 490 (1918) (D New Jersey) s. 159, 160

Ernest Pettus v. Jones & Laughlin Steel Corporation, 1972 AMC 170 (WD Pennsylvania) s. 174, 240
Petition of Eugene P. Reading, 1959 AMC 1753 (ND New York) s. 197
Evansville & Bowling Green Packet Co. v. Chero Cola Bottling Co., 271 U.S. 19 (1926) s. 175
The Four Sisters, 75 F. Supp. 399 (1947) (D Massachusetts) s. 279
The Francesca, 1937 AMC 1006 (WD New York) s. 159, 191
The Frank L. III, 1964 AMC 1543 (WD Washington) s. 159
The G. F. Brady, 1927 AMC 1621 (SD New York) s. 160
Gibboney v. Wright, 1975 AMC 2071 (5 CCA) s. 191
The Glenbogie, 1936 AMC 267 (6 CCA) s. 159
Goggin, Trustee v. U.S.A., 1948 AMC 955 (SD California) s. 184
The Grandcamp, [1961] 1 Lloyd's Rep. 504 (CCA) s. 56, 271
Grays Landing Ferry Co. v. Stone, 46 F. 2 d 394 (1931) (3 CCA) s. 175
The Great Western, 118 U.S. 520 (1886) s. 30
The Henrietta, 1929 AMC 327 (US SC) s. 29, 79
Hockley v. Eastern Transport Co., 10 F. Supp. 908 (1935) (D Maryland) s. 281
Homer Ramsdell Transportation Co. v. Compagnie Generale Transatlantique, 182 U.S. 406 (1900) s. 218
The Katie, 40 F. 480 (1889) s. 11, 191
Kulack v. The Pearl Jack, 1948 AMC 1960 (WD Michigan) s. 159, 197
Leary v. United States, 81 U.S. 607 (1871) s. 77
In re Leonard, 14 F. 53 (1882) (SD New York) s. 161
The Linseed King, 1932 AMC 503 (US SC), 285 U.S. 502 (1932) s. 160, 175, 240
Mahnich v. Southern S.S. Co., 321 U.S. 96 (1944) (dictum) s. 141
Main v. Williams, 152 U.S. 122 (1894) s. 19, 21, 25, 28, 29, 30
The Mamie, 5 F. 813 (1881) (ED Michigan) s. 191
Maryland Casualty Co. v. Cushing, 1954 AMC 837 (US SC), 347 U.S. 409 (1954) s. 102 f., 104, 240, 246
McGill v. Michigan S.S. Co., 144 F. 788 (1906) (9 CCA) s. 160
In re Meyer, 74 F. 881 (1896) (ND California) s. 161
The Mistral, 50 F. 2 d 957 (1931) (WD New York) s. 191
Moore v. American Transportation Company, 65 U.S. 1 (1860) s. 28
The Morro Castle, 1939 AMC 895 (SD New York), 1941 AMC 243 (2 CCA) s. 31, 160
Nat Sutton—Bloomfield, se *In re W. E. Hedger Co.* s. 77, 82, 113
New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchants' Bank, 47 U.S. 344 (1848) s. 29
Nip, Tuck, Magic City (Dredge), 1959 AMC 1110 (2 CCA) s. 240
Norwich Company v. Wright, 80 U.S. 104 (1871) s. 21, 25, 28, 30
The Ocean Eagle, 1974 AMC 1629 (D Puerto Rico) s. 102
The Ocean Liberty, [1953] 1 Lloyd's Rep. 38 (4 CCA) s. 271
Olympic Towing Corporation v. Nebel Towing Company, Inc., 419 F. 2 d 230 (1969), 1969 AMC 1571 (5 CCA) s. 103, 253
The Osceola, 189 U.S. 158 (1903) s. 141
In re Panama Transp. Co., 98 F. Supp. 114 (1951) (SD New York) s. 32
The Panuco, 47 F. Supp. 249 (1942) (SD New York) s. 279
The Passaic, 204 F. 266 (1913) (2 CCA) s. 239
Pope & Talbot, Inc. v. Hawn, 346 U.S. 406 (1953) s. 141
The Princess Sophia, 1932 AMC 1562 (9 CCA), 288 U.S. 604 (1933) s. 40, 159, 160
The Puritan, 94 F. 365 (1899) (ND Illinois) s. 30
The Rebecca, 20 Fed. Cas. 373 (1831) (D Maine) s. 18, 19, 21
Reed v. United States, 78 U.S. 591 (1870) s. 77
The Republic, 61 F. 109 (1894) (2 CCA) s. 160, 281
Petition of Republic of France, 171 F. Supp. 497 (1959) (SD Texas) s. 56

The Resolute, 1930 AMC 640 (SD Alabama) s. 161
Richardson v. Harmon, 222 U.S. 96 (1911) s. 113
The Rose Culkin, 52 F. 328 (1892) (SD New York) s. 30
Petition of Russell Bros., etc., 1962 AMC 136 (SD New York) s. 82
The Scotland, 105 U.S. 24 (1881) s. 30
— 118 U.S. 507 (1886) s. 30
Seas Shipping Co. v. Sieracki, 328 U.S. 85 (1946) s. 141
The Seminole, 1943 AMC 18 (US SC) s. 159, 191
The Severance, 152 F. 2 d 916 (1945) (4 CCA) s. 159
Shamrock Towing Co., Inc., v. Fichter Steel Corporation, 155 F. 2 d 69 (1946) (2 CCA) s. 80, 113, 160, 175
The Soerstad, 257 F. 130 (1919) (SD New York) s. 113
Standard Oil Co. v. Anglo-Mexican Petroleum Corp., 112 F. Supp. 630 (1953) (SD New York) s. 159
States Steamship, Co. v. U.S., 259 F. 2 d 458 (1957) (9 CCA) s. 56
The Steam Dredge No. 6, 222 F. 576 (1915) (SD New York) s. 175
Stevens v. Seacoast Co., 1969 AMC 1911 (5 CCA) s. 77
The Sunbeam, 195 F. 468 (1912) (2 CCA) s. 175
Tessler Bros. (BC), Ltd., v. Italpacific Line and Matson Terminals, Inc., [1975] 1 Lloyd's Rep. 210 (9 CCA) s. 97
The Titanic, 233 U.S. 718 (1914) s. 30, 32
The Tommy, 151 F. 570 (1907) (2 CCA) s. 174
Torres VDA v. Interstate Fire and Casualty Co., 1968 AMC 367 (D Puerto Rico) s. 102
The Torrey Canyon, 1968 AMC 1711 (SD New York), 1969 AMC 1442 (2 CCA) s. 29, 32, 79, 82, 240
Tracy Towing Line v. City of Jersey City, 105 F. Supp. 910 (1952) (D New Jersey) s. 82
In re Trawler Snoopy, Inc., omnämnt i 3 *Columbia J. of L. and Soc. Probl.* (1967) s. 118 fotnot 106 s. 40
The Trillora II, 1948 AMC 132 (ED South Carolina) s. 29, 159, 191
The Tug Itco III, 1965 AMC 818 (ED Louisiana) s. 103, 240
Tug Skipper—Barge Woods, 1950 AMC 125 (D Connecticut) s. 160, 174
Petition of United States, 255 F. Supp. 737 (1966) (D Massachusetts) s. 160, 184
U.S.A. v. Ohio Valley Co. Inc., 1975 AMC 1477 (7 CCA) s. 141
The Venice Maru, 1943 AMC 1209 (US SC) s. 142
The Vestris, 1931 AMC 1553 (SD New York), 53 F. 2 d 847 (1931) s. 30, 160
In re W. E. Hedger Co., 59 F. 2 d 982 (1932) (2 CCA), *Nat Sutton—Bloomfield*, 1933 AMC 338 (2 CCA) s. 30, 77
William P. Donnelly and Barges, 1927 AMC 1374 (2 CCA) s. 82
The Yacht Charlotte, 1955 AMC 1290 (D Connecticut) s. 79, 191
The Yacht Julaine, 1968 AMC 2310 (SD Texas) s. 192

Engelska avgöranden

Adams v. Naylor, [1946] A.C. 543 (H.L.) s. 185
Adler v. Dickson, [1954] 2 Lloyd's Rep. 267 (C.A.) s. 97
The Alde, (1926) 17 Asp. M.L.C. 157 (Adm.) s. 125
The Amalia, (1863) 1 Moore N.S. 471 (P.C.) Revised Reports 138 s. 591 s. 26
The Andalusian, (1878) 3 P.D. 182 (Adm.) s. 125, 240
The Andoni, [1918] P. 14 s. 218
The Annie Hay, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141 (Adm.) s. 163
The Anonity, [1961] 1 Lloyd's Rep. 203 (Adm.) affirmed [1961] 2 Lloyd's Rep. 117 (C.A.) s. 129
The Arabert (No. 2), [1961] 1 Lloyd's Rep. 363 (Adm.) s. 111

Asiatic Petroleum Company, Ltd. v. Lennard's Carrying Company, Ltd., [1914] 1 K.B. 419 (C.A.) s. 151
The Athelvictor, [1946] P. 42 (Adm.) s. 125, 127, 271
Baumvoll Manufactur von Scheibler v. Gilchrest & Co., [1892] 1 Q.B. 253 (C.A.) s. 77
Beauchamp v. Turrell, [1952] 1 Lloyd's Rep. 266 (Q.B.) s. 161
The Berwyn, [1977] 1 Lloyd's Rep. 17 (Q.B.) s. 137
Boucher v. Lawson, (1734) Cas. T. Hard. 85 (K.B.) English Reports 95 s. 53 s. 26, 29
The Bramley Moore, [1964] P. 200, [1963] 2 Lloyd's Rep. 429 (C.A.) s. 50, 222
Brown v. Wilkinson, (1846) 15 M. & W. 391 (E.D.) English Reports 153 s. 902 s. 26
Budd v. P & O, [1969] 2 Lloyd's Rep. 262 (Q.B.) s. 256
Cannan v. Meaburn, (1824) 1 Bing. 465 (C.P.) English Reports 130 s. 186 s. 27
Chapman v. The Royal Netherlands Steam Navigation Company, (1879) 4 P.D. 157 (C.A.) s. 240
Cockerton v. Naviera Aznar, S.A., [1960] 2 Lloyd's Rep. 450 (Q.B.) s. 256
The Cricket, The Endeavour, (1882) 5 Asp. M.L.C. 53 (Adm.) s. 162
Christie v. Lewis, (1821) 2 BROD. & B. 410 (C.P.) Revised Reports 23 s. 483 s. 77
Dalyell v. Tyrer, (1858) EL. BL. & EL. 899 (Q.B.) Revised Reports 113 s. 939 s. 77
The Dundee, (1823) 1 Hagg 109 (Adm.) English Reports 166 s. 39 s. 21, 25, 26, 117
The Ettrick, (1881) 6 P.D. 127 (C.A.) s. 240
The Eurysthenes, [1976] 2 Lloyd's Rep. 171 (C.A.) s. 249
Fenton v. City of Dublin Steam Packet Company, (1838) 8 AD. & EL. 835 (Q.B.) Revised Reports 47 s. 743 s. 77
The Ferro, [1893] P. 38 s. 128
Foreman & Ellams Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd., [1928] 2 K.B. 424 s. 128
Foscolo,Mango & Co., Ltd. v. Stag Line, Ltd., (1931) 41 Ll.L.Rep. 165 (H.L.) s. 69
G. & G. Hamilton Limited v. The British Transport Commission, [1957] S.L.T. 198 (O.H.) s. 139
Gale v. Laurie, (1826) 5 B & C 156 (K.B.) Revised Reports 29 s. 199 s. 26, 117, 240
The Glenochil, [1896] P. 10 s. 128
Good v. London Mutual Association, (1871) L.R. 6 C.P. 563 s. 125
Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd., [1929] A.C. 223 (H.L.) s. 128
The Harlow, (1922) 15 Asp. M.L.C. 498 (Adm.) s. 176
H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd., [1957] 1 Q.B. 159 (C.A.) s. 161
H.M.S. Truculent, [1951] 2 Lloyd's Rep. 308 (Adm.) s. 162, 185, 260
Hollingworth v. Southern Ferries Ltd., [1977] 2 Lloyd's Rep. 70 (Q.B.) s. 256
The Hopper No. 66, [1908] A.C. 126 (H.L.) s. 79
Hourani v. T. & J. Harrison, (1927) 32 Com. Cas. 305 (C.A.) s. 128
The Lady Gwendolen, [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 (C.A.) s. 162
Lennard's Carrying Company, Ltd. v. Asiatic Petroleum Company, Ltd., (1915) 13 Asp. M.L.C. 81 (H.L.) s. 161
The Mac, (1882) 4 Asp. M.L.C. 555 (C.A.) s. 176
The Maria, (1839) 1 W. Rob. 95 (Adm.) English Reports 166 s. 508 s. 218
Marine Craft Constructors, Ltd. v. Erland Blomquist (Engineers), Ltd., [1953] 1 Lloyd's Rep. 514 (Q.B.) s. 176
The Mayor, & c., of Southport v. Morriss, [1893] 1 Q.B. 359 s. 176
Midland Silicones, Ltd. v. Scruttons, Ltd., [1962] A.C. 446, [1961] 2 Lloyd's Rep. 365 (H.L.) s. 69, 97
The Millie, (1939) 64 Ll.L.Rep. 318 (Adm.) s. 111
Moore v. Metcalf Motor Coasters, Ltd., [1958] 2 Lloyd's Rep. 179 (Q.B.) s. 116, 118, 119, 122
The Mudlark, [1911] P. 116 s. 176
Paterson v. Costain & Press (Overseas) Ltd., and Others, [1979] 2 Lloyd's Rep. 204 (C.A.) s. 89
Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills Ltd., (1937) 58 Ll.L.Rep. 33 (P.C.) s. 125
Polpen Shipping Co., Ltd. v. Commercial Union Assurance Co., Ltd., [1943] K.B. 161 s. 176

The Putbus, [1969] 1 Lloyd's Rep. 253 (C.A.) s. 111
Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd., [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 (H.L.) s. 159
Salt Union v. Wood, [1893] 1 Q.B. 370 s. 171
Sandeman v. Scurr, (1866) L.R. 2 Q.B. 86 (Q.B.) s. 77
The Satanita, [1897] A.C. 59 (H.L.) s. 192
The Sir Joseph Rawlinson, [1972] 2 Lloyd's Rep. 437 (Q.B.) s. 222
Smitton v. Orient S.N. Co., (1907) 12. Com.Cas. 270 s. 161
The Spirit of the Ocean, (1865) BR. & L. 336 (P.) English Reports 167 s. 388 s. 79, 162
The Stella, [1900] P. 161 s. 119
St. Helen's Colliery Co. Ltd. v. Hewitson, [1924] A.C. 59 (H.L.) s. 89
The Stonedale No. 1, [1955] 2 Lloyd's Rep. 9 (H.L.) s. 111
Stoomvaart Maatschappy Nederland v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, [1882] 7 A.C. 795 (H.L.) s. 21
Sutton v. Mitchell, (1785) 1 T.R. 18 (K.B.) English Reports 99 s. 948 s. 26
Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd. v. "Benwood" and Others, (1923) 14 Ll.L.Rep. 484 (Adm.) s. 176
The Teal, (1949) 82 Ll.L.Rep. 414 (Adm.) s. 128, 271
The Tojo Maru, [1969] 2 Lloyd's Rep. 193 (C.A.), [1971] 1 Lloyd's Rep. 341 (H.L.) s. 121 f., 123, 129 f.
The Urka, [1953] 1 Lloyd's Rep. 478 (C.S.) s. 111
The Vigilant, (1921) 15 Asp. M.L.C. 337 (Adm.) s. 125
The Warkworth, (1883) 9 P.D. 20, affirming (1884) 9P.D. 145 (C.A.) s. 124 f., 281
Wells v. The Gas Float Whitton No. 2, (1897) 8 Asp. M.L.C. 272 (H.L.) s. 176
Wilson v. Dickson, (1818) 2 B. & Ald. 2 (K.B.) English Reports 106 s. 268 s. 25, 26, 27
Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners), [1951] A.C. 112 (H.L.) s. 218
The Yarmouth, [1909] P. 293 s. 79, 162
Yuille v. B. & B. Fisheries (Leigh), Ltd., and Bates, [1958] 2 Lloyd's Rep. 596 (Adm.) s. 162

Tyska avgöranden

RGZ 60, 375 (1905) s. 48
103, 280 (1921) s. 83
133, 167 (1931) s. 162
151, 271 (1936) s. 185
BGHZ 3, 321 (1951) s. 185
22, 197 (1956) s. 83
26, 152 (1957) s. 83
27, 79 (1958) s. 48

Nordiska avgöranden

HD 1921 II 437 s. 183
1924 II 194 s. 140
1929 II 602 s. 183
1933 I 1 s. 75
1939 II 76 s. 183
1946 II 274 s. 140
1949 II 132 s. 232
1950 II 419 s. 228
1953 II 50 s. 271
1955 II 35 s. 228
1956 II 19 s. 228
1956 II 68 s. 232
1956 II 87 s. 228
1957 II 35 s. 228
1957 II 49 s. 229
1958 II 87 s. 229
1958 II 115 s. 233
1959 II 60 s. 232

1959 II 74 s. 232
1959 II 75 s. 229, 232
1961 II 64 s. 233
1961 II 115 s. 229
1961 II 158 s. 229
1962 II 109 s. 233
1963 II 8 s. 233
1963 II 9 s. 232
1964 II 73 s. 229
1965 II 61 s. 230
1967 II 34 s. 230
1967 II 35 s. 230
1968 I 5 s. 233
1968 II 6 s. 230
1969 I 5 s. 220
1969 II 29 s. 232
1971 II 18 s. 229
1973 II 59 s. 230
1977 II 69 s. 232
1978 II 121 s. 233
1978 II 149 s. 202

ND 1900 s. 401 (Trondhjems Sjøret) s. 222
1902 s. 2, 46 (Bergens Sjøret) s. 222
1905 s. 253 (Sveriges HD) s. 218
1905 s. 273 (SøHa) s. 218
1906 s. 81 (Norges Høiesteret) s. 222
1912 s. 367 (Danmarks Højesteret) s. 222
1913 s. 138 (Bergens Sjøret) s. 222, 224
1914 s. 159 (Kristiania sjøret) s. 234
1917 s. 87 (Norges høiesteret) s. 220
1921 s. 401 (Norges høiesteret) s. 140
1922 s. 333 (Kristiania sjøret) s. 228
1924 s. 425 (Bergens sjøret) s. 218
1924 s. 475 (Norges høiesteret) s. 220
1925 s. 305 (Oslo sjøret) s. 218
1929 s. 230 (Norges høiesterett) s. 222, 224
1939 s. 388 (Norges Høyesterett) s. 78
1940 s. 159 (Vestre Landsret) s. 159
1941 s. 289 (Bergens byrett) s. 138, 172, 174, 189
1942 s. 180 (Finlands HD) s. 140
1943 s. 56 (Bergen byrett) s. 75
1946 s. 356 (Frostating lagmannsrett) s. 171, 186, 189, 193
1946 s. 361 (Oslo byrett) s. 127, 189
1948 s. 267 (Sveriges HD) s. 152, 157
1948 s. 366 (Danmarks Højesteret) s. 237
1949 s. 13 (Norges Høyesterett) s. 179
1949 s. 25 (Norges Høyesterett) s. 98
1949 s. 87 (SøHa) s. 174
1949 s. 416 (Norges Høyesterett) s. 75, 179
1949 s. 525 (Hovrätten för Västra Sverige) s. 99
1949 s. 530 (Göteborgs rådhusrätt) s. 76, 171, 179
1949 s. 532 (Norges Høyesterett) s. 182, 186
1949 s. 688 (Agder lagmannsrett) s. 217
1950 s. 455 (Danmarks Højesteret) s. 174, 222
1950 s. 566 (Lofoten herredsrett) s. 171, 182, 188
1950 s. 617 (Oslo byrett) s. 69
1951 s. 1 (Gulating lagmannsrett) s. 76, 77
1951 s. 117 (Frostating lagmannsrett) s. 76
1951 s. 219 (Bergen byrett) s. 152, 158
1951 s. 330 (Bergen byrett) s. 76, 77, 142, 152, 163
1951 s. 589 (Sveriges HD) s. 262
1951 s. 639 (Gulating lagmannsrett) s. 190
1952 s. 56 (Hålogaland lagmannsrett) s. 123
1952 s. 133 (Danmarks Højesteret) s. 224
1952 s. 153 (SøHa) s. 75
1952 s. 164 (SøHa) s. 112
1952 s. 320 (Norges Høyesterett) s. 127, 138, 139, 140, 271
1952 s. 327 (Salten herredsrett) s. 127
1952 s. 341 (Hålogaland lagmannsrett) s. 138
1953 s. 210 (SøHa) s. 183
1953 s. 499 (Finlands HD) s. 167
1953 s. 595 (Oslo byrett) s. 167, 249
1954 s. 65 (Norges Høyesterett) s. 123, 152
1954 s. 82 (Vestre Landsret) s. 168
1954 s. 189 (Agder lagmannsrett) s. 228
1954 s. 267 (Norges Høyesterett) s. 136
1954 s. 550 (Svea hovrätt) s. 262
1955 s. 1 (Norges Høyesterett) s. 237
1955 s. 148 (Bergen byrett) s. 127
1955 s. 181 (Norges Høyesterett) s. 271
1955 s. 293 (Eidsivating lagmannsrett) s. 223
1956 s. 204 (Stockholms rådhusrätt) s. 190, 193

1956 s. 210 (Bergen byrett) s. 100
1956 s. 526 (SøHa) s. 262
1956 s. 564 (Frostating lagmannsrett) s. 75, 76
1956 s. 606 (Svea hovrätt) s. 190
1957 s. 91 (Nordhordland Sorenskriverkontor) s. 113
1957 s. 155 (Eidsivating lagmannsrett) s. 222, 223
1957 s. 193 (Voldgift) s. 222, 224
1957 s. 409 (Eidsivating lagmannsrett) s. 249
1957 s. 593 (Göteborgs rådhusrätt) s. 152, 158, 181
1958 s. 62 (Norges Høyesterett) s. 152
1958 s. 107 (Voldgift) s. 220, 222
1958 s. 122 (Norges Høyesterett) s. 123, 152
1958 s. 216 (Norges Høyesterett) s. 190
1958 s. 224 (Sveriges HD) s. 190
1958 s. 225 (Sveriges HD) s. 237
1958 s. 295 (Bergen byrett) s. 220, 221
1958 s. 562 (Gulating lagmannsrett) s. 100, 222, 224
1959 s. 227 (Danmarks Højesteret) s. 266
1959 s. 416 (Hålogaland lagmannsrett) s. 190
1960 s. 5 (Frostating lagmannsrett) s. 220, 221
1960 s. 130 (SøHa) s. 271
1960 s. 229 (Danmarks Højesteret) s. 271
1960 s. 242 (Vestre Landsret) s. 123
1960 s. 480 (SøHa) s. 134
1961 s. 1 (Finlands HD) s. 140
1961 s. 255 (Eidsivating lagmannsrett) s. 134
1961 s. 311 (Oslo byrett) s. 222
1962 s. 296 (Sveriges HD) s. 69
1962 s. 393 (Finlands HD) s. 140
1963 s. 34 (Norges Høyesterett) s. 99
1963 s. 55 (Frostating lagmannsrett) s. 152
1963 s. 83 (SøHa) s. 123
1963 s. 190 (Norges Høyesterett) s. 228
1963 s. 372 (Fredrikstad byrett) s. 152, 271
1964 s. 128 (Danmarks Højesteret) s. 123, 152
1964 s. 153 (Danmarks Højesteret) s. 75, 76
1965 s. 142 (Bergen byrett) s. 222, 224
1966 s. 170 (SøHa) s. 262
1967 s. 314 (Stockholms rådhusrätt) s. 134
1968 s. 154 (Hovrätten för Västra Sverige) s. 134
1968 s. 279 (Norges Høyesterett) s. 99
1969 s. 179 (Hålogaland lagmannsrett) s. 152, 167
1969 s. 389 (Norges Høyesterett) s. 140
1970 s. 63 (Göteborgs rådhusrätt) s. 98
1970 s. 70 (Sveriges HD) s. 152, 271
1971 s. 199 (SøHa) s. 152, 158, 183, 186
1972 s. 11 (Oslo byrett) s. 127, 262
1973 s. 334 (Norges Høyesterett) s. 77, 204, 223, 234, 237, 286
1973 s. 343 (Norges Høyesterett) s. 234, 235, 237
1974 s. 212 (SøHa) s. 222
1975 s. 235 (Åbo rådstuvurätt) s. 183
1975 s. 243 (Mariehamns rådstuvurätt) s. 98
1976 s. 15 (Stockholms tingsrätt) s. 181, 188
1976 s. 27 (Arvika tingsrätt) s. 207
1976 s. 54 (Åbo hovrätt) s. 98
1976 s. 119 (Oslo byrett) s. 167
1976 s. 195 (Åbo hovrätt) s. 183
1976 s. 360 (Dispaschören i Finland) s. 44
1977 s. 13 (Svea hovrätt) s. 182
1978 s. 343 (Stockholms tingsrätt) s. 152, 158

NJA 1903 s. 461 s. 75
1909 s. 81 s. 228
1909 s. 544 s. 75
1918 s. 579 s. 181
1922 s. 154 s. 220
1925 s. 398 s. 75
1937 s. 201 s. 228
1937 s. 629 s. 99
1938 s. 575 s. 234, 235
1939 s. 410 s. 217, 228
1941 s. 32 s. 99
1943 s. 699 s. 222
1948 s. 262 s. 230
1948 s. 748 s. 181
1949 s. 289 s. 98
1951 s. 130 s. 134
1951 s. 321 s. 69
1952 s. 12 s. 69

1955 s. 661 s. 69
1956 s. 274 s. 134
1956 s. 656 s. 228
1958 s. 351 s. 172
1963 s. 21 s. 99
1978 s. 14 s. 78, 174, 190, 205, 286
1978 s. 334 s. 174, 182
RG 1941 s. 601 (Oslo byrett) s. 231
1950 s. 438 (Oslo byrett) s. 232
Rt 1895 s. 760 (Kristiania byret) s. 230
1898 s. 108 (Kristiania byret) s. 230
1912 s. 833 (Norges Høiesteret) s. 217, 222
1923 II s. 58 (Norges Høiesteret) s. 218
1931 s. 788 (Norges Høiesterett) s. 217, 222
1935 s. 257 (Norges Høiesterett) s. 235
1940 s. 210 (Norges Høyesterett) s. 235
1941 s. 826 (Eidsivating lagmannsrett) s. 231
1948 s. 706 (Norges Høyesterett) s. 179
1950 s. 864 (Norges Høyesterett) s. 228, 232
1959 s. 849 (Norges Høyesterett) s. 229, 232
1962 s. 89 (Norges Høyesterett) s. 228
UfR 1914 s. 254 (SøHa) s. 217, 222
1919 s. 462 (SøHa) s. 222, 224
1930 s. 558 (Vestre Landsret) s. 232
1931 s. 723 (Danmarks Højesteret) s. 138, 271
1936 s. 620 (Østre Landsret) s. 232
1937 s. 158 (Østre Landsret) s. 232
1940 s. 303 (Danmarks Højesteret) s. 223
1948 s. 755 (SøHa) s. 140
1951 s. 307 (Danmarks Højesteret) s. 152, 158, 174
1952 s. 73 (Danmarks Højesteret) s. 232
1952 s. 494 (Danmarks Højesteret) s. 75
1952 s. 648 (Østre Landsret) s. 232
1952 s. 1086 (Østre Landsret) s. 228, 232
1958 s. 821 (Danmarks Højesteret) s. 230, 232
1958 s. 993 (Vestre Landsret) s. 232
1959 s. 444 (Danmarks Højesteret) s. 213
1960 s. 145 (Danmarks Højesteret) s. 217
1961 s. 478 (SøHa) s. 190
1963 s. 765 (Danmarks Højesteret) s. 123, 188, 190
1964 s. 197 (Østre Landsret) s. 232
1964 s. 806 (Danmarks Højesteret) s. 229, 232
1965 s. 166 (Vestre Landsret) s. 124, 190
1967 s. 664 (SøHa) s. 232
1969 s. 212 (Østre Landsret) s. 229
1969 s. 613 (SøHa) s. 134

Opublicerade avgöranden

HD 12. 1. 1979 (N:o 275/94 Vak.D. 1976) s. 232
2. 2. 1979 (V 77/851) s. 202
1. 11. 1979 (Vak. 77/50) s. 231
Helsingfors hovrätt 15. 12. 1976 (V 1974/983) s. 69
Åbo hovrätt 10. 9. 1976 (1974 VD 515) s. 224
Åbo hovrätt 15. 6. 1979 (1977 V 12 Maa.) s. 158, 167
Östra Finlands hovrätt 28. 4. 1977 (V 1976/454) s. 191

International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships

and

Protocol of Signature

The High Contracting Parties.

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article 1

1° The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:

a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;

b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

2° In the present Convention the expression «personal claims» means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression «property claims» means all other claims set out in § 1° of this Article.

3° An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in § 1° of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is respon-

sible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

4° Nothing in this Article shall apply:

a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;

b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

5° If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

6° The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori.*

7° The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

1° The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

2° Where the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.

3° The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

4° After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3

1° The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:

a) where the occurrence has only given rise to property claim an aggregate amount of 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage;

b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage;

c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2,100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

2° In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

3° If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1, § 1, he shall *pro tanto* be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.

4° Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1, § 1, the Court or other competent

authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

5° For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.

6° The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in § 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

7° For the purpose of this Convention tonnage shall be calculated as follows:

— in the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;

— in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

Article 4

Without prejudice to the provisions of Article 3, § 2°, of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Article 5

1° Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

2° Where, in circumstances mentioned in § 1° of this Article, bail or other security has already been given:

a) at the port where the accident giving rise to the claim occured;

b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;

c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo, the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in § 1° of this Article.

3° The provisions of §§ 1° and 2° of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

4° When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.

5° Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided, in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6

1° In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.

2° Subject to § 3° of this Article, the pro-

visions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

3° When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purposes of this Convention.

Article 9

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11

1° This Convention shall come into force six months after the date of deposit of a least ten instruments of ratification, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

2° For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in § 1° of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

Article 12

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11, 1°.

Article 13

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14

1° Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party.

2° Any High Contracting Party which has made a declaration under § 1° of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

3° The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Article 15

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

(*Follow the signatures*)

PROTOCOL OF SIGNATURE

1° Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in § 2°. No other reservations to this Convention shall be admissible.

2° The following are the only reservations admissible:

a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1, § 1°, *c)*;

b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons;

c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

(*Follow the signatures*)

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I
THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation) occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraphs 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November 1969, or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

Article 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II

LIMITS OF LIABILITY

Article 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7 arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account; and

for each ton in excess 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and

waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Article 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article «claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship» shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 8

Unit of account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1 (a), at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

Article 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

Article 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III

THE LIMITATION FUND

Article 11

Constitution of the Fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims

for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

Article 12

Distribution of the Fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6, and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraf 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Article 13

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Article 14

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV
SCOPE OF APPLICATION

Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

CHAPTER V
FINAL CLAUSES

Article 16

Signature, Ratification and Accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary-General»).

Article 17

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or acces-

sion, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

Article 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect to the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

Article 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 20

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited, shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

Article 21

Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purpose of altering the amounts specified in Article 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An

alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

Article 22

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 23

Languages

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

Sakregister

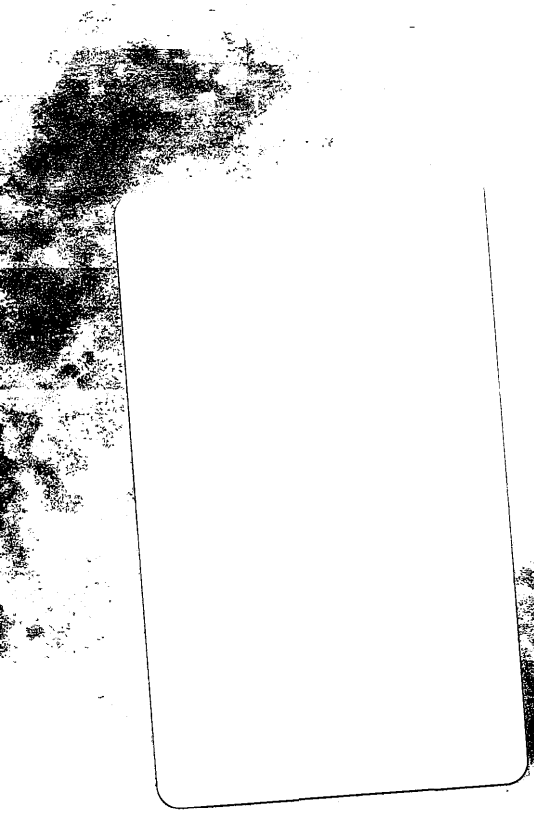
abandonsystemet
— karaktäristik s. 22 f.
— utveckling s. 22 f.
"actual fault or privity" s. 48 fotnot 160, 56 f., 151 f.
amerikanska systemet
— karaktäristik s. 29 ff.
— utveckling s. 27 ff.
ansvarsbegränsningsfältet s. 105 ff.
— 1957 års globalbegränsningskonvention s. 105 ff.
— 1976 års globalbegränsningskonvention s. 144 ff.
ansvarsbelopp s. 61
— 1957 års globalbegränsningskonvention s. 61, 256, 260, 263
— 1976 års globalbegränsningskonvention s. 61, 257 f.
— lastskador s. 261 f.
— passagerarskador s. 255 f.
ansvarskanalisering s. 200, 211
"arbete i fartygets tjänst" s. 143, 146 f., 223 f.
arbetsgivarens principalansvar s. 143, 146, 210 ff.
arbetstagare s. 212 f.
atomansvar s. 13, 44, 46, 58, 73 fotnot 10, 144, 278, 281 fotnot 171
"befordringen"
— last s. 131
— passagerare s. 134
befraktare
— globalbegränsningsrätt s. 71 ff., 80 ff.
— jämkning av skadeståndsansvar s. 208
befälhavare
— globalbegränsningsrätt s. 84 f.
— skadeståndslagens stadganden s. 216
"begränsningsuppgörelsen" s. 12, 279 f.
besättningsmedlem
— globalbegränsningsrätt s. 84 f., 217
— skadeståndslagens stadganden s. 216
bärgare s. 91 ff., 144
colonna s. 20 fotnot 11
commenda s. 19 f.
Consolato del mare s. 19 f.
cross-liability s. 39, 42
culpaansvar s. 137 f., 139 f.
"direct action" s. 102 ff., 249
dröjsmålsskada s. 113 f., 149
egendomsskada
— globalbegränsning s. 107 ff.
— rättspolitiska synpunkter s. 261 ff.
engelska systemet
— karaktäristik s. 26 f.
— utveckling s. 25 ff.
"excess liability" s. 59 f., 244 f., 249, 264
exekutionssystemet
— karaktäristik s. 24 f.
— utveckling s. 23 ff.
farliga laster s. 80 fotnot 60, 272, 277
fartyg
— begrepp enligt globalbegränsningskonventionerna s. 170 ff.
— begrepp enligt nationell rätt s. 173 ff.
— fartyg som inte används till handelssjöfart s. 177 f.
fartygsmätningskonventionen s. 44, 46, 61
fartygsägaren
— globalbegränsningsrätt s. 71, 78 ff.
— jämkning av skadeståndsansvar s. 208 ff.
fondsystemet s. 273 f.
fortune de mer s. 24, 40
"forum shopping" s. 32

fritidsbåtar s. 169 ff.
— ansvarsförsäkring s. 194, 286 ff.
— gast s. 84 f.
— tillämpning av globalbegränsningsreglerna s. 189 ff.
förebyggande åtgärder s. 150
förmögenhetsskada
— allmän s. 107 ff.
— ren s. 107 ff.
föroreningsskador s. 271 f.
försäkringsgivare
— globalbegränsningsrätt s. 102 ff.
försäkringshänsyn
— kritik mot s. 239 f., 245 ff.
— som motiv för globalbegränsning s. 55 ff., 283
försäkringskostnaderna s. 250 ff., 282
försäkringsmarknadens kapacitet s. 58 ff., 249 f., 276, 282
globalbegränsning när flera ansvariga s. 90 f.
globalbegränsningsinstitutet
— ekonomisk och praktisk betydelse s. 241 ff.
— karaktäristik s. 12
— rättspolitisk grund s. 49 ff.
— historiskt perspektiv s. 49 ff.
— nutida argumentation s. 55 ff.
— kritik mot s. 239 f., 245 ff.
globalbegränsningskonvention
— 1924 års s. 36 ff., 71 f., 105
— 1957 års s. 40 ff., 47, 72 f., 335 ff.
— 1976 års s. 46 ff., 55 ff., 273 f., 340 ff.
hamnanläggning o. dyl. s. 135, 148
handelssjöfart s. 177
"handhavandet av fartyget" s. 127 ff.
Himalaya-klausul s. 97
"hold harmless"-avtal s. 100, 102
"i arbetet"
— rekvisit för principalansvar s. 226 ff.
— direkt arbetsuppgift s. 228
— fritid och handlingar av privat natur s. 229 ff.
— uppsåt s. 236
icke-kommersiell sjöfart s. 169 ff.
identifikation s. 154 ff.
— i aktiebolag s. 166 f.
— i annan rederidrift s. 167 f.
— med befälhavare och besättning s. 167, 168 fotnot 302
indemnifikationsavtal s. 99
indemnitetsförklaring s. 93 f.
"inskeppningen" (passagerare) s. 134 f.
internationella unifieringssträvanden s. 33 ff.
"i tjänsten"
— rekvisit för globalbegränsning s. 88 f.
— rekvisit för redaransvar s. 143, 226 ff.
— direkt arbetsuppgift s. 228
— fritid och handlingar av privat natur s. 233 ff.
— uppsåt s. 236 f.
jämkning av skadestånd s. 199 ff.
— jämkningsregel i stället för globalbegränsning s. 278 f.
— principalansvar s. 199, 208 ff.
— skadevållarens ansvar s. 199 f., 210 f.
"katastrofrisken" s. 247 f.
"knock for knock"-avtal s. 267
kollisionsskador s. 260, 266 ff.
konossementsansvar s. 113
konossementskonventionen s. 69 fotnot 11, 70 fotnot 16, 96 fotnot 159, 126, 261, 262 fotnot 91
konventionsstyrd lag s. 67 ff.
— tolkning s. 67 ff.
krigsfartyg etc. s. 169 ff.
— tillämpning av globalbegränsningsreglerna s. 178 ff.
kvarstad s. 42, 280
"landsättningen" (passagerare) s. 134 f.
"lastningen" s. 131 ff.
lastskador s. 261 ff., 268 f.
legotagare
— globalbegränsningsrätt s. 81
London Group of P & I Associations s. 59, 244 f., 270
"lossningen" s. 131 ff.
lots
— globalbegränsningsrätt s. 84 f., 89 f., 95, 98 f.
— skadeståndslagens stadganden s. 216
— tvångslots s. 85
— principalansvar för s. 99, 216 ff.
medhjälpare
— globalbegränsningsrätt s. 71 ff., 83 ff., 94 ff.
— skador som drabbar medhjälparna s. 254 f.
"navigeringen av fartyget" s. 123 ff.
noxae datio s. 18 f.
nödrättsansvar s. 138
obegränsad ansvarighet
— de lege ferenda s. 279, 282 f.
— försäkring av s. 248 ff.
— icke-försäkringsbart ansvar s. 275 ff.
obligatorisk ansvarsförsäkring s. 283 ff.
Oléronska sjörätten s. 19

Kungliga Biblioteket

oljeansvarighetskonventionen s. 13, 43, 46, 102 fotnot 182, 144, 150, 153 fotnot 235, 185 fotnot 82, 272, 276 fotnot 149, 278, 281 fotnot 171, 284 f.
olycksfallsförsäkring
— frivillig s. 255, 258, 260
— obligatorisk s. 258 f.
passagerarkonventionen s. 44, 46, 57 fotnot 30, 256 f., 287
passagerarskador s. 46, 255 ff., 262 fotnot 91
— obligatorisk ansvarsförsäkring s. 287
"personal contract" s. 113 fotnot 34
personskada
— "för att medfölja fartyget" s. 119 f., 147
— globalbegränsning s. 106
— rättspolitiska synpunkter s. 254 ff.
Poincaréfranc s. 41 f., 44, 47
prevention s. 52 fotnot 9, 163 f., 168 fotnot 300
"principle of insurability" s. 55, 164 f.
"privity or knowledge" s. 56 fotnot 27, 159, 250
recourse agreement s. 264 fotnot 99, 267 ff.
redaren
— begrepp s. 73 ff.
— globalbegränsningsrätt s. 71 ff.
— flera fartyg s. 221 fotnot 95
— förlust av ansvarsförsäkringsskyddet s. 249
— förlust av begränsningsrätten s. 150 ff., 249
— skadeståndsansvar s. 73 f., 142 ff., 146, 210, 216 ff., 233 ff., 281 f.
— ansvarsplacering s. 73 ff., 210
— för bogserhjälp s. 220 fotnot 92
— för bärgare s. 221 fotnot 93
— för självständig medhjälpare s. 219 ff.
— för tvångsanlitad hjälp s. 224 f.
— för tvångslots s. 218 f.
— för uppdragstagare s. 223, 224 f.
— för varv s. 222 fotnot 97
— jämfört med principalansvar enligt skadeståndslagen s. 225 f.
— jämkning s. 200 ff.
— medverkan vid landbaserad verksamhet s. 217 fotnot 76
— utlåning av besättningsman s. 216 fotnot 72
regresskrav s. 255, 264, 266 ff.
regresskydd s. 200, 211
"sakhäftande" s. 21
sakskada s. 107f.
SDR s. 46 f.
single-liability s. 39, 42
Sirovich Amendment s. 31 f.
självständig medhjälpare
— globalbegränsningsrätt s. 88, 94 ff., 222
— skadeståndslagens stadganden s. 213 ff., 226
sjöpanträtt
— globalbegränsning s. 141 f.
— tillämpning på krigsfartyg etc. s. 179, 185 fotnot 82
sjöpanträttskonventionen s. 145 f.
skadans anknytning till fartygsdriften s. 115 ff., 145 ff.
— skadeobjekt ombord på fartyget s. 115 ff.
— skadeorsakare ombord på fartyget s. 120 ff.
— skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner s. 123 ff.
småsjöfart och ansvarsförsäkring s. 286 ff.
strikt ansvar
— globalbegränsning s. 138 ff.
— jämkning s. 208 ff.
tillbehör s. 117 f.
tilläggsprotokollet s. 261, 262 fotnot 91
tonregeln s. 27, 40 f.
transporträttslig ansvarsbegränsning s. 11 f., 251 f., 255 f., 261 ff.
"unbreakability" s. 46, 56 ff.
uppdragstagare s. 215 f., 223
utlämningsansvar s. 113
Wienkonventionen s. 68
Visby sjörätt s. 20 f.
vrak s. 136 f., 149

UPPSALA UNIVERSITET
JURIDISKA INSTITUTIONEN



ACTA ACADEMIAE ABOENSIS

HUMANIORA

(Senast utkomna volymer)

Vol. 43 TAXELL, LARS ERIK, Avtal och rättsskydd. (1972)

Vol. 44: 1 POËLL, IVAR H., Subsidiaritetsprincipen. (1973)
2 RINGBOM, HÅKAN, George Orwell as essayist. A stylistic study. (1973)
3 SMEDJEBACKA, HENRIK, Lutheran church autonomy in Northern Tanzania 1940—1963. (1973)

Vol. 45: 1 LINDESKOG, GÖSTA (ed.), Opuscula exegetia Aboensia in honorem Rafael Gyllenberg octogenarii. (1973)
2 LINDSTRÖM, HEIMER, Religion och politik. Studier i finländsk politisk idévärld och politisk miljö vid 1900-talets början. (1973)

Vol. 46 LINDBERG, BO, William Blake's illustrations to the Book of Job. (1973)

Vol. 47: 1 THURÉN, JUKKA, Das Lobopfer der Hebräer. Studien zum Aufbau und Anliegen von Hebräerbrief 13. (1973)
2 BIEZAIS, HARALDS, Beiträge zur lettischen Kultur- und Sprachgeschichte. (1973)
3 JUNGAR, SUNE, Från Åbo till Ryssland. En studie i urban befolkningsrörlighet 1850—1890. (1974)

Vol. 48: 1 ANCKAR, DAG, Analys av partiers beteende. En fallstudie i partistrategi. (1974)
2 VIKSTRÖM, ERIK, Ortotomisk applikation. Bibelordets tillämpning och delning enligt den konservativa pietismens predikoteori. (1974)
3 SÖDERHOLM, TORBJÖRN, Olof Mustelins tryckta skrifter 1948—1972. (1974)

Vol. 49 SELL, ROGER D., The shorter poems of Sir John Beaumont. A critical edition with an introduction and commentary. (1974)

Vol. 50: 1 LINDMAN, SVEN, Some forms of party activity. 3. Notes on party-connected research units. (1974)
2 ANCKAR, DAG, David Eastons politiska teori: En intern och extern modellkritik. (1974)
3 SAXÉN, HANS, Skadeståndsrätt. (1975)

Vol. 51: 1 WIKBERG, KAY, Yes-no questions and answers in Shakespeare's plays. A study in text linguistics. (1975)
2 ZILLIACUS, CLAS, Beckett and broadcasting. A study of the works of Samuel Beckett for and in radio and television. (1976)

Vol. 52 TAXELL, LARS ERIK, Rätt och demokrati .(1976)

Vol. 53 HAAPALAINEN, T. I., Die Choralhandschrift von Kangasala aus dem Jahre 1624. Die Melodien und ihre Herkunft. (1976)

Vol. 54: 1 HÄRD, JOHN EVERT, Adjektivadverb oder adverbiales Adjektiv? Ein Beitrag zur Forschungsgeschichte der deutschen Grammatik. (1976)
2 NORRMAN, RALF, Techniques of ambiguity in the fiction of Henry James, with special reference to *In the cage* and *The turn of the screw*. (1977)
3 MODEEN, TORE, Finlandssvenskarnas nationella grundlagsskydd. (1977)
4 NIKULA, OSCAR, Borgarna som lantbrukare i Finland under 1700-talet. (1977)

Vol. 55: 1 BIEZAIS, HARALDS, Der kriminelle Messias. Zur Phänomenologie des Messianismus. (1977)
2 WILLNER, JOHAN, Costs of production, values and prices. (1978)
3 BIEZAIS, HARALDS, Von der Wesensidentität der Religion und Magie. (1978)
4 ANCKAR, DAG, Att klassificera lagar: Prolog till en policydiskussion. (1978)
5 SLOTTE, PETER, Sjönamnen i Karlebynejden. En undersökning av huvudledstyperna. (1978)
Vol. 56: 1 SELL, ROGER D., Trespassing Ghost. A critical study of Andrew Young. (1978)
2 ANCKAR, DAG, Parties and law-making in Finland. A policy framework. (1979)
Vol. 57: 1 ANDERSSON, HÅKAN, Kampen om det förflutna. Studier i historieundervisningens målfrågor i Finland 1843—1917. (1979)

ACTA ACADEMIAE ABOENSIS

Rekvisitioner av volymer och enskilda nummer adresseras till Åbo Akademis bibliotek, 20500 Åbo 50, Finland. — Orders for volumes and individual numbers should be placed with the Library of Åbo Akademi, 20500 Åbo 50, Finland.

Fmk 75,— (exkl. oms.)

UPPSALA UNIVERSITETSBIBLIOTEK
16000 001127420

951-648-615-0

AKTIEBOLAG Ekenäs 1980